

**HHLA**



**HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT**  
Geschäftsbericht 2010

# Kennzahlen

in Mio. €	HHLA Konzern		
	2010	2009	Veränderung
<b>Umsatzerlöse und Ergebnis</b>			
Umsatzerlöse	1.073,1	990,7	8,3 %
EBITDA	306,9	277,5	10,6 %
EBITDA-Marge in %	28,6	28,0	0,6 PP
EBIT	192,9	160,2	20,4 %
EBIT-Marge in %	18,0	16,2	1,8 PP
EBIT aus fortgeführten Aktivitäten <sup>1</sup>	190,7	177,7	7,3 %
EBIT-Marge aus fortgeführten Aktivitäten in %	17,8	18,0	- 0,2 PP
Konzernjahresüberschuss	113,9	89,1	27,8 %
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	76,2	53,0	43,7 %
<b>Bilanz und Kapitalflussrechnung</b>			
Bilanzsumme	1.715,1	1.590,5	7,8 %
Eigenkapital	567,0	637,0	- 11,0 %
Eigenkapitalquote <sup>2</sup> in %	33,1	40,0	- 6,9 PP
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	206,9	193,2	7,1 %
Investitionen	173,8	159,7	8,9 %
<b>Mitarbeiter</b>			
Mitarbeiter per 31.12.	4.679	4.760	- 1,7 %
<b>Leistungsdaten</b>			
Containerumschlag in Tsd. TEU	5.844	4.913	19,0 %
Containertransport <sup>3</sup> in Tsd. TEU	1.696	1.500	13,1 %

in Mio. €	Teilkonzern Hafenlogistik <sup>4,5</sup>			Teilkonzern Immobilien <sup>4,6</sup>		
	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung
Umsatzerlöse	1.044,1	962,9	8,4 %	34,0	32,7	3,8 %
EBITDA	290,1	261,1	11,1 %	16,8	16,4	2,2 %
EBITDA-Marge in %	27,8	27,1	0,7 PP	49,5	50,2	- 0,7 PP
EBIT	179,9	147,7	21,8 %	12,7	12,3	3,2 %
EBIT-Marge in %	17,2	15,3	1,9 PP	37,4	37,6	- 0,2 PP
EBIT aus fortgeführten Aktivitäten <sup>1</sup>	177,7	165,1	7,6 %	12,7	12,3	3,2 %
EBIT-Marge aus fortgeführten Aktivitäten in %	17,0	17,2	- 0,2 PP	37,4	37,6	- 0,2 PP
Jahresüberschuss	107,6	82,8	30,0 %	4,8	6,1	- 20,8 %
Jahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	69,9	46,7	49,6 %	4,8	6,1	- 20,8 %
Ergebnis je Aktie in €/Aktie <sup>7</sup>	1,00	0,67	49,3 %	2,34	2,34	0,0 %
Dividende in €/Aktie <sup>8</sup>	0,55	0,40	37,5 %	1,20	1,00	20,0 %

<sup>1</sup> EBIT ohne restrukturierungsbedingte Einmaleffekte der Gesellschaft CTL (im Vorjahr: CTL und combisped).

<sup>2</sup> Eigenkapitalquote nach Umgliederung aus dem Minderheitenkapital in finanzielle Verbindlichkeiten.

<sup>3</sup> Das Transportvolumen wurde nicht quotiert ermittelt.

<sup>4</sup> Vor Konsolidierung zwischen den Teilkonzernen.

<sup>5</sup> A-Aktien börsennotiert.

<sup>6</sup> S-Aktien nicht börsennotiert.

<sup>7</sup> Unverwässert und verwässert.

<sup>8</sup> 2010: Dividendenvorschlag.

# Segmente im Überblick

## HHLA Container Teilkonzern Hafenlogistik

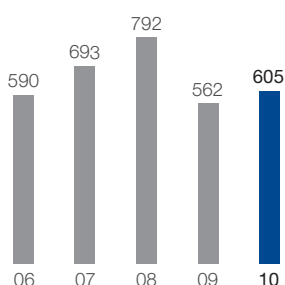


### Drehscheibe für den Welthandel

Auf den HHLA Container Terminals werden Schiff und Bahn zu effizienten und ökologisch vorteilhaften Transportketten verknüpft. Die drei hochleistungsfähigen Terminals Altenwerder, Burchardkai und Tollerort machen den Hamburger Hafen zu der wichtigsten Container-Drehscheibe zwischen Asien und Europa. Technische Innovationen und automatisierte Arbeitsabläufe ermöglichen eine Produktivität, die auch international Maßstäbe setzt. Mit dem Container Terminal Odessa (Ukraine) betreibt die HHLA eine führende Umschlaganlage in der dynamisch wachsenden Region am Schwarzen Meer. Serviceunternehmen ergänzen das Dienstleistungsangebot rund um die Box.

### Umsatzerlöse

in Mio. €



### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2010	2009	Veränd.
Umsatzerlöse	605,3	561,6	7,8 %
EBIT	155,7	149,6	4,1 %
EBIT-Marge in %	25,7	26,6	- 0,9 PP
Mitarbeiteranzahl per 31.12.	2.891	2.961	- 2,4 %
Containerumschlag in Tsd. TEU	5.844	4.913	19,0 %

## HHLA Intermodal Teilkonzern Hafenlogistik

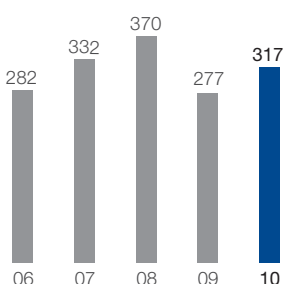


### Netzwerk für Europa

Ein umfassendes Transport- und Terminalnetzwerk für Container bietet HHLA Intermodal. Während die Intermodalgesellschaften leistungsfähige Bahnverbindungen zwischen nordeuropäischen Häfen und ihrem Hinterland schaffen, stellt eine wachsende Zahl von Inlandterminals die hohe Qualität maritimer Logistik auch im Binnenland bereit. Der Marktführer Metrans verbindet neben Tschechien die Slowakei, Ungarn und Slowenien mit den deutschen Seehäfen. Polzug Intermodal hat sich auf Polen und die GUS-Staaten spezialisiert. TFG Transfracht ist Marktführer in Deutschland und bedient auch die Schweiz und Österreich. Die Containerspedition CTD ist mit dem Lkw im Nahbereich deutscher Metropolen sowie im europaweiten Fernverkehr tätig.

### Umsatzerlöse

in Mio. €



### Wesentliche Kennzahlen

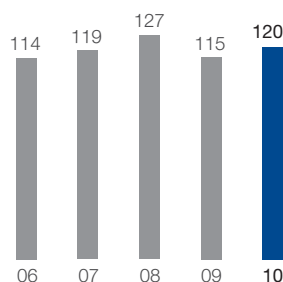
in Mio. €	2010	2009	Veränd.
Umsatzerlöse	317,3	277,3	14,4 %
EBIT	24,8	4,4 <sup>1</sup>	462,6 %
EBIT-Marge in %	7,8	1,6	6,2 PP
Mitarbeiteranzahl per 31.12.	777	751	3,5 %
Containertransport in Tsd. TEU	1.696	1.500	13,1 %

<sup>1</sup> inkl. restrukturierungsbedingten Einmaleffekts in Höhe von 17,5 Mio. €

## HHLA Logistik Teilkonzern Hafenlogistik



Umsatzerlöse  
in Mio. €



### Dienstleistungsangebot für den Universalhafen

Beratung, Spezialumschlag, Lager- und Projektlogistik: Das Segment Logistik bündelt eine breite Palette von Dienstleistungen. So ist die Unikai Lagerei und Spedition das Kompetenzzentrum für Fahrzeuglogistik im Hamburger Hafen. Das Frucht- und Kühl-Zentrum ist deutscher Marktführer im Fruchturnschlag. Die Ulrich Stein GmbH bietet unverzichtbare Leistungen für den Fruchtimport. Mit Hansaport ist die HHLA am größten deutschen Terminal für Erz und Kohle beteiligt. HHLA Logistics steht für hochwertige Logistiklösungen, während HPC Hamburg Port Consulting mit ihren Tochtergesellschaften Uniconsult und HPTI die Kompetenz der HHLA bei Hafentechnologie und Projektentwicklung weltweit erfolgreich vermarktet.

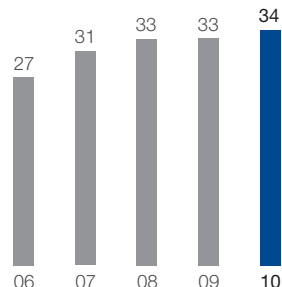
### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2010	2009	Veränd.
Umsatzerlöse	120,4	114,9	4,8 %
EBIT	6,2	8,2	- 25,0 %
EBIT-Marge in %	5,1	7,2	- 2,1 PP
Mitarbeiteranzahl per 31.12.	441	475	- 7,2 %

## HHLA Immobilien Teilkonzern Immobilien



Umsatzerlöse  
in Mio. €



### Behutsamer Strukturwandel für traditionsreiche Quartiere

Projekt- und Bestandsentwicklung, Quartiersmanagement und aktive Gestaltung des städtischen Strukturwandels – dies ist das breit gefächerte Leistungsprofil von HHLA Immobilien. An zentraler Stelle steht der behutsame und nachhaltige Umbau der Hamburger Speicherstadt zu einem mustergültig sanierten Quartier. Das einzigartige Ambiente des denkmalgeschützten Lagerhauskomplexes inspiriert Mieter aus Medien, Kultur und Mode. Am nördlichen Elbufer sichert die HHLA mit FMH Fischmarkt Hamburg-Altona ein Stück der traditionsreichen Fischereiwirtschaft, eingebettet in eine intelligente Standortentwicklung für Fischhandel, Büros und eine ambitionierte Gastronomie.

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2010	2009	Veränd.
Umsatzerlöse	34,0	32,7	3,8 %
EBIT	12,7	12,3	3,2 %
EBIT-Marge in %	37,4	37,6	- 0,2 PP
Mitarbeiteranzahl per 31.12.	38	40	- 5,0 %

Wir sind ein führender Hafenlogistik-Konzern in Europa. Mit unseren Segmenten Container, Intermodal und Logistik haben wir uns vertikal entlang der Transportkette aufgestellt. Effiziente Containerterminals, leistungsstarke Transportsysteme und umfassende Logistikdienstleistungen bilden ein komplettes Netzwerk zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland. Mit unseren das Klima schonenden logistischen Ketten befördern wir die Entwicklung der Weltwirtschaft und setzen unsere Stärken ein: **Bewegen. Vernetzen. Entwickeln.**



# Inhalt

---

## Bewegen

---

**10**  
Drehscheibe Hamburg

**13**  
Immer vernetzt

**15**  
Zukunftsmarkt  
maritime Logistik



---

## Vernetzen

---

**18**  
Transportkette für Europa

**21**  
Industrialisierung  
der Transportkette

**23**  
Deichmann setzt  
auf die Schiene



---

 Entwickeln
 

---

**26**  
Hightech schützt  
das Klima

**28**  
Planen, steuern,  
programmieren

**30**  
Highlights 2010




---

 Geschäftsbericht 2010
 

---

- 4 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 7 Der Vorstand
- 8 Bewegen
- 16 Vernetzen
- 24 Entwickeln
  
- 32 Die Aktie
- 36 Bericht des Aufsichtsrats
- 40 Corporate-Governance-Bericht
- 46 Vergütungsbericht
- 48 Organe und Mandate
  
- 52 Geschäftsentwicklung im Überblick
- 54 Konzernstruktur
  
- 55 Konzernlagebericht
  
- 107 Konzernabschluss
- 122 Konzernanhang
- 177 Jahresabschluss der AG
- 180 Bestätigungsvermerk des  
Abschlussprüfers
  
- 182 Glossar
- 184 Finanzkalender
- Impressum

# Meine sehr geehrten Damen und Herren,



**Klaus-Dieter Peters**  
Vorstandsvorsitzender

die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat im Geschäftsjahr 2010 ihre im Lauf des Jahres angehobene Umsatzprognose in vollem Umfang erfüllt und die Ergebnisprognose sogar leicht übertroffen. Gleichzeitig haben wir wesentliche Fortschritte bei wichtigen Zukunftsmaßnahmen erzielt und neue Projekte auf den Weg gebracht. So haben wir beispielsweise unser europäisches Netzwerk für den Hinterlandverkehr systematisch weiter ausgebaut und die Zahl unserer Großschiffsliegeplätze in Hamburg erweitert.

Das Jahr 2010 ist für unser Unternehmen insgesamt sehr zufriedenstellend verlaufen. Dies zeigt sich nicht nur in dem Gewinn von Marktanteilen durch den überdurchschnittlichen Mengenzuwachs im Containerumschlag. Dank eines ebenfalls überproportionalen Anstiegs unseres Jahresüberschusses nach Anteilen Dritter können Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA der Hauptversammlung am 16. Juni 2011 jetzt eine Dividendenerhöhung um rund 40 Prozent vorschlagen. Danach soll für die an der Börse gehandelten Aktien des Teilkonzerns Hafenlogistik eine Dividende von 55 Eurocent je dividendenberechtigter Aktie gezahlt werden. Für das Krisenjahr 2009 haben wir 40 Eurocent ausgeschüttet.

Der ebenso schnelle wie kräftige Aufschwung unseres Unternehmens geht auf verschiedene Ursachen zurück:

- I Eine Grundvoraussetzung war die nachhaltige weltwirtschaftliche Belebung, bei der sich zudem zeigte, dass ein Grundtrend der Weltwirtschaft unverändert Gültigkeit besitzt: Das Transportvolumen wächst schneller als das Sozialprodukt. Wirtschaftswachstum und Wohlstandsmehrung sind weiterhin auf eine überregionale Arbeitsteilung und damit auf überproportional steigende Verkehrsleistungen angewiesen.
- I Dank einer Normalisierung der Rahmenbedingungen, wie etwa der Erholung der Charterraten im europäischen Zubringerverkehr auf dem Seeweg und einem Anstieg der Treibstoffkosten, kommen die verkehrsgeografischen Vorteile des Hamburger Hafens wieder stärker zum Tragen. So kehrten Zu-

bringerdienste in den Ostseeraum von den Beneluxhäfen nach Hamburg zurück.

- I Gerade jene Wirtschaftsregionen, deren Außenhandel oder Wirtschaftsleistung in der Krise besonders gelitten hat, zählen zu den Hauptkunden des Hamburger Hafens. Die kräftige Wiederbelebung des chinesischen Außenhandels sowie vieler Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa führte dann entsprechend auch zu einer starken Erholung der Umschlag- und Transportnachfrage in Hamburg.

Wir konnten diese im Vergleich zu 2009 deutlich günstigeren Rahmenbedingungen aber vor allem deshalb so erfolgreich nutzen, weil wir unsere Effizienz und Leistungsfähigkeit auch während der Krise konsequent weiter verbessert haben. Dazu gehören unter anderem:

- I Die Fertigstellung neuer Großschiffsliegeplätze an unseren Container Terminals Burchardkai und Tollerort. Dies hatte entscheidenden Anteil daran, dass es gelang, neue Fernostdienste und die derzeit größten in Fahrt befindlichen Containerschiffe mit Platz für bis zu 14.000 Standardcontainer nach Hamburg zu holen.
- I Die stetige Weiterentwicklung und Optimierung unserer Terminalabläufe. Beispielhaft dafür sind die neuen Containerbrücken am Burchardkai. Sie können in einer einzigen Bewegung zwei große 40-Fuß-Container umschlagen. Auf dem Terminal Altenwerder transportieren unsere Automatikfahrzeuge jetzt auch zwei 20-Fuß-Container gleichzeitig.
- I Die erfolgreiche Arbeit der Feeder Logistik Zentrale (FLZ) im Hamburger Hafen, welche die Umläufe der Zubringerschiffe (Feeder) optimiert.
- I Die Inbetriebnahme eines leistungsstarken Inlandterminals im polnischen Kattowitz, welches Schlesien direkt an den Hamburger Hafen anbindet.
- I Die Angebots- und Leistungsausweitungen bei der tschechischen HHLA-Tochter Metrans, die nicht zuletzt dank deutlicher Marktanteilsgewinne mit ihren Verkehrsleistungen im Containertransport auf der Schiene bereits wieder über dem Niveau des Rekordjahres 2008 liegt.



Mit diesen Maßnahmen des Jahres 2010 haben wir konsequent unsere Strategie der vertikalen Integration entlang der Transportkette zwischen Überseehafen und Kunden im europäischen Hinterland fortgesetzt. Die Erfolge zeigen sich nicht nur in der Geschäftsentwicklung der HHLA. So trägt das für den Kombinierten Verkehr auf der Schiene konzipierte europäische Transportnetz der HHLA ganz entscheidend dazu bei, dass Hamburg seine Rolle als führender Eisenbahnhafen Europas stetig ausbaut. Dabei gelang es in den letzten Jahren, den Bahnanteil kontinuierlich zu erhöhen. Im Fernverkehr liegt die Bahn heute bereits deutlich über 70 Prozent, in Richtung Österreich sind es sogar 94 Prozent. Dies ist nicht nur unter dem Gesichtspunkt des Klima- und Umweltschutzes von Bedeutung. Gerade die Schiene bietet für die Zukunft noch erhebliches Wachstumspotenzial, das sich im Straßenverkehr nicht mehr abbilden lässt.

Angesichts des anhaltenden Schiffsgrößenwachstums spielt die Liegezeit in den Häfen eine immer wichtigere Rolle. Gerade die großen Containerschiffe können einen Teil ihrer Kostenvorteile verlieren, wenn sie für wachsende Umschlagvolumina entsprechend längere Liegezeiten in Kauf nehmen müssen. Auch hierauf haben wir eine Antwort: Die Umschlagleistung unserer Container Terminals pro Schiffs Liege-stunde, die für unsere Kunden entscheidende Produktivitätskennziffer, verbessert sich ständig. 2010 wurden am Burchardkai und in Altenwerder neue Rekordmarken aufgestellt, mit denen sie ihre Spitzenstellung in Europa weiter ausbauen. Die hohe Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit unserer Hamburger Terminals trägt so wesentlich zur Attraktivität des Hamburger Hafens bei. Dies ist umso höher zu gewichten, da die Verzögerung der Fahrinnenanpassung der Elbe die Auslastung der großen Containerschiffe aktuell noch einschränkt.

Eine wesentliche Grundlage dieser Leistungsfähigkeit sind unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ihr großes Engagement und ihre Flexibilität haben wieder entscheidend dazu beigetragen, die stetig wachsenden Anforderungen in der maritimen Logistik erfolgreich zu bestehen.

Mit unserem Projekt Zukunftssicherung, einer attraktiven Kombination von Kurzarbeit und Qualifizierungsmaßnahmen, an denen sich mehr als 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Standort Hamburg beteiligten, ist es gelungen, die Beschäftigung während der Krise zu sichern und gleichzeitig die Qualifikation zu verbessern.

Die erfolgreiche Krisenbewältigung im Jahr 2009 und die kräftige Erholung im Geschäftsjahr 2010 bilden eine gute Basis für die weitere Entwicklung unseres Unternehmens. Auch wenn sich durch den allmählichen Wegfall von Nachholeffekten das Wirtschaftswachstum im laufenden Jahr abschwächen dürfte, rechnen wir auf der Basis der aktuellen Prognosen, die für das Jahr 2011 ein Wachstum des Containerverkehrs über die nordeuropäischen Seehäfen von 5 bis 6 Prozent erwarten, mit einer Zunahme unserer Umschlag- und Transportmengen im Bereich von 10 Prozent. Dabei verfolgen wir angesichts einer unverändert hohen Wettbewerbsintensität die ambitionierte Zielsetzung, ein Umsatzwachstum in Höhe der Mengenentwicklung zu erreichen und gleichzeitig unsere EBIT-Marge dank einer verbesserten Auslastung unserer Anlagen und Systeme zu steigern.

Für die Fortsetzung unseres erfolgreichen Kurses haben wir 2010 wichtige Weichen gestellt. Eines unserer Schlüsselprojekte ist dabei die Übertragung unseres erfolgreichen Geschäftsmodells in den Südosteuropaverkehr auf andere Regionen. Hierfür werden wir weitere Inlandterminals eröffnen, die dem Anforderungsprofil der maritimen Logistik entsprechen, und das System unserer Shuttlezugverbindungen ausbauen. So wird die HHLA 2011 neue Inlandterminals in Polen und Tschechien in Betrieb nehmen. Um in Zukunft auch unseren Hauptmarkt Deutschland besser an den Hamburger Hafen anbinden zu können, haben HHLA und Eurogate im Juni 2010 das Joint Venture IPN Inland Port Network gegründet. Es bereitet derzeit den Aufbau eines Netzes von hochleistungsfähigen Inlandterminals in Deutschland vor, welche erheblich günstigere Abfertigungsbedingungen für den verstärkten Einsatz von Shuttle-Verkehren bieten.

Um auch den Transport „auf der letzten Meile“ zwischen Inlandterminal und Kunden weiter zu verbessern, hat die HHLA-Tochter CTD im Juli 2010 zusammen mit dem Bremer Transportunternehmen EKB das Joint Venture CIT Container Inland Trucking gegründet, das ein flächendeckendes Netz von Zustellverkehren auf der Straße für die deutschen Inlandterminals entwickelt.

Wichtige Zukunftsprojekte haben wir im vergangenen Jahr auch in unserem Containersegment auf den Weg gebracht. Dazu gehört in erster Linie die Fortsetzung der Modernisierungsprogramme unserer Hamburger Container Terminals. Im Zentrum steht dabei der Burchardkai, der in den kommenden Jahren weitere Großschiffsliegeplätze erhalten und sein neues hochmodernes Blocklagersystem für die Containerlagerung erweitern wird. Dabei zeigt sich erneut die große Stärke unseres flexiblen Ausbauprogramms auf unseren Anlagen, das wir in Art und Tempo seiner Ausbauschritte an die tatsächliche Nachfrageentwicklung anpassen können. Auch für unseren Container Terminal Odessa haben wir im Jahr 2010 ein wichtiges Zukunftsprojekt gestartet. Hauptziele des Ausbauprojektes sind deutlich verbesserte Abfertigungsbedingungen für große Schiffe und ein Kapazitätsausbau. Bis zum Jahr 2012 sollen bei einer Erweiterung des bestehenden Terminals zwei Tiefwasserliegeplätze geschaffen und eine deutliche Vergrößerung der Terminalfläche realisiert werden.

Nach der erfolgreichen Bewältigung des Krisenjahres 2009 und der schnellen und kräftigen Erholung im Jahr 2010 ist unser Unternehmen heute bestens darauf vorbereitet, die aktuellen und künftigen Herausforderungen zu meistern und seine Chancen auf einen nachhaltigen Wachstumskurs zu realisieren. Dabei können wir auf unsere bewährten Stärken setzen:

- Wir verfügen über eine langfristig ausgerichtete und zukunftsorientierte Strategie, die für die Warenströme zwischen den Wachstumsmärkten in Fernost sowie in Mittel- und Osteuropa ein integriertes Angebot für Umschlag-, Logistik- und Transportdienstleistungen zwischen Seehafen und Kunden im europäischen Hinterland bietet.
- Wir können uns mit unserem flexiblen Ausbauprogramm schnell an unterschiedliche Marktsituationen anpassen.
- Wir verfügen über solide und krisenfeste Bilanzrelationen und eine Ertragsstärke, die uns befähigt, Zukunftsinvestitionen zu realisieren und unsere Technologieführerschaft in vielen Bereichen der maritimen Logistik zu behaupten und auszubauen.
- Wir tragen mit unserem Personalmanagement und unseren Qualifizierungsmaßnahmen zur Stabilität und Qualität der Arbeitsmärkte an unseren Standorten bei.
- Wir leisten mit unserer hohen Wertschöpfung einen wichtigen Beitrag zur volkswirtschaftlichen Entwicklung an unseren Standorten.
- Wir tragen mit unserer umweltfreundlichen Produktion, wie etwa am „Low Emission Terminal Altenwerder“, vor allem aber mit unseren umweltfreundlichen Transportketten auf der Schiene zum Umwelt- und Klimaschutz bei.

In der Kombination dieser Stärken werden wir unserer unternehmerischen Verantwortung gerecht. Dafür steht unsere langfristig ausgerichtete, nachhaltige Strategie, in der sich die Erfüllung wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Zielsetzungen gegenseitig ergänzen. Auf dieser Basis werden wir unseren Erfolgskurs auch weiterhin zukunftssicher gestalten.

Ihr



Klaus-Dieter Peters  
Vorstandsvorsitzender



**1 Klaus-Dieter Peters**

Erstmals bestellt am  
1. Januar 2003

**Zuständigkeit**

- | Vorstandskoordination
- | Unternehmenskommunikation
- | Unternehmensentwicklung
- | Nachhaltigkeit

**2 Dr. Stefan Behn**

Erstmals bestellt am  
1. Mai 1996

**Zuständigkeit**

- | Segment Container
- | Informationssysteme

**3 Heinz Brandt**

Erstmals bestellt am  
1. Januar 2009

**Zuständigkeit**

- | Personalmanagement
- | Einkauf und Materialwirtschaft
- | Recht und Versicherungen
- | Arbeitsschutzmanagement

**4 Dr. Sebastian Jürgens**

Erstmals bestellt am  
1. Januar 2009

**Zuständigkeit**

- | Segment Intermodal
- | Segment Logistik

**5 Dr. Roland Lappin**

Erstmals bestellt am  
1. Mai 2003

**Zuständigkeit**

- | Finanzen
- | Controlling
- | Organisation
- | Investor Relations
- | Revision
- | Segment Immobilien

# Bewegen

Rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche hält die HHLA die globalen Warenströme in Bewegung. Modernste Technologien, der Mut zu Innovationen und ihr langjähriges Know-how sorgen für höchste Effizienz und Leistungsfähigkeit. So repräsentieren die Terminals und Transportnetzwerke der HHLA heute den „State of the Art“ in der maritimen Logistik.





*Van-Carrier beim Transport eines Containers auf dem HHLA Container Terminal Burchardkai.*





Bewegen

# Drehscheibe Hamburg

Mehr als 10.000 Seemeilen liegen zwischen China und Europa, zwischen der chinesischen Küstenstadt Ningbo und dem Hamburger Hafen. Wie Europas größter Schuhhändler Deichmann seine neueste Kollektion von Damen-, Herren- und Kinderschuhen über die Weltmeere nach Europa schickt – und die HHLA mit ihrer modernen Container-Drehscheibe in Hamburg globale Transportketten knüpft. Tagebuch einer Reise.





**Hamburg, 10. Dezember 2010, 7.45 Uhr.** Kurz hinter dem Elbvorort Wedel tauchen in der Morgendämmerung die Umriss eines Giganten auf. 51 Meter breit, fast 366 Meter lang. Die Christophe Colomb der französischen Reederei CMA CGM, eines der größten Containerschiffe der Welt, fährt die Elbe hinauf. Kapitän Pascal Jean Auvet trifft die letzten Vorbereitungen für das Einlaufen in den Hamburger Hafen.

**Fünf Wochen zuvor – Ningbo in China, 7. November, 11.30 Uhr.** In leuchtendem Blau ragt die Bordwand der CMA CGM Christophe Colomb über den Kai im Hafen

von Ningbo in China. Gerade wurde die letzte Box mit Waren für Europa verladen – darunter auch Container CMAU 146090-0, randvoll mit der neuesten Kollektion von Damen-, Herren- und Kinderschuhen unter anderem auch für die Deichmann-Filiale in der Mariahilferstraße 41 in Wien. Europas größter Schuhhändler Deichmann fertigt seine Schuhe weltweit, einer der großen Produktionsstandorte liegt in Wenzhou in China. Kaum sind die Deichmann-Schuhe vom Fabrikband gerollt und verpackt, wird Container CMAU 146090-0 von Wenzhou ins mehr als 200 Kilometer entfernte Ningbo transportiert, um dort auf die Christophe Colomb verladen zu



*Die CMA CGM Christophe Colomb fährt in den Hamburger Hafen ein.*



## Von Wenzhou nach Hamburg

*Deichmann – Europas größter Schuhhändler – fertigt unter anderem in der chinesischen Stadt Wenzhou. Dort werden die Schuhe in Container verpackt und mit der Bahn in den 200 Kilometer entfernten Hafen von Ningbo transportiert, bevor sie auf einem Großcontainerschiff ihre etwa 20.000 Seekilometer lange Reise nach Europa antreten. Der Asien-Europa-Dienst FAL 5/AE8 der Reedereien CMA CGM und Maersk braucht dafür ungefähr fünf Wochen.*



werden. Containerschiffe wie die Christophe Colomb sind die Lastenträger des Welthandels, fahren nach eng getakteten Zeitplänen und auf festen Routen. Mit dem 2010 neu eingerichteten Liniendienst FAL 5/AE8 verbinden die Reedereien CMA CGM und Maersk die dynamisch wachsenden Volkswirtschaften Asiens mit Nordeuropa und setzen dabei Riesenschiffe mit einer Kapazität von bis zu 14.000 Standardcontainern (TEU) ein. Etwa 20.000 Kilometer Seeweg liegen zwischen

Ningbo und Hamburg, zwischen dem Pazifik und der Nordsee.

**Suezkanal, 28. November, 0.57 Uhr.** Mit etwa 7,5 Knoten schiebt sich die mächtige Christophe Colomb durch den mehr als 160 Kilometer langen Suezkanal in Ägypten. Er ist die wichtigste Schifffahrtsstraße der Welt, verbindet das Mittelmeer mit dem Roten Meer – und erspart damit der Seeschifffahrt den langen Weg um den afrikanischen Kontinent herum, der von

Asien nach Europa etwa sieben Tage länger dauern würde.

**Hamburg, Burchardkai, 29. November, 8 Uhr.** Auf seinem Monitor in seinem Büro auf dem HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) hat Schiffsplaner Sven Merzlanovits alle auf der Christophe Colomb eingestapelten Container im Blick. Rot, grün, blau, gelb – die bunten Stahlboxen sind so aufeinandergetürmt, dass sie in Le Havre, Rotterdam und Hamburg



Das Großcontainerschiff CMA CGM Christophe Colomb (vorn) kurz vor dem Anlegen am HHLA Container Terminal Burchardkai in Hamburg.

ohne Umstapeln vom Schiff gehoben werden können. Die für Hamburg bestimmten Boxen leuchten blau, darunter auch Container CMAU 146090-0 mit rund 5.000 Paar Schuhen, der noch vor Weihnachten die Deichmann-Filialen in Österreich erreichen soll. „Schiffe mit einer Kapazität von 14.000 Standardboxen sind natürlich eine besondere Herausforderung für die Reedereien und uns Terminalbetreiber“, sagt Merzlanovits. Schon lange bevor die Christophe Colomb Hamburg erreicht, feilt der studierte Wirtschaftsingenieur zusammen mit CMA CGM an der Logistik für das Löschen und Laden der Boxen bei der HHLA. Transportketten sind heute bis ins letzte Detail durchgeplant, fein abgestimmt und justiert.

**Le Havre, 7. Dezember, 6 Uhr.** Die Christophe Colomb legt nach ihrer Zwischenstation im französischen Le Havre von der Kaimauer ab. Merzlanovits beginnt die letzten Details für die Abfertigung in Hamburg zu klären, plant zugleich die Beladung des Schiffes in der Hansestadt. Dafür erhält er von der Reederei CMA CGM eine Stauanweisung. An der Feinplanung, also daran, wo genau welcher Container auf dem Schiff eingestapelt werden soll, tüftelt der Schiffsplaner mithilfe einer Planungssoftware am Bildschirm – das Tetris der maritimen Transportkette. Unterdessen ermittelt der zuständige Planer am Burchardkai die optimale Zahl der benötigten Containerbrücken.

**Hamburg, Burchardkai, 10. Dezember, 8.45 Uhr.** Im Rumpf der Christophe Colomb vibriert der 108.000 PS starke Dieselmotor. Schlepper assistieren der Christophe Colomb beim Anlegen an dem neuen Großschiffsliegeplatz am Burchardkai. Containerbrückenfahrer, Brückenaufsicht, Brückeneinweiser und Lascher – sie befestigen (laschen) und lösen die Container – machen sich bereit für ihre Arbeit am Schiff. Im Leitstand auf dem Burchardkai beginnen Schichtleiter, Online-Planer und Prozesssteuerer ihren Job an den Computermonitoren, zugleich besteigen Van-Carrier-Fahrer der HHLA ihre 15 Meter hohen Portalhubwagen auf dem Terminalgelände. Eine gigantische, fein durchgeplante Abfertigungsmaschinerie läuft an.

**Burchardkai, 9 Uhr.** Schiffsplaner Merzlanovits klettert die Gangway zur Christophe Colomb hinauf. Gemeinsam mit dem



## Immer vernetzt

Diplom-Wirtschaftsingenieur Sven Merzlanovits (rechts im Gespräch mit einem Schiffssoffizier) ist Schiffsplaner am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB). Merzlanovits über das optimale Stapeln tausender bunter Stahlboxen, vernetztes Arbeiten im Hafen und den Einzug von Hightech in der maritimen Logistik.

### Herr Merzlanovits, warum ist Ihr Beruf so reizvoll?

Der Beruf des Schiffsplaners ist sehr international, weil viele unserer Reedereikunden im Ausland sitzen und auch die Schiffsbesatzungen meist aus aller Welt stammen. Da gibt es ganz unterschiedliche Mentalitäten. Immer wieder gemeinsam die Abfertigung von Containerschiffen zu bewältigen, das macht den besonderen Reiz dieses Berufes aus.

### Was macht eigentlich ein Schiffsplaner?

Kernaufgabe des Schiffsplaners ist das Erstellen von Stauplänen für Containerschiffe. Sobald wir von den Reedereien umfassende Daten über die Ladung und eine Stauanweisung erhalten, erarbeiten wir mithilfe unserer modernen Planungssoftware den Stauplan für ein Containerschiff. Zugleich ist es wichtig, für eine optimale Logistik auf dem Containerterminal zu sorgen.

### Wie hat sich der Beruf des Schiffsplaners in den vergangenen Jahren verändert?

Die gesamte Steuerung der Schiffsabfertigung hat sich mit zunehmendem Einfluss moderner IT und wachsenden Schiffsgrößen verändert. Wir legen heute einen noch stärkeren Fokus auf die Logistik auf einem Containerterminal und auf ein optimales Zusammenspiel aller an der Schiffsabfertigung beteiligten Systeme, etwa Containerbrücken, Van-Carrier oder Blocklager.

### Was macht denn eine optimale Logistik auf einem Containerterminal aus?

Zum Beispiel, dass nicht jene Box aus einem Containerstapel zuerst zum Schiff gefahren und verladen wird, die ganz unten steht, sondern immer die oberste. Die richtige Reihenfolge ist bei der Schiffsplanung enorm wichtig. Damit können wir umständliches Hin- und Herstapeln vermeiden.

### Damit prägen Sie intelligente maritime Transportketten entscheidend mit?

Wir Schiffsplaner müssen immer ganzheitlich denken und arbeiten. Wir beschäftigen uns mit Planung und Logistik – und wir sind zugleich mit vielen Beteiligten persönlich in Kontakt, etwa mit Reedereien, Schiffsbesatzungen, Schiffsmaklern oder sogar mit der Wasserschutzpolizei. Mehr Vernetzung geht nicht. ■■■

1. Offizier Julien Rodrigues Genest prüft er, ob der erarbeitete Stauplan umgesetzt werden kann. Nach etwa 30 Minuten fährt Merzlanovits mit seinem roten VW Fox über den Burchardkai zum Terminalgebäude zurück. Die Abfertigung beginnt. „Auch wenn ich schon Jahre dabei bin, fasziniert mich immer wieder, wie gut unser Räderwerk ineinandergreift“, sagt der Schiffsplaner.

**Burchardkai, 12.14 Uhr.** Schneeregen peitscht gegen die Scheiben der gläsernen

Brückenkanzel. 49 Meter ragen die stählernen Beine der Containerbrücke 28 am Kai in die Höhe, die 68 Meter langen Ausleger sind ausgeklappt. „Mehrere tausend Container müssen wir heute löschen und laden“, sagt Brückenfahrer Soenke Greve. Er dirigiert in der Frühschicht eine von insgesamt sieben Containerbrücken, mit denen die Christophe Colomb seit 9 Uhr abgefertigt wird. Maßarbeit. Schon am nächsten Tag soll das Riesenschiff Hamburg wieder verlassen.





Der Fahrer einer Containerbrücke beim Löschen der tonnenschweren Stahlboxen.

**Burchardkai, 12.15 Uhr.** Greve schiebt den kleinen Joystick vor sich nach vorn, langsam gleitet die Kanzel am Ausleger über ein Gebirge aus Stahlboxen. Vier Standardcontainer gleichzeitig kann Greve mit seiner Containerbrücke heben, 120 Tonnen Gewicht insgesamt. Das ist Rekord. Die HHLA hat für die Abfertigung von Großcontainerschiffen der neuesten Generation nicht nur Liegeplätze am Burchardkai ausgebaut,

sondern auch in die leistungsfähigsten Brücken Europas investiert.

**Burchardkai, 12.16 Uhr.** Welche der bunten Boxen Greve vom Deck der Christophe Colomb heben muss, erfährt er über einen kleinen Monitor in der Brückenkabine. Greve blickt durch eine Scheibe im Boden, lässt einen tonnenschweren Greifer, den Spreader, langsam nach unten

gleiten, pickt Container CMAU 146090-0 in der Bay 57 der Christophe Colomb an. Ein dumpfer Laut. Greve hievt die Box aus dem Stapel. Gibt die Brückenaufsicht grünes Licht, darf Greve den Container auf die Kaikante stellen. Und schon kann er die nächste Box holen.

**Burchardkai, 12.16 Uhr.** Mehrere hundert Meter entfernt kontrolliert Prozesssteuerer Manfred Fuß im Leitstand das Löschen des Containers CMAU 146090-0. Hat Greve die Box auf der Kaikante abgesetzt, blinkt sie auf dem Überwachungsmonitor. Die HHLA hat am Burchardkai in eine neue integrierte Terminalsteuerung (ITS) investiert. Sie ermöglicht nicht nur eine Überwachung der Abfertigung in Echtzeit, sie steuert zugleich das automatische Ein- und Ausstapeln der Container im modernen Blocklager auf dem Terminalgelände. ITS sorgt dafür, dass alle am Containerumschlag beteiligten Systeme optimal vernetzt sind und gesteuert werden können. Manfred Fuß arbeitet bei jeder Abfertigung im Leitstand des Burchardkai eng mit den Online-Planern zusammen, die für den richtigen Einsatz der Containerbrücken am Schiff sorgen. Tausende Boxen müssen gelöscht und geladen werden, ohne dass sich die Brücken ins Gehege kommen.



Container werden an der Kaikante abgestellt, bevor Van-Carrier sie ins Lager bringen.



**Burchardkai, 12.17 Uhr.** Ulf Niekrenz hat mit dem Abstellen der Box auf der Kai-kante automatisch einen Transportauftrag erhalten. Mit einem 60 Tonnen schweren Portalhubwagen, dem sogenannten Van-Carrier, fährt er zur Containerbrücke 28, um den Container aufzunehmen.

**Burchardkai, 12.20 Uhr.** Niekrenz setzt den Container CMAU 146090-0 in der Übergabespur des Blocklagers ab. 5.000 Paar Schuhe für die Deichmann-Filialen in Österreich haben auf ihrem Weg ins europäische Hinterland die erste Etappe gemeistert. Computergesteuert sortieren die Kräne des vollautomatischen Lagers die Box in optimaler Position zur Zwischenlagerung für den Weitertransport ein. Schon jetzt steht fest, wann es weitergeht – mit der Bahn ins tschechische Prag, dann ins slowakische Dunajská Streda und von dort in die österreichischen Deichmann-Filialen.

**Burchardkai, 11. Dezember, 12.45 Uhr.** Festmacher machen die Leinen am Burchardkai los. Die Christophe Colomb fährt die Elbe hinunter Richtung Nordsee. Mit neuer Ladung für Asien. ■■■

## Zukunftsmarkt maritime Logistik

Erhebliches Wachstumspotenzial für die maritime Logistik am Standort Hamburg sieht der HWWI-Wirtschaftsexperte Prof. Michael Bräuninger. Gründe hierfür sind der große Nachholbedarf osteuropäischer Staaten und das hohe Leistungsniveau der Hamburger Logistikunternehmen.

„Natürlich hat Hamburg eine sehr gute verkehrsgeografische Lage. Entscheidend für den Erfolg als dominierender Hafen im Handel zwischen Europa und Asien ist aber das hohe Niveau seiner Unternehmen in der maritimen Logistik.“ Für Professor Michael Bräuninger vom Hamburgischen Welt Wirtschafts Institut (HWWI) ist die Logistik transkontinentaler Transportketten längst „eine hochkomplexe Angelegenheit, die Laien leicht unterschätzen“. Das umfassende „Maritime Cluster“, das in Breite und Spezialisierung seinesgleichen sucht, zählt ebenso zu den Stärken des Standorts Hamburg wie das Know-how und die Innovationsfreude seiner Logistikunternehmen.

Basis des Erfolgs der letzten Jahre sind aber auch die Märkte, die über Hamburg miteinander verknüpft werden: Fernost und Südamerika in Übersee, in Europa der Ostseeraum sowie große Teile von Mittel- und Osteuropa, wie es das HWWI in seiner 2010 erschienenen Studie über die volkswirt-

schaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens formuliert. Das Ergebnis: „Insbesondere seit dem Jahr 2000 wuchsen die Containerumschläge in Hamburg sehr viel schneller als der Welthandel.“

„Aufgrund ihres Nachholbedarfs dürften die osteuropäischen Volkswirtschaften auch künftig dynamisch wachsen“, so Bräuninger. Hamburg ist bestens gerüstet, um von dieser Dynamik auch künftig zu profitieren. Das gut ausgebaute Transportnetzwerk für diese Region – sowohl auf dem Seeweg über die Ostsee wie im Hinterlandtransport auf der Schiene – schafft dafür die Voraussetzungen. In seiner langfristigen Wachstumsprognose rechnet das HWWI mit Wachstumsraten von 4 Prozent für Osteuropa und von knapp über 7 Prozent für Südostasien. Michael Bräuninger: „Wird die Elbvertiefung wie angekündigt jetzt zeitnah realisiert, spricht alles dafür, dass der Containerverkehr über Hamburg auch künftig überproportional zunimmt.“ ■■■



Ein hochbeiniger Van-Carrier setzt einen Container auf dem Burchardkai ab.

# Vernetzen

Mit ihren Transportnetzwerken und auf ihren Terminals organisiert die HHLA vorbildliche Verkehre und Logistikketten. Durch intelligente Prozesse werden Warenströme, Verkehrsträger und die sie begleitenden Daten vernetzt. Diese Industrialisierung der Transportkette schafft Kostenvorteile und schont die Umwelt. So trägt die HHLA die hohe Qualität maritimer Logistik auch weit ins europäische Hinterland.

A blurred background image of a port terminal. In the foreground, there is a large pile of grey gravel. In the middle ground, there are stacks of corrugated metal sheets. A blue sign with the word 'Praha' in white is visible on the right side. The background shows a large industrial structure, possibly a ship or a terminal building, with a white and blue color scheme.

**Praha**





- Uhřetěves

*Ein Containerzug aus Hamburg erreicht das Prager Inlandterminal der HHLA-Tochter Metrans.*



Vernetzen

# Transportkette für Europa

Bis zu fünf Containerzugpaare der HHLA-Tochter Metrans verbinden täglich die Hamburger Seehafenterminals mit Tschechien und Südosteuropa. Wir verfolgen diese Transportkette am Beispiel des Containers CMAU 146090-0 mit rund 5.000 Paar Schuhen auf seiner Reise vom Burchardkai zu den Deichmann-Filialen in Österreich.





**Hamburg, Burchardkai, 11. Dezember 2010, 10.50 Uhr.**

Der Metranszug 41316 aus Prag hat seinen fünfständigen Slot auf Gleis 7 des Containerbahnhofs am Burchardkai pünktlich erreicht. Im zweiten Stock des blau-rot-grauen Hauptgebäudes des HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) herrscht Hochbetrieb in der Steuerzentrale für den Bahnumschlag. „Den beladen wir volles Rohr mit 60 Schachteln“, tönt es aus dem Hintergrund des engen Raums, der mit Bildschirmen, Handfunkgeräten, Telefonen und einem großen Übersichtsdisplay vollgestopft ist. Bernd Lentfer,

Leiter der Betriebsadministration Hinterland, schmunzelt: „Metrans ist mit seinen Shuttleverkehren ein gut planbarer Kunde. Fast immer sind alle Stellplätze ein- und ausgehend voll.“ Die „60 Schachteln“, etwa je zur Hälfte 40-Fuß- und 20-Fuß-Container, addieren sich zu insgesamt 92 TEU, der weltweiten Zählinheit auf Basis des Standard-20-Fuß-Containers. Damit ist der Zug nach Prag heute komplett ausgebucht.

**Burchardkai, 11.25 Uhr.** An Gleis 7 ist die Arbeit bei leichtem Schneetreiben inzwischen in vollem Gang. Zehn

Van-Carrier (VC) flitzen zwischen den Ausgabestellen der mächtigen Blocklager und dem lang gestreckten Containerbahnhof hin und her. Sie müssen die Stahlboxen maßgerecht für den Umschlag auf die Bahn platzieren. Dafür sind die Gleise – wie an ICE-Bahnhöfen – in die Abschnitte A bis F unterteilt. Kunststück von EDV und Leitstand ist es, im engen Kontakt mit den VC-Fahrern einen möglichst gleichmäßigen Fluss mit dem Ent- und Beladen des Zuges zu organisieren, der auch den Fahrern der gewaltigen, gleisübergreifenden sogenannten Transtainerbrücken ein optimales Arbeiten ermöglicht.



*Auf dem HHLA Container Terminal Burchardkai be- und entlädt ein Bahnkran Ganzzüge mit Containern.*





Containerverladung auf dem Bahnhof des Burchardkai.

**Burchardkai, 15.48 Uhr.** Heute läuft der Prozess fast ideal. Die Vorplanung war gut, der Zoll hatte keine Einwände, die Bahn hat schnell gearbeitet. Michael Helk vom Hinterland Operating: „Das läuft rund.“ Um 14.31 Uhr leuchtet es grün auf dem Überwachungsmonitor: Die Box CMAU 146090-0 ist auf den Waggon 33544960171-5 im Abschnitt A verladen. Bereits um 15.21 Uhr heißt es für den ganzen Zug „Gleis fertig“. Um 15.48 Uhr setzt sich der über 600 Meter lange Koloss allmählich in Bewegung. Per EDV



Containerzug verlässt den Hamburger Hafen.

erfahren der Metrans-Dispatcher in Prag und die Logistikexperten von Deichmann zeitgleich, dass der Burchardkai seinen Job mal wieder präzise gemacht hat.

**Burchardkai, 1. bis 11. Dezember 2010.**

Hinter diesem reibungslosen Ablauf einer von täglich 32 Zugabfertigungen am Burchardkai steckt gründliche Vorbereitung. Sönke Volkmer, Geschäftsführer von Metrans (Deutschland), organisiert den Gesamtprozess. „Eine gute Kommunikationsebene zwischen allen am Transport Beteiligten ist uns sehr wichtig. Wir können dabei auf die hohe Leistungsbereitschaft aller bauen“, verrät er sein wichtigstes Berufsgeheimnis. Er koordiniert Reeder, Zoll, Bahn, Burchardkai, Deichmann sowie Metrans in Hamburg, Prag und Dunajská Streda. Für jeden Hamburger Containerterminal hat er einen eigenen Sachbearbeiter. Ihr Job ist es, die Prozesse für die 1.781 Metranszüge zu organisieren, die Hamburg 2010 mit Prag verbunden haben. Das sind täglich bis zu fünf Züge – wöchentlich bis zu 40. Im Jahr 2010 erreichte Metrans auf der Strecke Hamburg–Prag eine Rekordauslastung von nahezu 100 Prozent. „Deichmann ist für uns ein vorbildlicher Partner“, lobt Volkmer den Schuhkonzern, dessen Logistik-Philosophie sich bestens mit der Metrans-Konzeption versteht. So meldete

## Von Hamburg nach Wien

*Transportweg der Deichmann-Schuhe aus dem Hamburger Hafen bis in die Wiener Verkaufsfiliale.*



sein Monitor den Deichmann-Container CMAU 146090-0 bereits am 1. Dezember 2010 um 12.33 Uhr: „Order from customer in our system.“ Die Kundenaufträge von Deichmann landen automatisch im

Metrans-System, beim Zoll und beim Burchardkai. Bis der Container physisch auf dem Burchardkai auftaucht, werden die Daten ständig aktualisiert und die Papiere für die endgültige Abfertigung vorbereitet. Für CMAU 146090-0 läuft diesmal alles glatt. Der Zoll nimmt keine Stichprobe und der Container ist am 11. Dezember um 15.45 Uhr gut 24 Stunden nach seiner Ankunft in Hamburg schon unterwegs nach Prag.

### **Děčín, Güterbahnhof, 12. Dezember 2010, 6.10 Uhr**

Trotz der schwierigen Witterungsbedingungen ging die Fahrt über Magdeburg und Dresden glatt. Morgens um 6 Uhr findet der Lok- und Zugführerwechsel in Děčín statt, der ersten tschechischen Stadt nach dem sächsischen Elbkurort Bad Schandau. Die Metranszüge gehören zu den häufigsten Gästen auf diesem wildromantischen Streckenabschnitt direkt an der Elbe. Schon von weitem kann man sie an ihren geschlossenen Containerreihen erkennen. Dank des eigenen Waggonmaterials und seiner ausgefeilten Auslastungslogistik packt Metrans seine Züge enger und voller als die Konkurrenz. Mit über 160.000 Containern auf der Strecke Hamburg–Prag übertrifft das Bahnunternehmen bereits 2010 das bisherige Rekordjahr 2008 deutlich. Die tschechische Wirtschaft ist nach der Krise wieder angesprungen. Ex- und Import laufen auf Hochtouren. Mit 31 Prozent der Exporte und 28 Prozent der Importe ist Deutschland Tschechiens führender Handelspartner. 75 Prozent der Überseeverkehre werden auf der Schiene abgewickelt – zumeist mit Metrans.

### **Prag, 12. Dezember 2010, 8.57 Uhr.**

Auch in Prag ist das Wetter nicht besser, als bei leichtem Schneetreiben der Metrans-Zug 41315 Einfahrt in eine der größten Umschlaganlagen Europas erhält. Hier ist Platz für 15.000 Container, auf den breitgefächerten Gleisanlagen können zehn Züge gleichzeitig bedient werden. Wie zuvor am Burchardkai sind auch die Terminalabläufe in Prag genau vorgeplant. Als der Zug am Montagmorgen zum Stillstand kommt, steht bereits auf dem Nachbargleis ein Feeder-Zug, der nachts um 0.26 Uhr Richtung Dunajská Streda starten wird, das rund 380 Kilometer entfernt liegt. Eine direkte Umladung von Zug zu Zug per Transtainerbrücke sorgt für einen hocheffizienten und kostengünstigen Anschluss.

## Industrialisierung der Transportkette

Mit einem intelligenten Konzept für den Transport zwischen Kaikante und Kunden im europäischen Hinterland zeigt die HHLA-Tochter Metrans, wo die Zukunft des europäischen Containerverkehrs liegt: auf der Schiene.

Die Digitalisierung analoger Medien durch Bits und Bytes hat die Welt grundlegend verändert. Im öffentlichen Bewusstsein weit weniger präsent ist die „Digitalisierung“ des Gütertransports durch den Container. Die Stahlbox gibt fast allen Gütern die gleiche Form. Als weltweit einheitlich genormtes Behältnis hat sie eine Industrialisierung der Transportkette in Gang gebracht. Mit enormen Effizienzsteigerungen und einer drastischen Verringerung der Transportkosten stellt sie die entscheidende Triebfeder der heutigen Globalisierungsdynamik dar.

In der maritimen Logistik mit großen Containerschiffen und immer stärker automatisierten Terminals, wie etwa dem HHLA Container Terminal Altenwerder, ist diese Industrialisierung schon weit fortgeschritten. Davon ist der Landtransport allerdings meist noch weit entfernt. Dies zeigt sich besonders im Fernverkehr: Beim Containertransport werden die Systemvorteile der Schiene gegenüber dem Lkw viel zu selten genutzt.

Dass es anders geht, zeigt die HHLA-Tochter Metrans. Im kombinierten Verkehr von Schiene und Straße organisiert Metrans standardisierte Transportketten zwischen dem Seehafen und dem Kunden im Hinterland. Ein elementarer Bestandteil dieses Systems sind durchgängige Informationsketten – in der Transportlogistik noch längst keine Selbstverständlichkeit. Von großer Bedeutung sind außerdem große Inlandterminals mit Drehscheibenfunktion und die Organisation der Langstreckentransporte per Shuttlezug im Taktverkehr. So verbinden täglich bis zu fünf Zugpaare den großen Inlandterminal in Prag direkt mit den Hamburger Containerterminals. Von Prag aus erschließen Direktzüge oder Lkws Tschechien, die Slowakei und Ungarn. Zudem dient der Prager Terminal als Puffer bzw. Zwischenlager der Warenströme.

Dieses System hat nicht nur Erfolg, sondern auch eine große Zukunft: Die HHLA wird das mit Metrans erprobte System in den kommenden Jahren auch auf Polen und Deutschland übertragen. ■■



Brückenfahrer in der Kanzel eines Bahnkrans auf dem Inlandterminal von Metrans in Prag.





Im slowakischen Dunajská Streda endet der Schienentransport.

**Dunajská Streda, 13. Dezember 2010, 9.11 Uhr.** Schmuck und aufgeräumt präsentiert sich der jüngste Metrans-Terminal vor den Toren der alten Stadt nahe der Donau im Dreieck von Wien, Budapest und Bratislava – und das nicht nur aus der Luft. Der Neubau auf der grünen Wiese wurde für ein vorbildliches Terminallayout genutzt: Die Anlage bietet Platz für 25.000 Container, das großzügige Gleisareal erlaubt die Bedienung mehrerer Ganzzüge gleichzeitig. Der Terminal wuchs auch in der Krise. So eröffnete Deichmann auf dem Höhepunkt der Rezession im April 2009 sein neues Distributionszentrum beim Terminalgelände. Jetzt gehen durch diese Anlage über 15 Prozent aller Schuhe, die Deichmann in Europa verkauft – 21 Millionen waren das im Jahr 2010. 5.000 Paar davon ste-

cken in der Box mit der Kennung CMAU 146090-0, die an diesem winterlichen Montagmorgen hier eintrifft. Sie gelangen direkt vom Zug ins Distributionszentrum, wo sie in Sendungseinheiten für die einzelnen österreichischen Filialen aufgeteilt werden.

**Wien, Schenker-Niederlassung, 14. Dezember 2010, 13.45 Uhr.** Für den großen Bedarf der österreichischen Metropole nutzt Deichmann ein eigenes Unterverteilzentrum in der Schenker-Niederlassung am Alberner Hafen in Wien. Und hier kommt noch einmal Metrans ins Spiel. Peter Kiss, Geschäftsführer der slowakischen Metranstochter: „Unsere besondere Qualität ist der All-inclusive-Service, den wir bieten.“ Natürlich gehört auch die Transportorganisation nach Wien dazu.

So wird ein Container mit der Schuhlieferung für Wien vom Distributionszentrum aus beladen, der bereits um 11.06 Uhr nach Wien aufbricht. Um 13.45 Uhr ist die Halle an der Gottfried-Schenker-Straße 1 erreicht. Zu den fünf Filialen in Wien sind es jetzt nur noch ein paar Kilometer.

**Wien, Mariahilferstraße 41, 15. Dezember 2010, 8.12 Uhr.** In der großen Deichmann-Filiale in einer der traditionsreichsten Wiener Einkaufsstrassen geht die über 21.000 Kilometer lange Reise von China zu Ende. Für die Endphase des Weihnachtsgeschäfts, das bereits von neuem Konjunkturoptimismus geprägt ist, werden die Regale noch einmal neu bestückt. Seit dem Start der Christophe Colomb in Ningbo sind genau 37 Tage, 20 Stunden und 42 Minuten vergangen. ■



Der Metrans-Terminal bei Dunajská Streda, links oben das Distributionszentrum von Deichmann.



## Deichmann setzt auf die Schiene

Europas größter Schuhhändler kooperiert in der Logistik erfolgreich mit der HHLA-Tochter Metrans. Ein Vorzeigestück erfolgreicher Globalisierung.

Fast 140 Millionen Paar Schuhe hat das Familienunternehmen Deichmann im Jahr 2010 in Europa verkauft. 21 Millionen davon nahmen ihren Weg über das im April 2009 eröffnete Distributionszentrum im slowakischen Dunajská Streda nahe der ungarischen Grenze. Das siebte und jüngste europäische Distributionszentrum der Deichmann-Gruppe bedient mittlerweile sieben europäische Länder: die Slowakei, Tschechien, Österreich, Ungarn, Bulgarien, Slowenien und Rumänien.

Deichmann-Geschäftsführer Karsten Schütt, Chef-Logistiker des Essener Unternehmens, ist mit seinem jüngsten Verteilzentrum sehr zufrieden: „Wir erreichen hier die gleiche Produktivität wie an unseren anderen Standorten und profitieren von der guten Lage nah an unseren Märkten.“ Ein besonderes Plus ist die Nachbarschaft zum Metrans-Terminal mit seinen Direktverbindungen zu den Containerterminals in Hamburg und Bremerhaven. Pro Woche werden hier fast eine halbe Million Schuhe durchgeschleust.

Dabei steuert Deichmann die gesamte Logistik in eigener Regie – von der Fabrik in China bis zur Filiale in Wien, Budapest oder Bratislava. Ein durchgängiges Informationssystem, das allen Partnern in der Transportkette offen steht, ist das Kernstück der gesamten Logistik. Alle Beteiligten wissen so jederzeit über den Transportverlauf Bescheid. Trucker, Reeder, Seehafenterminal, Bahnoperateur und Inlandterminals aktualisieren ständig ihre Daten und können ihre Prozesse erheblich optimieren und standardisieren.

Der Erfolg kann sich sehen lassen. Deichmann hat die Auslastung seiner Distributionszentren in den letzten Jahren um 20 Prozent gesteigert und den Warenfluss zu seinen Geschäften verstetigt. Auch die Umwelt profitiert: Im Jahr 2000 kamen noch 70 Prozent aller Deichmann-Schuhe über Antwerpen und von dort aus meist per Lkw weiter nach Europa. Heute dagegen kommen rund 75 Prozent über Hamburg oder Bremerhaven und von dort aus zumeist im umweltfreundlichen kombinierten Verkehr (lange Strecke Bahn, „letzte Meile“ Lkw) zu Europas Verbrauchern. ■■■

### Über Deichmann

Die DEICHMANN SE mit Stammsitz in Essen (Deutschland) wurde 1913 gegründet und befindet sich zu 100 Prozent im Besitz der Gründerfamilie. Das Unternehmen ist Marktführer im europäischen Schuheinzelhandel und beschäftigt weltweit über 30.000 Mitarbeiter. Unter dem Namen DEICHMANN werden Filialen geführt in Deutschland, Bulgarien, Dänemark, Großbritannien, Italien, Kroatien, Litauen, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, der Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, der Türkei und Ungarn. In 2011 kommen als neue Länder Portugal und Serbien dazu. Darüber hinaus ist die Gruppe vertreten in der Schweiz, in den Niederlanden und in den USA.



# Entwickeln

Viele Innovationen für die maritime Logistik werden von der HHLA selbst entwickelt und zuerst auf ihren Anlagen erprobt. Entscheidend zur Technologieführerschaft tragen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei. Ihr Wissen und ihre Kreativität werden durch ein umfassendes Aus- und Weiterbildungssystem gefördert. So entsteht ein Modernisierungsprozess mit praxisgerechten Innovationen, der sich stetig fortsetzt.





*Betriebssteuerer im Leitstand des  
HHLA Container Terminal Altenwerder.*





**Selbstfahrende AGV (Automated Guided Vehicles)** stoßen dank hybrider, dieselelektrischer Antriebe 30 Prozent weniger CO<sub>2</sub> aus. Die nächste Generation könnte mit Batterie fahren, wenn der Probetrieb erfolgreich verläuft.



Der **Containerbahnhof mit sieben Gleisen** sorgt für einen hohen Anteil ökologisch vorteilhafter Bahntransporte. Containerganzzüge können ohne Rangieren direkt zusammengestellt werden.



**Halbautomatische Zwei-Katz-Containerbrücken** gewinnen beim Absenken der Containers Strom zurück. Das spart 20 bis 25 Prozent des Strombedarfs.





**Logistikzentrum in direkter Nähe** bedeutet Verkehrsvermeidung durch kurze Wege. Zahlreiche Logistikfirmen (zum Beispiel HHLA Logistics) bilden ein Güterverkehrszentrum (GVZ) in unmittelbarer Nachbarschaft.



**Automatisierte Blocklager** ermöglichen neue Dimensionen der Flächeneffizienz. Pro Container wird weniger als die Hälfte konventioneller Lagerfläche benötigt.

# Hightech schützt das Klima

Technologieführerschaft und hoher Elektrifizierungsgrad gehen am HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) eine umweltschonende Verbindung ein. Deshalb kann Strom aus erneuerbaren Energiequellen die CO<sub>2</sub>-Emissionen des gesamten Terminals um circa 60 Prozent senken.

In Hamburg-Altenwerder arbeitet nicht nur der am weitesten automatisierte, sondern auch der am stärksten elektrifizierte Containerterminal der Welt. Beides bringt erhebliche Vorteile für die Umwelt: So wird der Bedarf von mehr als 50 Millionen Kilowattstunden (kWh) Strom seit 2010 vollständig aus erneuerbaren Energiequellen gedeckt.

Dieser CO<sub>2</sub>-frei erzeugte Strom senkt die CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanz des gesamten Terminals um circa 60 Prozent. Aber auch das Energiesparen kommt nicht zu kurz, denn automatisierte Prozesse lassen sich mithilfe spezieller Algorithmen in idealer Weise optimieren. Eine spezielle Software errechnet die kürzesten und damit ener-

gieeffizientesten Wege über den Terminal und minimiert die Stapelvorgänge im Containerlager. Allein das Projekt „Multiple Load“ – der Transport und Umschlag von zwei Standardcontainern gleichzeitig – führte 2010 dazu, dass 292.000 kWh weniger Strom und 334.000 Liter weniger Diesel verbraucht wurden. ■■■



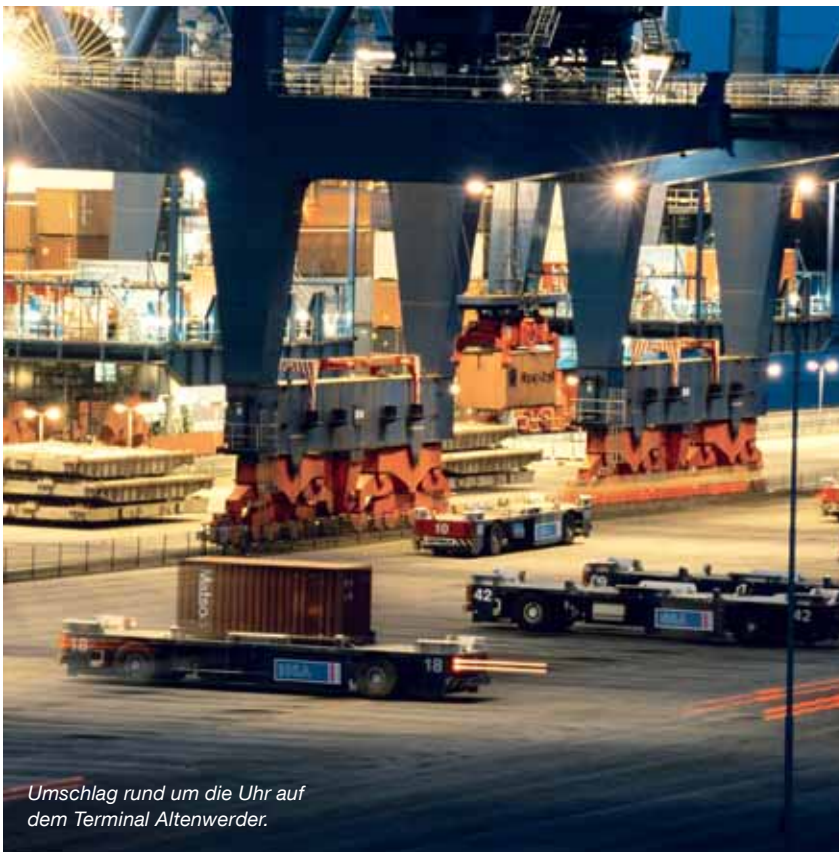
Entwickeln

# Planen, steuern, programmieren

Intelligente Steuerung ist die wichtigste Stellschraube, um automatisierte Prozesse noch effizienter zu machen. Dazu nutzen viele Mitarbeiter im HHLA Konzern dasselbe Werkzeug: vernetzte und größtenteils selbst entwickelte IT-Systeme.



*Blick aus dem Leitstand des HHLA Container Terminal Altenwerder.*



*Umschlag rund um die Uhr auf dem Terminal Altenwerder.*

Beim Anblick der nahezu vollautomatisierten Abläufe auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder denken Besucher oft, alles würde „von Geisterhand“ bewegt. Tatsächlich findet man an der Kaikante nur wenige Mitarbeiter, obwohl es auf dem gesamten Terminal mehr als 800 Arbeitsplätze gibt. Allein 150 sind im Betriebsgebäude angesiedelt und sorgen dafür, dass alles seinen detailliert geplanten Gang geht. Das Herz dieses komplizierten Mechanismus schlägt im Leitstand, wo rund um die Uhr immer 15 Betriebssteuerer im Einsatz sind. Durch die großen Fenster können sie den Fluss von jährlich vielen hunderttausend Stahlboxen verfolgen, die sie in möglichst effiziente Bahnen gelenkt haben.

Automatisierung mithilfe modernster Informationstechnologie spielt dabei eine ganz wichtige Rolle. Aber: Computer sind nur Rechenmaschinen, nützliche Werkzeuge, die erfahrene Mitarbeiter und ihre Beurteilungskompetenz gerade in kniffligen Situationen nicht ersetzen können. Das wird sehr deutlich in einem Leit-

stand, wie es ihn auch auf den anderen Containerterminals der HHLA gibt. Nur Menschen können aktuelle Situationen richtig bewerten, nur sie füttern die Rechner mit den notwendigen Parametern, um auf wichtige Anforderungen reagieren zu können. Kurzfristig können das Sonderwünsche von Kunden oder technische Störungen sein. Langfristig sind es viele Kleinigkeiten, die in der Summe die Abläufe kontinuierlich optimieren. Nur deshalb kann die ursprünglich für 1,9 Millionen Standardcontainer (TEU) ausgelegte Anlage in Altenwerder mittlerweile rund 1 Million TEU mehr bewältigen. Dafür wurden IT-Programme angepasst, Fahrwege verändert, Algorithmen neu berechnet. Bei der HHLA entwickelt eine große IT-Abteilung selbst relevante Programme und optimiert die Schnittstellen zu fremden Systemen, weil kaum ein externer Spezialist mit den Abläufen auf einem Terminal wirklich vertraut ist.

Durch diese besonderen Anforderungen entstehen neue Tätigkeitsprofile, zum Beispiel in der Wartung und Entstörung. Dort schreiben hoch spezialisierte Mitarbeiter eigene Steuerungssoftware. Aber nicht nur auf den Containerterminals gehört der intelligente Umgang mit moderner Informationstechnologie zum Berufsalltag. Der Einsatz von IT-Systemen und das Denken in Prozessketten finden sich in allen Bereichen der HHLA. So überwachen Mitarbeiter in der Massengutabfertigung am Hansaport den Umschlagprozess im Leitstand, bei den Bahngesellschaften „tracken“ Disponenten jeden Container am Bildschirm, und selbst für Lkw-Fahrer hat die HHLA-Tochter CTD eine eigene Software entwickelt, die Leerfahrten im Hafen vermeiden soll.

„In diese Richtung zielt auch die Ausbildung bei der HHLA“, erklärt Holger Jensen, Leiter der HHLA-Fachschule. Seit 2006 steht Projektmanagement auf dem Lehrplan, die Abläufe in der Transportkette werden ganzheitlich behandelt. „Die Anforderungen verschieben sich in Richtung Planungs- und Steuerungskompetenz“, erklärt Jensen. „Immer mehr Geräte werden aus der Ferne koordiniert und gesteuert, Ablaufpläne müssen gestaltet und optimiert werden.“ ■■■



## Der Bundesbeste

Jonas Maybaum, 24, war bundesweit bester Azubi für Hafenlogistik und sitzt heute am Joystick eines Bahnkrans. Beides bei der HHLA.

Jonas Maybaum ist ein echter Sonnyboy: Die nagelneue Warnweste strahlt mit seinem Gesicht förmlich um die Wette. Kein Wunder, denn der bundesweit beste Auszubildende als Fachkraft für Hafenlogistik 2010 hat seinen Traumjob bekommen – bei der HHLA. „Die Ausbildung bei der HHLA ist einfach spitze organisiert“, erklärt Maybaum. „Wir wurden direkt in die Arbeitsabläufe eingebunden, erhielten fachspezifischen Unterricht.“

Er wollte nie im Büro arbeiten, sondern lieber Bahnkran fahren. Weil er mit Computerspielen aufgewachsen ist, fiel ihm der Umgang mit dem Joystick der Kransteuerung leicht. Trotzdem halfen ihm die Tricks der alten Hasen dabei, einen Container aus gut 15 Meter Höhe zu fassen und die schwankende Kiste auf einem Bahnwaggon zu platzieren. „Nur durch die Alten werden wir gut“, lobt der Junge. Über seinen Job sagt er: „Es gibt keinen besseren für mich.“ ■■■



## Der Vielseitige

Thomas Reich, 25, hat bei der HHLA nicht nur Mechatroniker gelernt. Sein Arbeitsleben richtet sich ganz auf die Zukunft aus.

Mechatronik – die Kombination von Mechanik, Elektronik und Informatik – ist eine Schlüsseltechnologie des 21. Jahrhunderts. Das sieht auch Thomas Reich so, der im August 2003 seine Ausbildung in diesem Beruf bei der HHLA begann. Mit dem Abschluss gab sich der 25-Jährige aber nicht zufrieden. Er wollte mehr: mehr Wissen und mehr Verantwortung. Als die HHLA eine sechsmonatige Vollzeitqualifizierung in Automatisierungstechnik anbot, griff er

zu. Der Schwerpunkt lag auf speicherprogrammierbarer Steuerung von Anlagen. Darin liegt für Thomas Reich die Zukunft, denn Containerbrücken, Blocklager und Van-Carrier laufen nur mit Software. Parallel hatte er noch eine Weiterbildung an der Abendschule begonnen, zum staatlich geprüften Techniker für Mechatronik. Für den 25-Jährigen kein Problem: „Solche Chance muss man doch nutzen. Und das Thema ist einfach spannend.“ ■■■



# Highlights 2010



Burchardkai

## Neuer Liegeplatz fertigt größtes Containerschiff ab

Am HHLA Container Terminal Burchardkai wurde im Juli mit der Abfertigung der CMA CGM Christophe Colomb ein neuer Liegeplatz für Großschiffe in Betrieb genommen. Das neue Flaggschiff der französischen Reederei CMA CGM war mit einer Stellplatzkapazität von 13.880 TEU das größte Containerschiff, das bisher Hamburg anlief. Um Schiffe dieser Größenordnung mit höchster Produktivität abfertigen zu können, rüstete die HHLA einen Liegeplatz mit fünf neuen

Super-Post-Panamax-Brücken aus. Dabei handelt es sich um Tandembrücken, die in einem einzigen Move vom Containerschiff zwei 40- oder vier 20-Fuß-Container bewegen können. Diese Containerbrücken sind die größten und leistungsfähigsten ihrer Art europaweit. Insgesamt verfügt der Burchardkai jetzt über zehn Super-Post-Panamax-Brücken für die Abfertigung von Großschiffen.



Feeder Logistik Zentrale

## Feederstandort Hamburg

Im Januar wurde die neue Feeder Logistik Zentrale (FLZ) erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Gemeinschaftsprojekt von HHLA und Eurogate koordiniert im gesamten Hamburger Hafen die Anläufe der Feeder, die als Zubringerschiffe die Ladung der Großcontainerschiffe weiterverteilen. „Die FLZ ist in der Welt einzigartig. Sie stärkt eindeutig den Feederstandort Hamburg“, lobte Bernd Bertram, Deutschlandchef der dänischen Reederei Unifeeder.



Metrans

## Meilenstein in Prag

Zwei Millionen transportierte Standardcontainer (TEU) zwischen Prag und dem Hamburger Hafen – das feierte Metrans, eine Tochter der HHLA, in Anwesenheit von Hamburgs Erstem Bürgermeister Christoph Ahlhaus im Oktober. Ein Bahnkran setzte während des Politikerbesuchs in Prag die Jubiläumsbox auf einen Metrans-Waggon.

Kattowitz

## Leistungsfähiger Terminal

Mit der Inbetriebnahme des neuen Inlandterminals in Kattowitz reagierten HHLA und Polzug auf die steigende Nachfrage nach Containertransporten in einer der wichtigsten Wirtschaftsregionen Polens. Die „Full-Service-Anlage“ erfüllt die hohen europäischen Anforderungen an Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr. Insgesamt rund 10 Mio. Euro investierte HHLA Intermodal Polska in den Aufbau des neuen Terminals, der im Juni eröffnet wurde.







Joint Venture

## Inlandterminals für Deutschland

HHLA und Eurogate gründeten im Mai das Joint Venture Inland Port Network (IPN), um in Deutschland gemeinsam ein Netz von Terminals für den Containerumschlag im Binnenland aufzubauen. Auch im Hinterland der deutschen Seehäfen sollen Kunden von den hohen Qualitäts-

standards der maritimen Logistik profitieren. Mit integrierten Depots werden die Anlagen zudem Lagerkapazitäten in unmittelbarer Nähe zu den Zielmärkten vorhalten. In der Startphase sollen Terminalkonzepte entwickelt, Standorte geprüft und Anlagen aufgebaut werden.



Nördliches Elbufer

## Perlenkette

Mit dem Architekturwettbewerb „Areal West“ wurden Ideen für die Neubebauung der letzten Lücke am nördlichen Elbufer in Hamburg-Altona gesucht. Hamburgs Oberbaudirektor Jörn Walter, der Geschäftsführer der Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH (FMH) Hartwig Sommerfeld und der Leiter des HHLA Segments Immobilien Thomas Kuhlmann präsentierten im Juli die Sieger und ihre Entwürfe. Damit kann die „Perlenkette“ an der Elbmeile vollendet werden.



Jubiläum

## Festlicher Empfang zum 125. Geburtstag der HHLA

Am 7. März 1885 wurde die HHLA-Vorgängerin HFLG für den Bau und Betrieb der Speicherstadt im damals neuen Freihafen gegründet. 125 Jahre später feierte die HHLA ihren Geburtstag als einer der dynamischsten und innovativsten Hafenlogistiker Europas. Gewürdigt wurde das Jubiläum am 8. März mit einem feierlichen Empfang im Hamburger Rathaus und der Eröffnung einer Ausstellung zur Unternehmensgeschichte in der Rathausdiele.

In seiner Festansprache vor rund 500 Gästen aus Politik und Wirtschaft dankte der HHLA-Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters all jenen, die die erfolgreiche Entwicklung gefördert haben. Frank Horch, Präses der Handelskammer Hamburg, gratulierte: „Die HHLA gehört zum Hafen wie Alster und Michel zu Hamburg. Ein 125-Jahre-Firmenjubiläum ist auch in unserer traditionsreichen Kaufmannsstadt keine Alltäglichkeit.“



Odessa

## Ausbau Terminal

Im September gab die HHLA ihr modulares Ausbaukonzept für den HHLA Container Terminal Odessa bekannt. Mit neuen Liegeplätzen für Großschiffe soll die Anlage von dem Wachstum in der Region um das Schwarze Meer profitieren.



Containertransport

## Netz für die letzte Meile

Zusammen mit dem Bremer Transportunternehmen EKB Container Logistik gründete die HHLA-Tochter CTD im Mai das Joint Venture CIT Container Inland Trucking. Es soll ein flächendeckendes Netz für „die letzte Meile“ der Containertransporte in Deutschland entwickeln. An den wesentlichen Standorten vertreten, deckt CIT die Transporte von den Inlandterminals zu den Kunden ab.

# Die Aktie

## Volatiler Aufwärtstrend an den Aktienmärkten

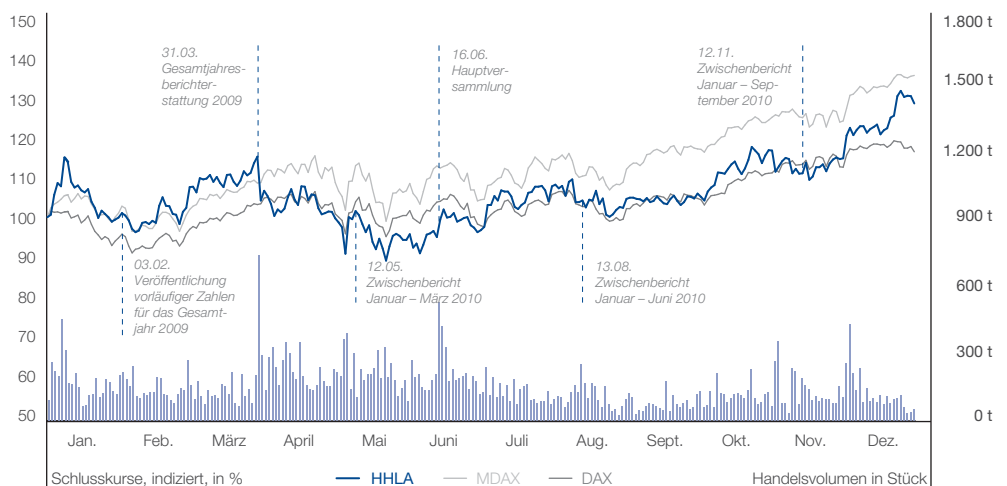
Das Börsenjahr 2010 war von einer gemischten, jedoch insgesamt positiven Entwicklung geprägt. Zu Jahresbeginn präsentierten sich die Börsen weitgehend freundlich: Nach einem guten Start und einem verhaltenen Verlauf im Februar tendierten die Aktienmärkte ab März zunehmend fester. Zu einer Unterbrechung dieses Trends kam es, als die Haushaltskrise in Griechenland Anfang Mai eine Verkaufswelle an den Aktienmärkten auslöste. Im weiteren Verlauf des Jahres blieb die Verschuldungsproblematik in der Eurozone ein dominierendes Thema. Für weitere, meist kurzfristige Abwärtsbewegungen auf dem internationalen Börsenparkett sorgten auch schwache Konjunkturvorgaben aus den USA. Dennoch bekamen die Aktienmärkte in der zweiten Jahreshälfte durch überwiegend positive Wirtschaftsdaten auf beiden Seiten des Atlantiks, steigende Unternehmensgewinne und nachlassende Befürchtungen um die Staatsverschuldung im Euroraum breiten Auftrieb. Der MDAX, in dem auch die HHLA Aktie vertreten ist, stieg um 35 Prozent auf 10.128 Punkte. Der deutsche Leitindex DAX schloss am 31. Dezem-

ber 2010 bei 6.914 Punkten und damit 16 Prozent über dem Vorjahreswert.

## HHLA Aktie mit positiver Kursentwicklung

Die HHLA Aktie entwickelte sich meist parallel zu den Bewegungen der relevanten Indizes und konnte über das Gesamtjahr 28 Prozent an Wert zulegen. Gegenläufig zum Kapitalmarktgeschehen verzeichnete der Kurs eine Korrektur, als die Jahresergebnisse 2009 mit einer angesichts begrenzter Visibilität noch verhaltenen Prognose für das Gesamtjahr 2010 veröffentlicht wurden. Unterstützt von positiven Branchendaten erholte sich der Kurs jedoch wieder. Für positive Resonanz sorgten im zweiten Quartal die mit dem Zwischenbericht publizierte angehobene Mengenprognose und die Präzisierung des Ausblicks für das Gesamtjahr. Dennoch konnte sich der Kurs auch im folgenden dritten Quartal den volatilen Marktbewegungen nicht entziehen. Anfang September stieg die Aktie bei allgemein guter Aktienmarktentwicklung, überwiegend positiven Wirtschaftsmeldungen und optimistischen Konjunkturaussichten über

### Kursverlauf 2010



Quelle: Datastream

dem Marktdurchschnitt an. Der Wertzuwachs wurde von positiven Unternehmensnachrichten, wie dem Zuschlag für einen bedeutenden Asien-Europa-Dienst oder dem Gewinn weiterer Zubringerdienste, begleitet. Hohe Liquiditätsbestände und mangelnde Anlagealternativen ließen viele Investoren zudem die marktbreit günstigen Kurse zum Einstieg nutzen. Der dadurch entstehende Aufwärtstrend verstärkte sich ab Anfang Oktober: In diesem Monat wurden viele Unternehmensergebnisse für die ersten neun Monate publiziert und ein Ausblick auf das nächste Jahr gegeben. Vielen Unternehmen gelang es im Laufe des Jahres 2010, die Wirtschaftskrise gut zu überwinden und wieder deutliche Gewinne zu verzeichnen. Auch die HHLA konnte im Rahmen des Neunmonatsberichts 2010 mit weiterem Mengenwachstum und Ergebnisverbesserungen aufwarten. Unterstützt durch die starke Erholung des Welthandels profitierte auch die HHLA Aktie vom Wirtschaftsaufschwung. Das durchschnittliche tägliche Handelsvolumen lag im Jahr 2010 bei 154.626 Stück (im Vorjahr: 132.816 Stück), was vor allem auf den mitunter volatilen Aufwärtstrend der Aktienmärkte zurückgeführt werden kann. Die HHLA Aktie schloss am 31. Dezember 2010 mit 34,55 Euro bzw.

einem Plus von 28 Prozent über Vorjahr ab. Ihren Jahreshöchststand verzeichnete die Aktie am 23. Dezember 2010 mit 35,39 Euro, womit erstmals wieder das Kursniveau von Oktober 2008 erreicht werden konnte. Per Jahresende betrug die Marktkapitalisierung 2,4 Milliarden Euro. Für das Geschäftsjahr 2010 erzielte die HHLA ein Ergebnis je börsennotierter A-Aktie von 1,00 Euro.

## Dialog mit dem Kapitalmarkt weiter intensiviert

Alle Investor Relations Aktivitäten der HHLA zielten auch im Jahr 2010 darauf ab, die Wertentwicklung der HHLA durch faire, offene und rechtzeitige Kommunikation transparent zu machen. Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Aktivitäten wie der Hauptversammlung, Geschäfts- und Zwischenberichten sowie Pflichtmitteilungen erfolgte die Finanzkommunikation im Rahmen einer Vielzahl weiterer Aktivitäten. Um die Informationsbedürfnisse von Privatanlegern abzudecken, nahm HHLA Investor Relations an verschiedenen Vortragsveranstaltungen von Aktionärsschutzvereinigungen und einer Privatanlegermesse teil, auf der der Vorstand die

### Kennzahlen HHLA Aktie

in €	2010	2009
Jahresschlusskurs <sup>1</sup>	34,55	26,99
Jahreshöchstkurs <sup>1</sup>	35,39	32,36
Jahrestiefstkurs <sup>1</sup>	24,11	16,64
Jahresperformance in %	28,0	14,9
Durchschnittliches Handelsvolumen je Tag <sup>2</sup> in Stück	154.626	132.816
Gesamtanzahl Aktien in Stück	72.679.826	72.679.826
Börsennotierte A-Aktien in Stück	69.975.326	69.975.326
Nicht-börsennotierte S-Aktien in Stück	2.704.500	2.704.500
Dividende je A-Aktie <sup>3</sup>	0,55	0,40
Dividendenrendite in %	1,6	1,3
Marktkapitalisierung zum 31.12. (A-Aktien) in Mio. €	2.417,6	1.888,6
Kurs-Gewinn-Verhältnis zum 31.12.	38,4	33,0
Ergebnis je Aktie	1,00	0,67

<sup>1</sup> XETRA.

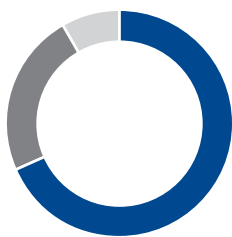
<sup>2</sup> XETRA, Frankfurt am Main, Hamburg.

<sup>3</sup> Dividendenvorschlag für 2010.



### Aktionärsstruktur

Stand: 31.12.2010



- 68,5 % Freie und Hansestadt Hamburg
- 23,3 % Institutionelle Investoren
- 8,2 % Privatanleger

Quelle: Aktienregister

Geschäftslage und die Zukunftsaussichten der HHLA präsentierte. Auch das Informationsangebot rund um die HHLA Aktie auf der Website des Unternehmens wurde kontinuierlich weiterentwickelt. Die dort bereitgestellten Möglichkeiten der direkten Kommunikation per Telefon, E-Mail oder Brief wurden im Berichtsjahr erneut intensiv genutzt. Weiterhin gehörten Telefonkonferenzen zu den Quartalsergebnissen, Einzelgespräche mit institutionellen Investoren und Analysten, Roadshows und Investorenkonferenzen in den Finanzzentren Europas und Nordamerikas zum Spektrum der HHLA Kapitalmarktkommunikation. Dadurch pflegt der Bereich Investor Relations den Dialog mit Anteilseignern und potenziellen Investoren und trägt nicht nur Informationen an die interessierte Öffentlichkeit, sondern nimmt auch Themen auf, die für den Kapitalmarkt von besonderem Interesse sind. Im vergangenen Jahr legten die Investoren ihr Hauptaugenmerk auf das integrierte Geschäftsmodell der HHLA und dessen Wettbewerbsfähigkeit, die Marktentwicklung in der Hafentlogistik sowie die Preisgestaltung. Ein wichtiges Thema blieb die Fahrrinnenanpassung der Elbe, deren Realisierung für die zukünftige Entwicklung der HHLA von wesentlicher Bedeutung ist.

Der Anspruch der HHLA Investor Relations, die Kommunikationsarbeit ständig zu verbessern, um private oder institutionelle Investoren sowie Finanzanalysten bei der Beurteilung der Geschäftsentwicklung oder Einschätzungen zur Unternehmensbewertung zu unterstützen, wurde durch die Verbesserung von Punktzahl oder Platzierung in verschiedenen IR-Rankings belohnt.

### Aktionärsbasis weiterhin stabil

Die Aktionärsstruktur der HHLA blieb durch den Anteil der Freien und Hansestadt Hamburg (68,5 Prozent) auch im Jahr 2010 sehr stabil. Die Anzahl der im Aktienregister gemeldeten Aktionäre erreichte zum Jahresende einen Höchststand (36.884 Aktionäre), was einer Zunahme von 5 Prozent und damit einer breiteren Streuung

und weiteren Stabilisierung entspricht. Nach den Stimmrechtsmitteilungen, die der HHLA per Jahresende 2010 gemäß Wertpapierhandelsgesetz vorlagen, besaß zu diesem Zeitpunkt kein Investor aus dem Streubesitz mehr als 3 Prozent aller ausstehenden Aktien. Unter den täglich gehandelten Titeln hat sich der Anteilsbesitz zugunsten von Privatanlegern verlagert, die am 31. Dezember 2010 8,2 Prozent (im Vorjahr: 7,0 Prozent) des Grundkapitals hielten. Institutionelle Investoren besaßen zum selben Zeitpunkt 23,3 Prozent der Aktien (im Vorjahr: 24,5 Prozent). Die größten Anteilseigner im Streubesitz verteilten sich regional vorwiegend auf Deutschland, Großbritannien, die USA, Australien und weitere, vor allem kontinentaleuropäische Länder.

### Analysteninteresse erneut gestiegen

Im Berichtsjahr stieg die Zahl der Finanzanalysten, die die Geschäftsentwicklung der HHLA verfolgen und Anlageempfehlungen aussprechen, um zwei auf 26 Analysten. Die überwiegende Zahl der Studien (85 Prozent) empfiehlt, die HHLA Aktie zu kaufen oder zu halten. Als Werttreiber werden insbesondere der allgemeine Konjunkturaufschwung, eine Fahrrinnenanpassung der Elbe sowie Skaleneffekte genannt. Finanzanalysten mit Verkaufsempfehlungen (15 Prozent) betonen vor allem die Risiken durch die noch nicht erfolgte Elbvertiefung und die zunehmende Wettbewerbsintensität unter den Häfen der Nordrange.

Die HHLA legt großen Wert auf eine breite und fundierte Abdeckung ihrer Aktie durch Analystenstudien, da hierdurch das Verständnis der Investoren für das Geschäftsmodell vertieft und ein umfassendes Meinungsspektrum gewährleistet wird. Diesem Ansatz folgend pflegt das Unternehmen einen intensiven Austausch mit allen Finanzanalysten und strebt eine Erweiterung des Kreises unabhängiger Studien zur Geschäftsentwicklung an. ► Übersicht Finanzanalysten auf [www.hhla.de](http://www.hhla.de)

## Hauptversammlung gut besucht

Am 16. Juni 2010 fand in Hamburg die dritte Hauptversammlung der HHLA seit Börsengang statt. Rund 1.100 private und institutionelle Anleger nahmen an der Veranstaltung teil, in der damit annähernd 80 Prozent des Grundkapitals vertreten waren. Den Beschlussvorschlägen von Aufsichtsrat und Vorstand wurde mit großer Mehrheit zugestimmt.

## Dividende auf hohem Niveau

Als Dividende wurde auf der Hauptversammlung ein Betrag von 0,40 Euro je börsennotierte A-Aktie beschlossen, der am 17. Juni 2010 zur Auszahlung kam. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung 2011 vorschlagen, eine Dividende von 0,55 Euro je A-Aktie auszuschütten. Damit orientiert sich die Gewinnverwendung der HHLA weiter sowohl an der Ergebnisentwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres als auch an der Fortsetzung einer kontinuierlichen Ausschüttungspolitik. Im externen Vergleich bliebe die Ausschüttungsquote bezogen auf das relevante Jahresergebnis des börsennotierten Teilkonzerns Hafenlogistik auf einem hohen Niveau von 55,1 Prozent.

### Stammdaten HHLA Aktie

Aktiengattung	Nennwertlose Namensaktien (Stückaktien)
ISIN International Security Identification Number	DE000A0S8488
Wertpapierkennnummer	A0S848
Börsenkürzel	HHFA
Börsenplätze	Regulierter Markt: Frankfurt am Main, Hamburg Freiverkehr: Berlin, Düsseldorf, Hannover, München, Stuttgart
Marktsegment	Prime Standard
Prime-Sektor	Transport & Logistik
Indezugehörigkeit	MDAX, MSCI Germany, HASPAX, CDAX, HDAX, Prime All Share, Classic All Share
Tickersymbol Reuters	HHFGn.de
Tickersymbol Bloomberg	HHFA:GR
Erster Handelstag	2. November 2007

# Bericht des Aufsichtsrats



Prof. Dr. Peer Witten  
Vorsitzender

## Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2010 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung sowie dem Deutschen Corporate Governance Kodex zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Er hat die Geschäftsführung des Vorstands sorgfältig und regelmäßig überwacht und die strategische Weiterentwicklung des Unternehmens und wesentliche Einzelmaßnahmen beratend begleitet.

Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat sowohl in den Sitzungen des Aufsichtsrats als auch durch schriftliche und mündliche Berichte zeitnah, regelmäßig und umfassend insbesondere über die Lage der HHLA und des Konzerns, die Unternehmensplanung, grundsätzliche Fragen der Unternehmenspolitik und Strategie, Investitionsvorhaben und die Personalsituation. Weitere Schwerpunkte bildeten das Risikomanagement, das interne Kontrollsystem und das Compliance-System der HHLA. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorstand und wurde über die aktuelle Entwicklung der Geschäftslage, wesentliche Geschäftsvorfälle und das Risikomanagement informiert. Der Aufsichtsrat war in sämtliche Entscheidungen von wesentlicher Bedeutung für den HHLA Konzern und die AG eingebunden. Sämtlichen Maßnahmen, die dem Aufsichtsrat vom Vorstand entsprechend dem Gesetz, der Satzung und der Geschäftsanweisung des Vorstands als zustimmungspflichtig vorgelegt wurden, hat der Aufsichtsrat nach jeweils umfassender eigener Prüfung und ausführlicher Erörterung mit dem Vorstand zugestimmt.

## Sitzungen

Im Geschäftsjahr 2010 fanden turnusmäßig vier Aufsichtsratssitzungen sowie ein schriftliches Beschlussverfahren statt. Kein Aufsichtsratsmitglied hat an weniger als der Hälfte der Aufsichtsratssitzungen im Berichtsjahr teilgenommen. Die Ausschüsse tagten jeweils in vollständiger Besetzung.

In jeder ordentlichen Sitzung befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit der laufenden Geschäftsentwicklung und der Ertragslage des HHLA Konzerns. Der Vorstand berichtete jeweils insbesondere über die Entwicklung von Umsatz, Ergebnis und Personalsituation des Konzerns und der einzelnen Segmente sowie über die Finanzlage und die strategische und strukturelle Weiterentwicklung des Konzerns.

In der Bilanzsitzung am 26. März 2010 bildeten die Berichterstattung und die Prüfung sowie die Billigung des Jahresabschlusses und des Lageberichts der HHLA einschließlich der Sparteneinzelschlüsse für die A- und S-Sparte, des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 2009 den Schwerpunkt. Vertreter des Abschlussprüfers nahmen an dieser Sitzung teil. Sie berichteten über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und standen für Fragen zur Verfügung. Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands und dem Vorschlag des Prüfungsausschusses für die Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2010. Gegenstand dieser Sitzung waren außerdem die Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung 2010, der Bericht des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung, der Corporate-Governance-Bericht, die Kooperation der CTD Container-Transport-Dienst GmbH mit der EKB Container Logistik GmbH & Co. KG sowie die Veräußerung von Vermögensgegenständen der CTL GmbH, Lübeck.

In der Sitzung am 1. Juli 2010 bildeten die Tarifrunde 2010 sowie das Vergütungssystem für Mitglieder des Vorstands die Beratungsschwerpunkte.

In der September-Sitzung befasste sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit den Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex 2010 und einer entsprechenden Anpassung der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats sowie der Auswahl des Wirtschaftsprüfers für das Geschäftsjahr 2011. Weiterhin stimmte der Aufsichtsrat einer Containerterminalerweiterung am Standort Odessa zu.

In der letzten Sitzung des Berichtszeitraums am 15. Dezember befasste sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit dem Wirtschaftsplan 2011, dem der Aufsichtsrat zustimmte, sowie der mittelfristigen Unternehmensplanung 2012 bis 2015. In einem weiteren Schwerpunkt verabschiedete der Aufsichtsrat ein neues System zur Vergütung für Vorstandsmitglieder, formulierte Ziele bezüglich seiner Zusammensetzung hinsichtlich Vielfalt (Diversity) sowie den Stand ihrer Umsetzung und befasste sich mit den Ergebnissen einer Effizienzprüfung im Rahmen einer Selbstevaluierung. Einzelheiten zur Zielbenennung finden sich im Corporate-Governance-Bericht. ► siehe auch Seite 40 ff.



Das neue Vergütungssystem wird ausführlich im Vergütungsbericht beschrieben. ► siehe auch Seite 46 f. Weiterhin berichtete der Vorstand ausführlich über die Ergebnisse der Risikoinventur und das Risikomanagement. Vorstand und Aufsichtsrat haben darüber hinaus unter anderem die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex erörtert und der Aufsichtsrat hat die Abgabe der jährlichen Entsprechenserklärung beschlossen.

Im schriftlichen Umlaufverfahren hat sich der Aufsichtsrat mit einer Anpassung des unter anderem mit der Hapag-Lloyd AG abgeschlossenen Kooperationsvertrages befasst, der den Container Terminal Altenwerder betrifft.

## Die Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat mit dem Finanzausschuss, dem Prüfungsausschuss, dem Immobilienausschuss, dem Personalausschuss, dem Nominierungsausschuss und dem Vermittlungsausschuss insgesamt sechs Ausschüsse eingerichtet. Sie bereiten die Beschlüsse des Aufsichtsrats im Plenum vor und entscheiden, soweit zulässig, in Einzelfällen an seiner Stelle. Bis auf den Nominierungsausschuss sind alle Ausschüsse jeweils paritätisch mit Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer besetzt. Zur personellen Besetzung der Ausschüsse ► siehe auch Seite 48 ff., Organe & Mandate.

Der Finanzausschuss trat im Berichtszeitraum insgesamt viermal zusammen: im März, im Juni, im August und im Dezember 2010. Kernpunkte seiner Tätigkeit waren dabei neben der Konzernergebnisberichterstattung in der März-Sitzung die Vorbereitung der Aufsichtsratsbefassung mit der Kooperation der CTD Container-Transport-Dienst GmbH und der EKB Container Logistik GmbH & Co. KG sowie die Veräußerung von Vermögensgegenständen der CTL Container Terminal Lübeck GmbH. In der Sitzung im Juni befasste sich der Finanzausschuss mit der Anschaffung von Lokomotiven für die Metrans a.s. Schwerpunkte in der September-Sitzung bildeten die Vorbereitung der Befassung des Aufsichtsrats mit der Containerterminalerweiterung am Standort Odessa sowie vorgezogene Investitionen bei der Metrans a.s. In der Dezember-Sitzung behandelte der Finanzausschuss insbesondere die Vorprüfung des Wirtschaftsplans 2011 sowie die Mittelfristplanung 2012 bis 2015.

Der Prüfungsausschuss hielt im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt vier Sitzungen ab. Gegenstand der März-Sitzung waren vor allem die umfangreiche Erörterung und Prüfung des Jahresabschlusses der HHLA, des Konzernabschlusses sowie der Lageberichte und eine Beschlussempfehlung an den Aufsichtsrat für die Unterbreitung eines Wahlvorschlags an die Hauptversammlung zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2010. Bei

der Befassung mit dem Jahresabschluss waren Vertreter des Abschlussprüfers anwesend, haben entsprechend über die Ergebnisse der Abschlussprüfung berichtet und standen für Fragen zur Verfügung. Nach Auskunft der Vertreter des Abschlussprüfers liegen keine Umstände vor, die seine Befangenheit erkennen lassen. In der Juni-Sitzung bildeten der Zwischenbericht für das erste Quartal 2010 sowie der Bericht über die Prüfungstätigkeit der internen Revision die Schwerpunkte. In der dritten Sitzung im August hat sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit dem Zwischenbericht für das erste Halbjahr 2010, der Vorbereitung der Auswahl eines Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2011 sowie mit der Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex befasst. Es wurde ein Vorschlag für eine Anpassung der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats vorbereitet. In der Dezember-Sitzung bildeten der Zwischenbericht für das dritte Quartal 2010, die Erörterung von Prüfungsschwerpunkten und der Auftrag zur Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2010 an den Abschlussprüfer, die Erörterung der Ergebnisse der Risikoinventur 2010 und das Risikomanagementsystem die Schwerpunkte. Weiterhin hat sich der Prüfungsausschuss in dieser Sitzung mit der Vorbereitung der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex, dem internen Kontrollsystem sowie dem Compliance-System der HHLA und deren Weiterentwicklung befasst. Die erforderliche Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers wurde vom Prüfungsausschuss eingeholt. An den Sitzungen des Finanzausschusses und des Prüfungsausschusses nehmen regelmäßig der Vorsitzende des Vorstands und der Finanzvorstand teil.

Der Immobilienausschuss hat im Geschäftsjahr 2010 zweimal getagt. Schwerpunkte seiner Tätigkeit waren – jeweils in Bezug auf den Teilkonzern Immobilien (S-Sparte) – neben der allgemeinen Geschäftsentwicklung sowohl die Erörterung und Prüfung des Jahresabschlusses der HHLA einschließlich des Einzelabschlusses der S-Sparte und des Konzernabschlusses sowie der Lageberichte (März-Sitzung) als auch der Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2011 und die Mittelfristplanung für die Jahre 2012 bis 2015 (Dezember-Sitzung).

Der Personalausschuss ist im Berichtsjahr sechsmal (März, April, Mai, Juni, Oktober und Dezember 2010) zusammengetreten. Er befasste sich schwerpunktmäßig mit Vorstandsangelegenheiten und hierbei insbesondere mit der Erarbeitung von Vorschlägen an das Plenum für ein neues Vergütungssystem für Mitglieder des Vorstands sowie mit einer Zielbenennung für die künftige Zusammensetzung des Aufsichtsrats nach Vielfaltskriterien, insbesondere der Anstrengung einer angemessenen Berücksichtigung von Frauen.

Der Nominierungsausschuss und der Vermittlungsausschuss sind im Geschäftsjahr 2010 nicht zusammengetreten.

Die Vorsitzenden der Ausschüsse haben im Anschluss an die jeweiligen Sitzungen an den Aufsichtsrat über die Tätigkeit in den Ausschüssen und deren Ergebnisse berichtet sowie Beschlussempfehlungen unterbreitet.

## Corporate Governance

Der Aufsichtsrat hat sich intensiv mit den Inhalten des Deutschen Corporate Governance Kodex und insbesondere den am 2. Juli 2010 bekannt gemachten Kodex-Änderungen vom 26. Mai 2010 befasst. In der Prüfungsausschusssitzung am 3. Dezember 2010 wurde die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemeinsam mit dem Vorstand ausführlich besprochen und vorbereitet, in der Dezember-Aufsichtsratssitzung beschlossen und die gemeinsame Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz (AktG) am 15. Dezember 2010 abgegeben. Sie wurde der Öffentlichkeit auf der Internetseite der HHLA unter ► [www.hhla.de/corporategovernance](http://www.hhla.de/corporategovernance) dauerhaft zugänglich gemacht. Dem Aufsichtsrat gehören keine ehemaligen Vorstandsmitglieder der Gesellschaft an.

Herr Wolfgang Rose (Arbeitnehmersprecher im Aufsichtsrat und gleichzeitig Mitglied des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG), hat wegen eines potenziellen Interessenkonflikts an der im schriftlichen Umlaufverfahren vorgenommenen Beschlussfassung über die Anpassung des mit dem Gesellschafterkonsortium der Hapag-Lloyd AG bestehenden Kooperationsvertrages über die Anpassung des Kooperationsvertrages betreffend das Container Terminal Altenwerder vorsorglich nicht teilgenommen. Darüber hinaus sind Interessenkonflikte von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern, die dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offenzulegen sind, im Berichtsjahr nicht aufgetreten.

Über die Entsprechenserklärung und die Corporate Governance bei der HHLA berichten Vorstand und Aufsichtsrat im Corporate-Governance-Bericht für das Jahr 2010. ► siehe auch Seite 40 ff., Corporate-Governance-Bericht.

## Abschlussprüfung

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, wurde von der Hauptversammlung am 16. Juni 2010 zum Abschlussprü-

fer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht des verkürzten Abschlusses und des Zwischenlageberichts für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2010 gewählt und vom Aufsichtsrat beauftragt. Der Abschlussprüfer hat den vom Vorstand vorgelegten Jahresabschluss der HHLA einschließlich der als Teil des Anhangs dargestellten Sparteneinzelabschlüsse für die A-Sparte (Teilkonzern Hafenlogistik) und die S-Sparte (Teilkonzern Immobilien) nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB), den Konzernabschluss einschließlich der als Teil der Erläuterungen dargestellten Teilkonzernabschlüsse für die A- und die S-Sparte nach den Vorschriften der International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie den Bericht über die Lage der HHLA und des Konzerns geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Darüber hinaus hat der Vorstand der HHLA gemäß § 312 Aktiengesetz (AktG) einen Bericht über die Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen für das Geschäftsjahr 2010 erstellt. Der Abschlussprüfer hat diesen Bericht geprüft, über das Ergebnis der Prüfung schriftlich berichtet und mit folgendem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war,
3. bei den im Bericht aufgeführten Maßnahmen keine Umstände für eine wesentlich andere Beurteilung als die durch den Vorstand sprechen.“

Des Weiteren hat der Vorstand der HHLA gemäß § 4 Abs. 5 der Satzung einen Bericht über die Beziehung der A-Sparte und der S-Sparte für das Geschäftsjahr 2010 erstellt. Der Abschlussprüfer hat diesen Bericht geprüft, über das Ergebnis der Prüfung schriftlich berichtet und mit folgendem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Sparten Hafenlogistik und Immobilien nicht unangemessen hoch war.

Aufwendungen und Erträge, die nicht einer Sparte direkt zugeordnet werden konnten, wurden entsprechend der Satzung auf die Sparten aufgeteilt.“

Unmittelbar nach ihrer Aufstellung und Prüfung wurden der Jahresabschluss einschließlich der Sparteneinzelabschlüsse, der Konzernabschluss einschließlich der Teilkonzernabschlüsse, der Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns, der Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen, der Bericht über die Beziehungen zwischen A- und S-Sparte und die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers allen Mitgliedern des Aufsichtsrats ausgehändigt.

Eine Vorprüfung der Abschlüsse und Berichte sowie des Vorschlags zur Gewinnverwendung haben der Prüfungsausschuss und der Immobilienausschuss in ihrer jeweiligen Sitzung am 21. März 2011 vorgenommen. In der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 25. März 2011 wurden die vorgenannten Abschlüsse und Berichte sowie der Vorschlag zur Gewinnverwendung umfassend behandelt und vom Aufsichtsrat geprüft. In dieser Sitzung waren auch Vertreter des Abschlussprüfers anwesend. Sie haben über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung, insbesondere über das interne Risikomanagement der Gesellschaft, berichtet und standen für Fragen zur Verfügung. Nach Auskunft der Vertreter des Abschlussprüfers liegen keine Umstände vor, die seine Befangenheit erkennen lassen. Der Abschlussprüfer hat neben der Abschlussprüfung die prüferische Durchsicht von Zwischenabschlüssen sowie Steuerberatungsleistungen in geringem Umfang für die Gesellschaft erbracht. Der Abschlussprüfer hat den Aufsichtsrat über Art und Umfang dieser Leistungen informiert.

Nach ausführlicher Besprechung des Prüfungsverlaufs und der Prüfungsergebnisse des Abschlussprüfers und nach eingehender Auseinandersetzung mit den Prüfungsberichten des Abschlussprüfers sowie des Vorschlags des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns und auf Basis seiner eigenen Prüfung und Erörterung des Jahresabschlusses inklusive der Sparteneinzelabschlüsse, des Konzernabschlusses inklusive der Teilkonzernabschlüsse, der Lageberichte für die HHLA und deren Konzern, des Berichts über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen, des Berichts über die Beziehungen zwischen A- und S-Sparte und des Vorschlags des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns stimmte der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung keine Einwendungen zu erheben sind, und billigte in der Bilanzsitzung am 25. März 2011 gemäß den Empfehlungen des Prüfungsausschusses und des Immobilienausschusses den Jahresabschluss inklusive der Sparteneinzelabschlüsse, den Konzernabschluss inklusive der Teilkonzernabschlüsse, den Lagebericht und den Konzernlagebericht. Der Jahresabschluss der HHLA ist damit festgestellt. Zudem stellte

der Aufsichtsrat fest, dass nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung keine Einwendungen gegen die Erklärungen des Vorstands über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen sowie über die Beziehungen zwischen A- und S-Sparte zu erheben sind. Dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands hat sich der Aufsichtsrat nach eigener Prüfung angeschlossen.

## Besetzung des Aufsichtsrats

Das von den Anteilseignern gewählte Aufsichtsratsmitglied Carsten Frigge, Staatsrat a.D. der Behörde für Wirtschaft und Arbeit sowie Finanzsenator a.D. der Freien und Hansestadt Hamburg, hatte sein Amt mit Wirkung zum 5. August 2010 niedergelegt. Mit Beschluss des Amtsgerichts Hamburg vom 23. August 2010 wurde als Nachfolger der Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg, Peter Wenzel, zum Aufsichtsrat bestellt. Die Bestellung von Herrn Staatsrat Wenzel erfolgte zunächst – im Einklang mit der Empfehlung in Ziffer 5.4.3 des Deutschen Corporate Governance Kodex – bis zum Ablauf der nächsten ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Frigge für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern des Vorstands, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Arbeitnehmervertretungen aller Konzerngesellschaften für den großen Einsatz und das Engagement im Geschäftsjahr 2010. Sie alle haben dazu beigetragen, dass trotz des noch immer schwierigen weltweiten wirtschaftlichen Umfelds ein insgesamt gutes Geschäftsjahr der HHLA erreicht werden konnte.

Hamburg, den 25. März 2011

Der Aufsichtsrat

Prof. Dr. Peer Witten

Vorsitzender



# Corporate-Governance-Bericht

Eine verantwortungsvolle, transparente und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung ist seit jeher eine wesentliche Grundlage für den geschäftlichen Erfolg der HHLA. Aufsichtsrat und Vorstand der HHLA unterstützen daher den Deutschen Corporate Governance Kodex (Kodex) und die damit verfolgten Ziele und Zwecke ausdrücklich.

## Erklärung zur Unternehmensführung

### Aufgabentrennung zwischen Vorstand und Aufsichtsrat

Bei der HHLA besteht gemäß den Vorgaben im deutschen Aktienrecht ein duales Führungssystem mit den Organen Vorstand und Aufsichtsrat, die beide jeweils mit eigenständigen Kompetenzen ausgestattet sind. Das System ist gekennzeichnet durch eine personelle Trennung von Leitungs- und Überwachungsorgan: Danach leitet der Vorstand das Unternehmen in eigener Verantwortung, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und bei der Geschäftsführung berät. Eine gleichzeitige Mitgliedschaft in beiden Organen ist nicht zulässig. Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA arbeiten zum Wohle des Unternehmens eng und vertrauensvoll zusammen.

### Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat überwacht die Geschäftsführung durch den Vorstand, berät den Vorstand bei der Leitung der Gesellschaft und ist in Entscheidungen von grundlegender Bedeutung eingebunden. Maßnahmen von grundlegender Bedeutung bedürfen seiner Zustimmung. Er bestimmt über die Zusammensetzung des Vorstands. Eine weitere wesentliche Aufgabe des Aufsichtsrats ist die Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses.

Der Aufsichtsrat setzt sich nach der Satzung der Gesellschaft sowie den § 95 und 96 Aktiengesetz (AktG) und § 7 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) zusammen aus sechs von der Hauptversammlung zu wählenden Mitgliedern der Anteilseigner sowie sechs Mitgliedern der Arbeitnehmer, die gemäß MitbestG gewählt werden. Ehemalige Vorstandsmitglieder der HHLA sind nicht im Aufsichtsrat vertreten. Soweit die Hauptversammlung keinen kürzeren Zeitraum für die Amtsdauer beschließt, erfolgt die Wahl der Aufsichtsratsmitglieder bis zur Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, wobei das Geschäftsjahr, in dem die Amtszeit beginnt, nicht mitgerechnet wird.

Die Aufsichtsratsmitglieder sind verpflichtet, Interessenkonflikte, insbesondere solche aufgrund einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern, dem Aufsichtsrat gegenüber offenzulegen. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen. Der Aufsichtsrat soll in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informieren. Zur Praxis der HHLA im Berichtszeitraum ► siehe auch Seite 36 ff., Bericht des Aufsichtsrats.

Die Gesellschaft hat für die Mitglieder des Aufsichtsrats eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) mit einem angemessenen Selbstbehalt abgeschlossen.

Die Arbeit des Aufsichtsrats findet sowohl im Plenum als auch in einzelnen Ausschüssen statt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, in der auch die Zuständigkeit der Ausschüsse festgelegt ist. Um seine Aufgaben optimal wahrzunehmen, hat der Aufsichtsrat derzeit insgesamt sechs Ausschüsse gebildet:

- I Der Finanzausschuss bereitet Verhandlungen und Beschlüsse des Aufsichtsrats vor, die finanziell von wesentlicher Bedeutung sind, z.B. Zustimmungen oder sonstige Beschlussfassungen über wesentliche Kreditaufnahmen und -gewährungen, Haftungen für fremde Verbindlichkeiten, Finanzanlage- und sonstige Finanzgeschäfte. Darüber hinaus befasst er sich mit Planungs- und Investitionsthemen wie z.B. dem Wirtschaftsplan und der Mittelfristplanung.
- I Der Prüfungsausschuss (Audit Committee) befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegungsprozesse und der Abschlussprüfung, insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Er bereitet den Beschlussvorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl des Abschlussprüfers vor und erteilt ihm nach erfolgter Wahl durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung. Dabei befasst er sich mit der Honorarvereinbarung und der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten. Darüber hinaus bilden die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des internen Revisionssystems und des Compliance-Systems weitere Tätigkeitsschwerpunkte. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Jörg Wohlers, verfügt als unabhängiges Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand und Erfahrungen

auf den Gebieten der Rechnungslegung, Abschlussprüfung und der internen Kontrollverfahren.

- Der Vermittlungsausschuss wurde zur Wahrnehmung der in § 31 Abs. 3 MitbestG genannten Aufgaben gebildet. Seine Aufgabe besteht darin, dem Aufsichtsrat Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern zu unterbreiten, wenn im ersten Wahlgang die gesetzlich erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wird.
- Der Personalausschuss bereitet die dem Aufsichtsrat obliegenden Personalentscheidungen vor. Der Ausschuss sorgt für eine langfristige Nachfolgeplanung und achtet bei der Zusammensetzung des Vorstands auch auf Vielfalt (Diversity). Er bereitet die Beschlussfassung des Aufsichtsratsplenums über die Festsetzung der Vorstandsvergütung und die Überprüfung des Vergütungssystems für den Vorstand vor und behandelt die Vorstandsverträge, soweit nicht das deutsche Recht oder der Kodex die Behandlung dieser Aufgaben durch das Aufsichtsratsplenum vorschreiben. Außerdem nimmt der Personalausschuss in einer Besetzung, die ausschließlich die in diesen Ausschuss gewählten Anteilseignervertreter umfasst, die Aufgaben des Nominierungsausschusses gemäß dem Kodex wahr. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der in Ziffer 5.4.1 des Kodex genannten Kriterien Vorschläge für die der Hauptversammlung zu unterbreitenden Wahlvorschläge hinsichtlich geeigneter Kandidaten für die Bestellung als Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat.
- Aufgrund der Aufteilung der HHLA in zwei Teilkonzerne (Teilkonzern Hafenlogistik (A-Sparte) und Teilkonzern Immobilien (S-Sparte) wurde für den Teilkonzern Immobilien ein Immobilienausschuss gebildet. Dieser Ausschuss nimmt für den Aufsichtsrat sämtliche Berichte des Vorstands entgegen und erörtert mit ihm alle Fragen, die sich auf den Teilkonzern Immobilien beziehen. Er entscheidet außerdem über die Zustimmung des Aufsichtsrats hinsichtlich sämtlicher zustimmungspflichtiger Rechtsgeschäfte, die den Teilkonzern Immobilien betreffen, sowie über alle weiteren Beschlussgegenstände des Aufsichtsrats, die sich vollständig oder überwiegend auf den Teilkonzern Immobilien beziehen. Der Immobilienausschuss ist darüber hinaus, beschränkt auf Angelegenheiten des Teilkonzerns Immobilien, zuständig für die Prüfung der Unterlagen zum Jahresabschluss und die Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Feststellung des

Jahresabschlusses. Zu seinen Aufgaben gehören zudem die Vorbereitung der Billigung des Konzernabschlusses sowie des Vorschlags des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns durch den Aufsichtsrat, jeweils soweit sich dies auf den Teilkonzern Immobilien bezieht.

Für die derzeitige Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der Ausschüsse ► siehe auch Seite 48 ff., Organe und Mandate.

### Arbeitsweise des Vorstands

Die Geschäfte der Gesellschaft werden vom Vorstand in gemeinschaftlicher Verantwortung seiner Mitglieder geführt. Er bestimmt die unternehmerischen Ziele, die grundsätzliche strategische Ausrichtung, die Konzernpolitik und -organisation. Dazu gehören insbesondere die Steuerung des Konzerns, die Konzernfinanzierung, die Entwicklung der Personalstrategie, die Besetzung der Führungspositionen, die Führungskräfteentwicklung sowie die Präsentation des Konzerns gegenüber dem Kapitalmarkt und der Öffentlichkeit.

Der Vorstand der HHLA besteht aus fünf Mitgliedern – für die derzeitige Zusammensetzung ► siehe auch Seite 48 ff., Organe und Mandate. Gemäß § 8 der Satzung muss der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern bestehen. Die Mitglieder des Vorstands werden vom Aufsichtsrat bestellt. Die Verteilung der Ressorts auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands ergibt sich aus einem Geschäftsverteilungsplan, der Bestandteil der Geschäftsanweisung des Aufsichtsrats für den Vorstand ist. Der Vorstand achtet bei der Besetzung der Führungsfunktionen im Unternehmen auf Vielfalt (Diversity) und strebt dabei insbesondere eine angemessene Berücksichtigung von Frauen an.

Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für den Konzern relevanten Fragen. Das umfasst insbesondere die beabsichtigte Geschäftspolitik, die Rentabilität der Gesellschaft, den Gang der Geschäfte und die Lage der Gesellschaft, die Planung, die aktuelle Risikolage, das Risikomanagement und die Compliance. Der Vorstand hat grundsätzliche und wichtige Angelegenheiten, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung oder für die Leitung des Konzerns von wesentlicher Bedeutung sind, dem Aufsichtsratsvorsitzenden unverzüglich mitzuteilen. Dazu gehören beispielsweise Betriebsstörungen und rechtswidrige Handlungen zum Nachteil der Gesellschaft. Bestimmte Maßnahmen und Geschäfte des Vorstands von grundlegender Bedeutung bedürfen gemäß der Geschäftsanweisung für den Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats. Interessenkon-

flikte von Vorstandsmitgliedern, die dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offenzulegen sind, sind im Berichtsjahr nicht aufgetreten. Nebentätigkeiten, insbesondere Aufsichtsratsmandate in konzernfremden Gesellschaften, dürfen von Vorstandsmitgliedern nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats übernommen werden. Auch wesentliche Geschäfte zwischen den Konzernunternehmen einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahe stehenden Personen oder ihnen persönlich nahe stehenden Unternehmen andererseits bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Diese Geschäfte müssen marktüblichen Bedingungen entsprechen. Entsprechende Verträge bestanden im Berichtszeitraum nicht.

Die Gesellschaft hat für die Vorstandsmitglieder eine D&O-Versicherung mit angemessenem Selbstbehalt abgeschlossen.

### Entsprechenserklärung

Auch im Geschäftsjahr 2010 haben sich Vorstand und Aufsichtsrat intensiv mit Themen der Corporate Governance befasst. Am 15. Dezember 2010 haben sie gemeinsam die Entsprechenserklärung 2009 gemäß § 161 AktG wie folgt abgegeben: Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass in dem Zeitraum vom 15. Dezember 2009 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) bis zum 2. Juli 2010 den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“) in der Fassung vom 18. Juni 2009 bzw. danach der am 2. Juli 2010 bekannt gemachten Fassung des Kodex vom 26. Mai 2010 mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig in der Fassung des Kodex vom 26. Mai 2010 mit folgenden Ausnahmen entsprochen wird:

a) Gemäß Ziffer 4.2.3 des Kodex soll bei Abschluss von Vorstandsverträgen darauf geachtet werden, dass Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund sowie infolge eines Kontrollwechsels bestimmte Abfindungsgrenzen (Abfindungs-Caps) nicht überschreiten und für die Berechnung des jeweiligen Abfindungs-Caps auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und ggf. die voraussichtliche Gesamtvergütung des laufenden Geschäftsjahres abgestellt werden soll. Die bereits im Wertpapierprospekt sowie im letzten Vergütungsbericht dargelegte Abfindungsregelung für Vorstandsmitglieder für Change-of-Control-Fälle und vergleichbare Sachverhalte entspricht diesen Vorgaben nur teilweise. Eine darüber hinausgehende Aufnahme von Abfindungs-Caps für Fälle vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund halten wir für wenig praktikabel, da Vorstandsverträge regelmäßig

für die Dauer der Bestellperiode abgeschlossen werden und grundsätzlich ordentlich nicht kündbar sind.

b) Gemäß Ziffer 7.1.2 des Kodex sollen Halbjahres- und etwaige Quartalsfinanzberichte vom Aufsichtsrat oder von seinem Prüfungsausschuss vor der Veröffentlichung mit dem Vorstand erörtert werden. Dieser Empfehlung wird derzeit nicht entsprochen, da die Erstellung der entsprechenden Berichte aufgrund der Sparteneinzelberichterstattung für A- und S-Sparte einen höheren Zeitaufwand verursacht als bei Gesellschaften mit nur einer Aktiengattung. Daher kann eine effektive Vorabbefassung des Aufsichtsrats oder des Prüfungsausschusses derzeit nicht gewährleistet werden. Zur Herbeiführung einer stärkeren und qualifizierten Prüfdichte wurden der Halbjahresfinanzbericht und der Zwischenlagebericht auch in diesem Jahr einer prüferischen Durchsicht durch die Abschlussprüfer unterzogen. Dies soll auch weiterhin künftig erfolgen.

Hamburg, den 15. Dezember 2010

Der Vorstand  
der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Aufsichtsrat  
der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Die vorstehende Erklärung sowie die Entsprechenserklärungen der Vorjahre sind auf der Internetseite der HHLA unter ► [www.hhla.de/corporategovernance](http://www.hhla.de/corporategovernance) zugänglich.

## Wesentliche Unternehmensführungspraktiken

### 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, auf die Einhaltung der in dem jeweiligen Aufgaben- und Verantwortungsreich einschlägigen Vorschriften hinzuwirken. Arbeitsabläufe und Prozesse sind im Einklang mit diesen Regelungen zu gestalten. Herzstück des Compliance-Management-Systems der HHLA ist ein Verhaltenskodex, der übergeordnete Grundsätze zu besonders compliance-relevanten Themen wie z.B. dem Verhalten im



Wettbewerb, Vermeidung von Korruption und Interessenkonflikten sowie dem Umgang mit sensiblen Unternehmensinformationen, insbesondere von Insiderinformationen, formuliert. ► [www.hhla.de/compliance](http://www.hhla.de/compliance). Die übergeordnete Koordination des Compliance-Management-Systems obliegt einem Compliance-Beauftragten, der direkt an den Finanzvorstand berichtet und sich im Rahmen seiner Tätigkeit eng mit der internen Revision und dem Risikomanagement abstimmt. Auch im Geschäftsjahr 2010 wurden wieder umfassende Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Compliance-Management-Systems der HHLA ergriffen. So wurde die präventive Arbeit u. a. durch die Erstellung und Aktualisierung von Konzernrichtlinien sowie Verhaltensleitlinien, die Durchführung von Schulungen zum Verhaltenskodex sowie zu Spezialthemen wie z.B. dem Verhalten im Wettbewerb und dem Arbeitsschutz weiter ausgebaut sowie ein konzernweites Berichtssystem zur Meldung von Compliance-Verstößen und durchgeführten Präventionsmaßnahmen eingeführt. Der Prüfungsausschuss hat auch im Berichtszeitraum durch entsprechende regelmäßige Berichterstattung des Vorstands und des Compliance-Beauftragten die weitere Entwicklung des Compliance-Management-Systems überwacht. Das System wird auch künftig weiter ausgebaut.

### Nachhaltigkeit

Nachhaltiges Handeln prägt seit Bestehen des Unternehmens das Geschäftsmodell der HHLA. Globale Warenströme werden auf den Hafenterminals mit den Hinterlandnetzwerken und Logistikzentren ökologisch sinnvoll verknüpft. Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern, der Umwelt, der Gesellschaft und für das wirtschaftliche Handeln prägen das Handeln des Unternehmens. ► siehe auch Seite 70 ff., Nachhaltigkeit.

## Weitere Angaben zur Corporate Governance bei der HHLA

### Ziele des Aufsichtsrats hinsichtlich seiner Zusammensetzung und Stand der Umsetzung

Der Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft hat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2010 gemäß Ziffer 5.4.1 Deutscher Corporate Governance Kodex (Kodex) das nachfolgende Zielbild für seine künftige Zusammensetzung beschlossen:

Dem Aufsichtsrat der HHLA sollen gemäß der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats „jederzeit Mitglieder angehören, die über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforder-

lichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen“. Diese Anforderungen gelten unabhängig von Geschlecht, Staatsangehörigkeit und sonstigen persönlichen Merkmalen der Mitglieder.

Der Kodex fordert darüber hinaus in seiner aktuellen Fassung vom 26. Mai 2010 unter Ziffer 5.4.1 dazu auf, konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats zu benennen, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potenzielle Interessenkonflikte, eine festzulegende Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder und Vielfalt (Diversity) berücksichtigen. Diese konkreten Ziele sollen insbesondere eine angemessene Beteiligung von Frauen vorsehen.

Der Aufsichtsrat der HHLA hat diese Anforderungen in seiner Geschäftsordnung übernommen. Folgende Ziele werden für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats verfolgt:

### Berücksichtigung der Vielfalt (Diversity)

Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats ist die Vielfalt zu berücksichtigen.

Die Vielfalt im Aufsichtsrat spiegelt sich u. a. in dem unterschiedlichen beruflichen Werdegang und Tätigkeitsbereich sowie dem unterschiedlichen Erfahrungshorizont (z. B. durch die internationale Tätigkeit) der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat wider.

Der Anteil von Frauen an der Belegschaft der deutschen HHLA Gesellschaften betrug im Jahresdurchschnitt 2009 ca. 13,8 Prozent. Hinsichtlich einer angemessenen Beteiligung von Frauen auch am Aufsichtsrat werden zwei Ziele angestrebt: Zunächst soll die Anzahl von qualifizierten Frauen im Auswahlprozess sowie für die Wahlvorschläge an die Hauptversammlung erhöht werden. Darüber hinaus wird das Ziel verfolgt, nach Ablauf der aktuellen Amtsperiode im Jahr 2012 mindestens eine Frau als Mitglied des Aufsichtsrats der HHLA zu gewinnen, um so die Relationen in der Belegschaft besser widerzuspiegeln.

Bereits in der Vergangenheit wurde stets die Möglichkeit geprüft, Aufsichtsratsposten mit weiblichen Kandidaten zu besetzen. Bei der Neubesetzung steht allerdings regelmäßig eine sehr viel größere Anzahl an männlichen Kandidaten zur Verfügung. Der Aufsichtsrat der HHLA hat in seiner Sitzung vom 15. Dezember 2010 daher u. a. folgende konkrete Maßnahmen beschlossen, um die Chancen für qualifizierte Frauen auf einen Sitz im Aufsichtsrat weiter zu erhöhen:

- Die Anforderungsprofile für Aufsichtsratsfunktionen werden gezielt im Hinblick auf Chancengleichheit für Frauen und Männer ausgestaltet.
- Zukünftig wird bei der Suche und Auswahl von Kandidaten auch auf speziell zu diesem Zweck eingerichtete externe Datenbanken weiblicher Kandidaten zurückgegriffen.
- Sofern Personalberatungen die Suche und Auswahl von Kandidaten unterstützen, werden diese zukünftig angewiesen, mindestens eine Frau als potenziellen Kandidaten zu identifizieren.

### **Internationalität**

Der Fokus der Geschäftstätigkeit der HHLA ist dem Geschäftsmodell entsprechend eher regional bzw. standortbezogen. Gleichwohl verfügt ein Teil der Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft über umfassende und einschlägige Erfahrung aus der Führung international tätiger Unternehmen, so dass eine weitere Forcierung der Internationalität des Gremiums aus heutiger Sicht nicht erforderlich ist.

### **Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder**

Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der HHLA sieht bereits vor, dass nur Personen zur Wahl oder Wiederwahl als Mitglied des Aufsichtsrats der Gesellschaft vorgeschlagen werden, die das 70. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.

### **Interessenkonflikte**

Zur Vermeidung von Interessenkonflikten legt die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der HHLA fest, dass Aufsichtsratsmitglieder keine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben dürfen. Die Aufsichtsratsmitglieder sind verpflichtet, Interessenkonflikte, insbesondere solche, die aufgrund einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern entstehen können, dem Aufsichtsrat gegenüber offenzulegen. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen. Der Aufsichtsrat informiert in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Bei der künftigen Zusammensetzung des Aufsichtsrats wird auch weiterhin darauf geachtet, dass dem Gremium eine nach seiner Einschätzung ausreichende Anzahl unabhängiger Mitglieder angehören.

Die Ziele in Bezug auf Internationalität, Festlegung einer Altersgrenze und Interessenkonflikte wurden bereits realisiert bzw. werden auch weiterhin bei der künftigen Kandidatenauswahl und der Unterbreitung von Wahlvorschlägen berücksichtigt. Das Ziel Vielfalt (Diversity) konnte insbesondere im Hinblick auf eine angemessene Beteiligung von Frauen noch nicht umgesetzt werden, da die aktuelle Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder erst im Jahr 2012 endet. Bei der Sichtung von potenziellen Kandidaten für die nächste Amtsperiode der Aufsichtsratsmitglieder und der entsprechenden Unterbreitung von Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung wird dieses Ziel jedoch berücksichtigt.

### **Meldepflichtige Wertpapiergeschäfte (Directors' Dealings)**

Im Geschäftsjahr 2010 sind der Gesellschaft keine meldepflichtigen Erwerbsgeschäfte von HHLA Aktien durch Organmitglieder mitgeteilt worden.

Insgesamt besaßen Vorstand und Aufsichtsrat am 31. Dezember 2010 nicht mehr als 1 Prozent der von der HHLA ausgegebenen Aktien.

### **Risikomanagement**

Das Risikomanagementsystem des HHLA Konzerns ist im Kapitel Risiko- und Chancenbericht im Lagebericht eingehend dargestellt. ► siehe auch Seite 90 ff. Es ist nach den gesetzlichen Bestimmungen darauf ausgerichtet, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen, um Maßnahmen zur Reduzierung, Diversifizierung, Überwälzung oder Vermeidung von Risiken ergreifen zu können und so den Fortbestand des HHLA Konzerns oder seiner operativen Gesellschaften zu sichern. Die Risikostrategie und die risikopolitischen Grundsätze stellen dabei wesentliche Leitlinien zum Umgang mit Risiken im HHLA Konzern dar. Das Risikomanagement wird bei seiner Aufgabenwahrnehmung durch das Controlling, den Compliance-Beauftragten und die Revision maßgeblich unterstützt.

### **Transparenz**

Die Teilnehmer am Kapitalmarkt und die interessierte Öffentlichkeit werden von der HHLA über die Lage des Konzerns sowie über wesentliche Geschäftsereignisse insbesondere durch die Finanzberichte (Geschäftsbericht und Zwischenberichte), Analysten- und Bilanzpressekonferenzen, Analysten- und Pressegespräche, Presse- und ggf. Ad-hoc-Mitteilungen sowie in den Hauptversammlungen umfassend unterrichtet. Ein ständig nutz-

bares und aktuelles Kommunikationsmedium ist die Internetseite ► [www.hhla.de](http://www.hhla.de), die alle relevanten Informationen in deutscher und englischer Sprache verfügbar macht. Neben umfangreichen Informationen zum HHLA Konzern und zur HHLA Aktie ist dort auch der Finanzkalender zu finden, der einen Überblick über alle wichtigen Veranstaltungen bietet. Darüber hinaus ist die Investor-Relations-Abteilung Ansprechpartner für Fragen der Aktionäre, Investoren und Analysten.

### Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Die Hauptversammlung findet nach Maßgabe der Satzung innerhalb der ersten acht Monate eines jeden Geschäftsjahres in Hamburg, in einer anderen deutschen Großstadt oder an einem anderen deutschen Börsenplatz 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 einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft ausüben zu lassen. In der Satzung wurde darüber hinaus der Vorstand ermächtigt vorzusehen, dass Aktionäre ihre Stimmen, auch ohne an der Hauptversammlung teilzunehmen, schriftlich oder im Wege elektronischer Kommunikation abgeben dürfen (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 telefonische Hotline für Fragen der Aktionäre eingerichtet. Die vom Gesetz für die Hauptversammlung verlangten Berichte und Unterlagen einschließlich des Geschäftsberichts werden auf der Internetseite der Gesellschaft ► [www.hhla.de/hauptversammlung](http://www.hhla.de/hauptversammlung) zusammen mit der Tagesordnung veröffentlicht. Im Anschluss an die Hauptversammlung finden sich dort auch die Präsenz und die Abstimmungsergebnisse.

### Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die HHLA erstellt den Konzernabschluss und die Zwischenberichte nach den International Financial Reporting Standards (IFRS). Nähere Erläuterungen zu den IFRS enthält dieser Geschäftsbericht im Konzernanhang. Der Einzelabschluss der HHLA AG (AG-Abschluss) folgt den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen

Handelsgesetzbuches (HGB). Grundlage für die Gewinnverwendung ist allein der AG-Abschluss.

Mit dem Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2010, der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, wurde vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungsausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe sofort unterrichtet wird, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden. Der Abschlussprüfer soll unverzüglich auch über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse berichten, die sich bei der Durchführung der Abschlussprüfung ergeben. Darüber hinaus hat der Abschlussprüfer den Aufsichtsrat zu informieren bzw. im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei der Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben. Die Abschlussprüfung wird mit einer Erweiterung der Prüfung nach § 53 Haushaltsgrundsätze-gesetz (HGrG) durchgeführt. Hierzu sind im Rahmen der Jahresabschlussprüfung die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung sowie die wirtschaftlichen Verhältnisse zu prüfen und zu beurteilen.



# Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht ist Bestandteil des Konzernlageberichts.

## Vergütung des Vorstands

Für die Festlegung der individuellen Vorstandsvergütung ist nach § 87 Abs. 1 AktG sowie einer entsprechenden Regelung in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat das Aufsichtsratsplenum nach Vorbereitung durch den Personalausschuss zuständig. Der Deutsche Corporate Governance Kodex sieht darüber hinaus vor, dass das Plenum nicht nur die Struktur des Vergütungssystems berät und überprüft, sondern das Vergütungssystem für den Vorstand einschließlich der wesentlichen Vertragselemente beschließt. Dabei orientieren sich Personalausschuss und Aufsichtsrat an der Größe und der Tätigkeit der HHLA, ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Lage sowie an Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung bei vergleichbaren Unternehmen. Weiterhin werden die Aufgaben und Leistungen des jeweiligen Vorstandsmitglieds berücksichtigt.

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder im Berichtszeitraum setzt sich aus einem erfolgsunabhängigen Jahresgrundgehalt, einer erfolgsabhängigen Tantieme und Nebenleistungen (im Wesentlichen die Bereitstellung eines gesellschaftseigenen Personenkraftwagens) zusammen. Die Höhe der Tantieme ist abhängig vom Gesamtkonzernergebnis (vor Anteilen Dritter). Grundlage der Berechnung der Tantieme ist das Ergebnis vor Steuern (EBT) und vor Zuführung zu den Pensionsrückstellungen, vermindert um außerordentliche Erträge aus Unternehmens-, Beteiligungs- und/oder Grundstücksveräußerungen. Darüber hinaus werden jährlich Klimaschutzziele vereinbart, insbesondere betreffend die Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Außerdem besteht für jedes Vorstandsmitglied eine Pensionszusage. Ruhegehälter werden an frühere Vorstandsmitglieder gezahlt, die entweder nach fünf oder acht Jahren Vorstandstätigkeit aus einem nicht personenbezogenen Grund infolge von Dienstunfähigkeit oder infolge Alters ausscheiden. Das Ruhegehalt bestimmt sich nach

einem prozentualen Anteil am ruhegehaltsfähigen Gehalt, das sich am Jahresgrundgehalt orientiert. Der prozentuale Anteil beträgt zwischen 35 und 50 Prozent. Angerechnet werden hierbei verschiedene Einkünfte wie zum Beispiel solche aus der gesetzlichen Rentenversicherung und Versorgungsbezüge aus öffentlichen Mitteln.

Hinterbliebene Ehepartner von Vorstandsmitgliedern erhalten ein Witwengeld von 60 Prozent des Ruhegehalts. Sollte der Anspruch auf das Ruhegehalt ruhen oder nicht bestehen, so wird zeitlich begrenzt ein Übergangsgeld in Abhängigkeit vom Jahresgrundgehalt gezahlt. In den im Berichtszeitraum geltenden Dienstverträgen ist eine Abfindungsregelung für Change-of-Control-Fälle und vergleichbare Sachverhalte enthalten, der zufolge Vorstandsmitglieder einen Anspruch auf Abgeltung ihrer vertraglichen Ansprüche als Einmalzahlung für die Restlaufzeit ihres Vertrags unter Berücksichtigung einer Abzinsung von 2 Prozent p. a. haben. Die Pensionszusagen bleiben hiervon unberührt. Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Vorstandsmitgliedern nicht gewährt. Insgesamt betragen die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands für die Tätigkeit im Geschäftsjahr 2010 gut 2,55 Millionen Euro. Frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 820.880,14 Euro. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden insgesamt 11.691.935 Euro zurückgestellt.

Die vorstehend dargestellten Regelungen basieren auf vertraglichen Bestimmungen, die zeitlich vor dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) mit den im Berichtszeitraum amtierenden Mitgliedern des Vorstands vereinbart worden sind. Der Personalausschuss hat im Verlauf des Geschäftsjahres 2010 Vorschläge für ein neues Vergütungssystem und die diesbezüglichen wesentlichen Vertragselemente im Ein-

### Individuelle Vergütung des Vorstands in €

	Erfolgsunabhängige Leistung				Erfolgsabhängige Komponenten				Zuführung zur Pensionsrückstellung	
	Grundgehalt		Nebenleistungen		Gesamtbezüge		Zuführung zur Pensionsrückstellung			
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Klaus-Dieter Peters	350.000	350.000	13.521	13.424	350.214	321.722	713.735	685.146	242.554	325.335
Dr. Stefan Behn	275.000	275.000	12.237	10.488	175.107	160.861	462.344	446.349	185.867	316.236
Heinz Brandt	275.000	275.000	12.734	11.986	175.107	160.861	462.841	447.847	176.702	149.769
Dr. Sebastian Jürgens	275.000	275.000	8.955	26.444	175.107	160.861	459.062	462.305	88.367	67.856
Dr. Roland Lappin	275.000	275.000	5.906	5.942	175.107	160.861	456.013	441.803	116.603	191.519
Rolf Fritsch (bis 31.03.2009)	0	68.750	0	6.467	0	40.215	0	115.432	0	460.438
<b>Gesamt</b>	<b>1.450.000</b>	<b>1.518.750</b>	<b>53.353</b>	<b>74.751</b>	<b>1.050.642</b>	<b>1.005.381</b>	<b>2.553.995</b>	<b>2.598.882</b>	<b>810.093</b>	<b>1.511.153</b>

klang mit den Vorgaben des VorstAG erarbeitet. Der Aufsichtsrat hat sich im Plenum mit diesen Vorschlägen befasst und in seiner Dezember-Sitzung ein neues Vergütungssystem verabschiedet, welches künftig bei Vertragsänderungen, -verlängerungen und -neuabschlüssen mit Vorstandsmitgliedern zur Anwendung kommen soll. Auch in dem neuen Vergütungssystem bilden ein erfolgsunabhängiges Jahresgehalt, eine erfolgsabhängige Tantieme und Nebenleistungen (im Wesentlichen die Bereitstellung eines gesellschaftseigenen Personenkraftwagens) die Bestandteile der Vergütung. Die erfolgsabhängige Tantieme wird auf der Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage festgelegt. Grundlage der Berechnung sind neben dem durchschnittlichen Ergebnis der letzten drei Jahre vor Zinsen und Steuern (EBIT) – vor Zuführung zu den Pensionsrückstellungen, vermindert um außerordentliche Erträge aus Unternehmens-, Beteiligungs- und/oder Grundstücksveräußerungen – die durchschnittliche Kapitalrentabilität (ROCE) sowie die Erreichung von Zielen in den Bereichen Umwelt (CO<sub>2</sub>-Wert pro Container) und Soziales (mit den Komponenten Aus- und Fortbildung, Gesundheit und Beschäftigung) in dem gleichen Betrachtungszeitraum. Die Berechnungskomponenten EBIT einerseits und die vorstehend beschriebenen Nachhaltigkeitskomponenten andererseits sollen dabei etwa hälftig gewichtet werden. Die variable Vergütung ist auf maximal 150 Prozent der Grundvergütung begrenzt. Die vorstehend beschriebenen bestehenden Regelungen zum Ruhegehalt sollen im Wesentlichen beibehalten werden.

## 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 den Hauptversammlungen am 24. September und 18. Oktober 2007 beschlossen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine feste Vergütung von 10.000 Euro pro Geschäftsjahr. Der Vorsitzende erhält das Dreifache, sein Stellvertreter das Einhalbfache dieses Betrags. Diese Vergütung erhöht sich um 35 Prozent, wenn für das Geschäftsjahr eine Dividende an die Inhaber der A-Aktien der Gesellschaft ausgeschüttet wird. Aufsichtsratsmitglieder, die einem Ausschuss angehören, erhalten zusätzlich 2.500 Euro<sup>4</sup> pro Geschäftsjahr je Ausschuss, der Vorsitzende des Ausschusses 5.000 Euro<sup>4</sup>, insgesamt jedoch höchstens 10.000 Euro<sup>4</sup>. 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 Euro<sup>4</sup>. Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Aufsichtsratsmitgliedern nicht gewährt. Insgesamt betragen die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats 323.972 Euro.

### Individuelle Vergütung des Aufsichtsrats in €

	Fix		Variabel		Feste Vergütung für Ausschusstätigkeiten		Sitzungsgelder		Gesamt	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Prof. Dr. Peer Witten <sup>1</sup>	35.700	35.700	12.495	12.495	5.950	5.950	2.975	2.083	57.120	56.228
Dr. Bernd Egert	10.000	10.000	3.500	3.500	7.500	5.527	3.250	3.250	24.250	22.277
Carsten Frigge	5.945	10.000	2.081	3.500	1.486	2.185	1.500	1.250	11.012	16.935
Holger Heinzel	10.000	10.000	3.500	3.500	0	0	750	1.500	14.250	15.000
Rolf Kirchfeld <sup>1</sup>	0	5.053	0	1.769	0	0	0	595	0	7.417
Jörg Klauke	10.000	10.000	3.500	3.500	5.000	2.705	3.000	2.750	21.500	18.955
Dr. Rainer Klemmt-Nissen	10.000	10.000	3.500	3.500	10.000	10.000	3.250	3.000	26.750	26.500
Thomas Mendrzik	10.000	10.000	3.500	3.500	2.500	2.500	1.500	2.000	17.500	18.000
Arno Münster <sup>2</sup>	15.700	10.000	5.495	3.500	14.789	7.705	7.328	3.250	43.311	24.455
Wolfgang Rose <sup>1</sup>	17.850	17.850	6.248	6.248	2.975	2.975	2.678	1.785	29.751	28.858
Uwe Schröder	10.000	10.000	3.500	3.500	7.500	5.205	4.500	3.000	25.500	21.705
Walter Stork	10.000	10.000	3.500	3.500	5.000	5.000	3.500	2.500	22.000	21.000
Peter Wenzel	3.589	0	1.256	0	788	0	1.000	0	6.633	0
Jörg Wohlers <sup>3</sup>	11.900	5.781	4.165	2.023	5.950	411	2.380	1.000	24.395	9.215
<b>Gesamt</b>	<b>160.684</b>	<b>154.384</b>	<b>56.239</b>	<b>54.035</b>	<b>69.438</b>	<b>50.163</b>	<b>37.611</b>	<b>27.963</b>	<b>323.972</b>	<b>286.545</b>

<sup>1</sup> Die angegebenen Werte enthalten jeweils die gesetzliche Mehrwertsteuer.

<sup>2</sup> Die für 2010 angegebenen Werte enthalten jeweils die gesetzliche Mehrwertsteuer auf die 2010 vergüteten Beträge sowie 2010 nachträglich ausgezahlte Mehrwertsteuer für die Jahre 2009 und 2008.

<sup>3</sup> Die für 2010 angegebenen Werte enthalten jeweils die gesetzliche Mehrwertsteuer.

<sup>4</sup> Beiträge jeweils ohne die gesetzliche Mehrwertsteuer.

# Organe und Mandate

## Der Aufsichtsrat und seine Mandate\*

### **Prof. Dr. Peer Witten**

Vorsitzender

Kaufmann, Hamburg

Weitere Aufsichtsratsmandate

- ┆ KWG Kommunale Wohnen AG, Hamburg
- ┆ Lufthansa Cargo AG, Frankfurt am Main
- ┆ Otto AG für Beteiligungen, Hamburg

Beiratsmandate

- ┆ Röhlig & Co. Holding GmbH & Co. KG, Bremen

Gesellschafterratsmandate

- ┆ Otto Group, Hamburg
- ┆ Ehrenvorsitzender der Bundesvereinigung Logistik (BLV) e.V., Bremen

### **Wolfgang Rose**

Stellvertretender Vorsitzender

Bankkaufmann, Hamburg

Landesbezirksleiter der ver.di in Hamburg

Weitere Aufsichtsratsmandate

- ┆ Hapag-Lloyd AG, Hamburg
- ┆ Asklepios Kliniken Hamburg GmbH, Hamburg

### **Dr. Bernd Egert**

Physiker, Winsen (Luhe)

Senatsdirektor in der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg

Weitere Aufsichtsratsmandate

- ┆ Flughafen Hamburg GmbH, Hamburg
- ┆ LZN Laser Zentrum Nord GmbH, Hamburg, Vorsitz
- ┆ Vorsitzender des Kuratorium der Stiftung Elbefonds, Hamburg

### **Carsten Frigge** (bis 5. August 2010)

Dipl.-Kaufmann, Hamburg

Weitere Aufsichtsratsmandate

- ┆ HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (bis 30. November 2010)
- ┆ ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH, Hamburg (bis 22. Juni 2010)
- ┆ Projektierungsgesellschaft Finkenwerder mbH & Co. KG, Hamburg (bis 22. Juni 2010)
- ┆ Dedalus GmbH & Co. KGaA, Stuttgart (bis 30. November 2010)

- ┆ HAMBURG ENERGIE GmbH, Hamburg (bis 22. Juni 2010)
- ┆ Zentrum für angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg (bis 31. Mai 2010)

Verwaltungsratsmandate

- ┆ Hamburgische Wohnungsbaukreditanstalt AöR, Hamburg (bis 30. November 2010)

### **Holger Heinzl**

Dipl.-Kaufmann, Hittfeld

Leiter Konzerncontrolling der HHLA

- ┆ Mitglied der Vertreterversammlung der Hafen Hamburg Marketing e.V., Hamburg
- ┆ Mitglied des Verwaltungsausschusses für den Hafenfonds der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH, Hamburg

### **Jörg Klauke**

Hafenfacharbeiter, Hamburg

Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der HHLA

### **Dr. Rainer Klemmt-Nissen**

Verwaltungsjurist, Hamburg

Geschäftsführer der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg

Weitere Aufsichtsratsmandate

- ┆ Flughafen Hamburg GmbH, Hamburg (bis 15. April 2010)
- ┆ Hamburger Hochbahn AG, Hamburg
- ┆ HHLA Container Terminals GmbH, Hamburg
- ┆ HSH Nordbank AG, Hamburg
- ┆ HMC Hamburg Messe und Congress GmbH, Hamburg (seit 11. Juli 2010)

### **Thomas Mendrzik**

Elektromaschinenbauer, Hamburg

Betriebsratsvorsitzender der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg

Weitere Aufsichtsratsmandate

- ┆ HHLA Container Terminals GmbH, Hamburg
- ┆ HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg
- ┆ HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg
- ┆ SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg

### **Arno Münster**

Hafenfacharbeiter, Hamburg

Betriebsratsvorsitzender der HHLA

\* Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten bzw. vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.



#### Weitere Aufsichtsratsmandate

- ▮ HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg
- ▮ Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg
- ▮ HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg
- ▮ HHLA Container Terminals GmbH, Hamburg

#### Uwe Schröder

Gewerkschaftssekretär der Fachgruppe Häfen, ver.di Hamburg

#### Weitere Aufsichtsratsmandate

- ▮ HHLA Container Terminals GmbH, Hamburg (bis 31. Dezember 2010)

#### Walter Stork

Speditionskaufmann, Hamburg

Vorstandsvorsitzender der NAVIS Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft AG, Hamburg (bis 6. Juli 2010)

#### Weitere Aufsichtsratsmandate

- ▮ DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Hamburg
- ▮ HHLA Container Terminals GmbH, Hamburg
- ▮ NAVIS Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft AG, Hamburg (Vorsitzender, seit 7. Juli 2010)

#### Verwaltungsratsmandate

- ▮ DIHS-DAKOSY Interessengemeinschaft Hamburger Spediteure GmbH, Hamburg

#### Beiratsmandate

- ▮ HPA Hamburg Port Authority AöR, Hamburg

#### Peter Wenzel (seit 23. August 2010)

Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Arbeit

#### Weitere Aufsichtsratsmandate

- ▮ Dedalus GmbH & Co. KGaA, Stuttgart (seit 30. November 2010)
- ▮ ReGe Hamburg Projektrealisierungsgesellschaft mbH, Hamburg (seit 22. Juni 2010)
- ▮ Projektierungsgesellschaft Finkenwerder mbH & Co. KG, Hamburg (seit 22. Juni 2010)
- ▮ HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH, Hamburg (seit 9. Juni 2010)
- ▮ Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg (seit 31. Mai 2010)
- ▮ HMC Hamburg Messe und Congress GmbH, Hamburg (seit 22. Juni 2010)
- ▮ HHT Hamburg Tourismus GmbH, Hamburg (seit 7. September 2010)
- ▮ HAMBURG ENERGIE GmbH, Hamburg (vom 22. Juni 2010 bis 25. Dezember 2010)

#### Jörg Wohlers

Dipl.-Sparkassenbetriebswirt, Hamburg

Haspa Finanzholding, Vorstandsmitglied

(stellv. Vorstandssprecher)

Hamburger Sparkasse AG, Hamburg (Vorstandsmitglied)

#### Weitere Aufsichtsratsmandate

- ▮ Haspa Beteiligungsgesellschaft für den Mittelstand mbH, Hamburg (stellv. Vorsitzender)
- ▮ S Broker AG & Co. KG, Wiesbaden (stellv. Vorsitzender)
- ▮ DAL Deutsche Anlagen-Leasing GmbH & Co. KG, Wiesbaden
- ▮ DEUTSCHE FACTORING BANK Deutsche Factoring GmbH & Co. KG, Bremen
- ▮ Deutsche Sparkassen Leasing AG & Co. KG, Bad Homburg v. d. Höhe (seit 22. Februar 2010 stellv. Vorsitzender)
- ▮ Deutsche Sparkassen Leasing Verwaltungs-Aktiengesellschaft, Bad Homburg v. d. Höhe (bis 22. Februar 2010 stellv. Vorsitzender)
- ▮ NRS Norddeutsche Retail-Service AG, Hamburg/Bremen
- ▮ S Broker Management AG, Wiesbaden
- ▮ S Rating und Risikosysteme GmbH, Bonn
- ▮ Sparkasse zu Lübeck Aktiengesellschaft, Lübeck
- ▮ Cenito Service GmbH, Hamburg (Vorsitzender, seit 1. Mai 2010)

#### Verwaltungsratsmandate

- ▮ BTG Beteiligungsgesellschaft Hamburg mbH, Hamburg (Vorsitz)
- ▮ Bürgerschaftsgemeinschaft Hamburg GmbH, Hamburg

## Ausschüsse des Aufsichtsrats

#### Finanzausschuss

Dr. Rainer Klemmt-Nissen (Vorsitzender)

Arno Münster (stellv. Vorsitzender)

Dr. Bernd Egert

Jörg Klauke

Uwe Schröder

Walter Stork

#### Prüfungsausschuss

Jörg Wohlers (Vorsitzender)

Arno Münster (stellv. Vorsitzender)

Dr. Bernd Egert

Jörg Klauke

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Uwe Schröder

### Immobilienausschuss

Dr. Rainer Klemmt-Nissen (Vorsitzender)  
Thomas Mendrzik (stellv. Vorsitzender)  
Dr. Bernd Egert  
Arno Münster

### Personalausschuss

Prof. Dr. Peer Witten (Vorsitzender)  
Arno Münster (stellv. Vorsitzender)  
Carsten Frigge (bis 5. August 2010)  
Wolfgang Rose  
Uwe Schröder  
Walter Stork  
Peter Wenzel (seit 23. August 2010)

### Nominierungsausschuss

Prof. Dr. Peer Witten (Vorsitzender)  
Carsten Frigge (bis 5. August 2010)  
Walter Stork  
Peter Wenzel (seit 23. August 2010)

### Vermittlungsausschuss

Prof. Dr. Peer Witten (Vorsitzender)  
Carsten Frigge (bis 5. August 2010)  
Arno Münster  
Wolfgang Rose  
Peter Wenzel (seit 23. August 2010)

## Der Vorstand und seine Mandate\*

### Klaus-Dieter Peters

Vorsitzender  
Speditionskaufmann, Hamburg  
Erstbestellung: 2003  
Zuständigkeitsbereiche

- | Vorstandskoordination
- | Unternehmenskommunikation
- | Unternehmensentwicklung
- | Nachhaltigkeit

#### Aufsichtsratsmandate

- | HHLA Container Terminals GmbH, Hamburg
- | HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg
- | HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg

- | SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg
- | HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg
- | HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg
- | Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg
- | GHL Erste Gesellschaft für Hafен- und Lagerei-immobilien-Verwaltung mbH, Hamburg
- | GHL Zweite Gesellschaft für Hafен- und Lagerei-immobilien-Verwaltung mbH, Hamburg
- | HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg
- | HHLA Intermodal GmbH, Hamburg
- | CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg
- | CTL Container Terminal Lübeck GmbH, Lübeck (seit 14. April 2010)

### Dr. Stefan Behn

Dipl.-Kaufmann, Hamburg

Erstbestellung: 1996

#### Zuständigkeitsbereiche

- | Segment Container
- | Informationssysteme

#### Aufsichtsratsmandate

- | HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg
- | HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg
- | SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg
- | HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg
- | HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg
- | HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg
- | Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg
- | CTL Container Terminal Lübeck GmbH, Lübeck (bis 14. April 2010)
- | Cuxcargo Hafенbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven
- | Cuxcargo Hafенbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven
- | HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg
- | HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg
- | DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Hamburg

#### Beiratsmandate

- | LZU Leercontainer Zentrum Unikai GmbH, Hamburg
- | CuxPort GmbH, Cuxhaven
- | HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH, Hamburg
- | UNIKAI Lagerei- und Speditions-gesellschaft mbH, Hamburg
- | UNIKAI Hafенbetrieb GmbH, Hamburg
- | SC HPC Ukraina, Odessa, Ukraine

\* Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten bzw. vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

### Heinz Brandt

Rechtsassessor, Bremen

Erstbestellung: 2009

Zuständigkeitsbereiche

- ┆ Personalmanagement
- ┆ Einkauf und Materialwirtschaft
- ┆ Arbeitsschutzmanagement
- ┆ Recht und Versicherungen

Aufsichtsratsmandate

- ┆ HHLA Logistics GmbH, Hamburg
- ┆ HHLA Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG, Hamburg
- ┆ HHLA Logistics Altenwerder Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg
- ┆ HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg
- ┆ GHl Erste Gesellschaft für Hafen- und Lagerei-immobilien-Verwaltung mbH, Hamburg
- ┆ GHl Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagerei-immobilien-Verwaltung mbH, Hamburg
- ┆ Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH, Hamburg

Beiratsmandate

- ┆ HHLA Personal-Service-Gesellschaft mbH, Hamburg
- ┆ Mitglied des Verwaltungsausschusses für den Hafenfonds der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH, Hamburg

### Dr. Sebastian Jürgens

Rechtsanwalt, Hamburg

Erstbestellung: 2009

Zuständigkeitsbereiche

- ┆ Segment Intermodal
- ┆ Segment Logistik

Aufsichtsratsmandate

- ┆ POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg
- ┆ METTRANS a.s., Prag, Tschechien
- ┆ Ulrich Stein GmbH, Hamburg
- ┆ TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main
- ┆ HHLA Logistics GmbH, Hamburg
- ┆ HHLA Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG, Hamburg
- ┆ HHLA Logistics Altenwerder Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg
- ┆ HHLA Intermodal Polska sp. z o.o., Warschau, Polen
- ┆ HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg
- ┆ HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg
- ┆ Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH, Hamburg
- ┆ IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg (seit 5. Mai 2010)

- ┆ IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (seit 5. Mai 2010)

- ┆ CTL Container Terminal Lübeck GmbH, Lübeck (bis 14. April 2010)

Beiratsmandate

- ┆ UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg
- ┆ CIT Container Inland Trucking GmbH, Hamburg (seit 30. August 2010)

### Dr. Roland Lappin

Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Hamburg

Erstbestellung: 2003

Zuständigkeitsbereiche

- ┆ Finanzen
- ┆ Controlling
- ┆ Organisation
- ┆ Revision
- ┆ Investor Relations
- ┆ Segment Immobilien

Aufsichtsratsmandate

- ┆ HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg
- ┆ HHLA Container Terminals GmbH, Hamburg
- ┆ HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg
- ┆ Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg
- ┆ TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main
- ┆ Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH, Hamburg
- ┆ GHl Erste Gesellschaft für Hafen- und Lagerei-immobilien-Verwaltung mbH, Hamburg
- ┆ GHl Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagerei-immobilien-Verwaltung mbH, Hamburg
- ┆ Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH, Hamburg
- ┆ HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg
- ┆ Ulrich Stein GmbH, Hamburg
- ┆ HHLA Intermodal GmbH, Hamburg
- ┆ HHLA Intermodal Polska sp. z o.o., Warschau, Polen
- ┆ CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg
- ┆ CTL Container Terminal Lübeck GmbH, Lübeck (seit 14. April 2010)
- ┆ METTRANS a.s., Prag, Tschechien
- ┆ POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg
- ┆ IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg (seit 5. Mai 2010)
- ┆ IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (seit 5. Mai 2010)

Beiratsmandate

- ┆ Regionalbeirat Nord der Commerzbank AG
- ┆ SC HPC Ukraina, Odessa, Ukraine



# Geschäftsentwicklung im Überblick

---

## Erholung des Welthandels intensiv genutzt

---

- | Zweistellige Zuwachsraten in Umschlag- und Transportmenge
  - | Verbesserung des integrierten Serviceangebots
  - | Marktanteilsgewinne in Kernbereichen
- 

---

## Konzernumsatz auf 1.073,1 Mio. € gesteigert

---

- | Nach 2008 erstmals wieder Überschreiten der Milliardengrenze
  - | Intensiver Preiswettbewerb durch Kapazitätsüberhänge im Markt
  - | Geringere Erlöse aus Lagergeldern und Ladungsmixeffekten
- 

---

## Betriebsergebnis (EBIT) auf 192,9 Mio. € verbessert

---

- | Wegfall des Restrukturierungsaufwands aus dem Vorjahr
  - | Kostenentwicklung unterhalb der Mengensteigerungen
  - | Positive Skaleneffekte infolge zunehmender Auslastung
- 

---

## Free Cashflow von 150,7 Mio. € erwirtschaftet

---

- | Effektive Umwandlung von Ergebnis in Zahlungsmittelzuflüsse
  - | Fortgesetzte Anpassung der Investitionsausgaben
  - | Vorschlag einer erhöhten Dividendenzahlung
- 

---

## Bilanzsumme auf 1.715,1 Mio. € erhöht

---

- | Zunahme der langfristigen Vermögenswerte
  - | Mehrung der verfügbaren Liquidität
  - | Erhalt finanzieller Handlungsspielräume
- 

---

## Positive Erwartungen für das Geschäftsjahr 2011

---

- | Weitere Steigerung von Umschlag- und Transportleistungen
  - | Umsatzwachstum im Bereich von 10 %
  - | Verbesserung der EBIT-Marge
-

# Detailindex

---

## Konzernlagebericht

---

55	Der Konzern im Überblick	73	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
55	Die Führungsstruktur der HHLA	74	Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage
56	Die Segmente des Konzerns	78	Segment Container
57	Marktposition	79	Segment Intermodal
59	Vertrieb und Kundenstruktur	80	Segment Logistik
60	Unternehmensstrategie	81	Segment Immobilien
62	Rechtliche Rahmenbedingungen	82	Finanz- und Vermögenslage
63	Unternehmenssteuerung und Wertmanagement	86	Angaben nach § 289 Abs. 4, § 315 Abs. 4 HGB und erläuternder Bericht
66	Mitarbeiter	90	Risiko- und Chancenbericht
67	Einkauf und Materialwirtschaft	98	Nachtragsbericht
68	Forschung und Entwicklung	99	Prognosebericht
70	Nachhaltigkeit	104	Erklärung des Vorstands

# Konzernstruktur

Konzern



## Holding/Übrige

- | Entwicklung von Konzern- und Segmentstrategien
- | Steuerung von Ressourcen und Prozessen
- | Bündelung interner Serviceleistungen
  
- | Betrieb von Schwimmkränen
- | Bewirtschaftung hafenumschlagspezifischer Immobilien

Teilkonzerne

**Hafenlogistik**  
Börsennotierte  
A-Aktien

**Immobilien**  
Nicht börsennotierte  
S-Aktien

Segmente

**Container**

**Intermodal**

**Logistik**

**Immobilien**

Tätigkeitsschwerpunkte

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

- | Transportleistungen mittels Bahn und Lkw im Seehafenhinterland
- | Be- und Entladung von Verkehrsträgern
- | Betrieb von Binnenterminals

- | Spezialumschlag von Massengütern, Früchten, Kfz u. a.
- | Beratung und Training
- | Lager- und Kontraktlogistik

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

**Ausgewählte Konzerngesellschaften**  
mit Beteiligungsquote

HLHA Container Terminal Burchardkai  
100,0%

Metrans Gruppe  
51,5%

Unikai Lagerei- und Speditionsgesellschaft  
51,0%

Speicherstadtimmobilien der Hamburger Hafen und Logistik AG  
100,0%

HLHA Container Terminal Altenwerder  
74,9%

TFG Transfracht  
50,0%

HLHA Frucht- und Kühl-Zentrum  
51,0%

Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH  
100,0%

HLHA Container Terminal Tollerort  
100,0%

Polzug Intermodal  
33,3%

HPC Hamburg Port Consulting  
100,0%

SC HPC Ukraina  
100,0%

CTD Container-Transport-Dienst  
100,0%

Hansaport  
49,0%

HLHA Logistics  
100,0%

► Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern finden Sie auf Seite 172 f.



# Konzernlagebericht

## Der Konzern im Überblick

Der HHLA Konzern ist ein führendes Unternehmen der Seehafenverkehrswirtschaft in Europa. Als integrierter Umschlag-, Transport- und Logistikanbieter erbringt der Konzern Dienstleistungen entlang der logistischen Kette zwischen Überseehäfen und europäischem Hinterland. Seit der Gründung der HHLA entwickelt und vermietet das Unternehmen zudem Immobilien am Standort Hamburg. Die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft steuert den Konzern als strategische Management-Holding. Das operative Geschäft wird von insgesamt 39 inländischen und sieben ausländischen Gesellschaften betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Konzerns zählen. An der Unternehmensstruktur wurden im Geschäftsjahr 2010 keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Der HHLA Konzern ist in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien gegliedert. Die an der Börse notierten A-Aktien sind dem Teilkonzern Hafenlogistik zugeordnet und vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten. Der Teilkonzern Hafenlogistik umfasst die Segmente Container, Intermodal und Logistik. Der Bereich Holding/Übrige ist ebenfalls dem Teilkonzern Hafenlogistik zugeordnet, stellt gemäß internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen (International Financial Reporting Standards – IFRS) jedoch kein eigenständiges Segment dar. Die Aufgaben der Holding liegen in der strategischen Entwicklung des Konzerns, der Steuerung von Ressourcen und Prozessen und der Erbringung zentralisierbarer Dienstleistungen für die operativen Gesellschaften. Dem Bereich sind zudem die hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA sowie der Betrieb von Schwimmkränen zugeordnet.

Die HHLA ist mit ihrem Teilkonzern Hafenlogistik einer der führenden Hafenlogistikkonzerne in der europäischen Nordrange, den Häfen

zwischen Hamburg und Le Havre. Der geografische Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit der HHLA liegt im Hamburger Hafen und in dessen Hinterland. Der Hamburger Hafen ist die maßgebliche internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport mit optimaler Hinterlandanbindung an die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa, Skandinavien und den baltischen Raum.

Der Teilkonzern Immobilien umfasst die nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA, d. h. die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und der Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien, der u. a. auch Zielen der Stadtentwicklung Rechnung trägt, werden von den S-Aktien abgebildet. Diese Aktien werden nicht an der Börse gehandelt und befinden sich zu 100 % im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Ein etwaiger Verlustausgleich für den Teilkonzern Immobilien wird gemäß einem separat abgeschlossenen Verlustausgleichsvertrag mittelbar durch die FHH übernommen.

## Die Führungsstruktur der HHLA

Als deutsche Aktiengesellschaft verfügt die HHLA mit Vorstand und Aufsichtsrat über die in Deutschland übliche zweigeteilte Leitungs- und Überwachungsstruktur. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Aufsichtsrat bestellt, berät und überwacht den Vorstand.

Dem Vorstand der HHLA gehören derzeit fünf Mitglieder an, deren Verantwortungsbereiche nach Aufgaben sowie nach Segmenten gegliedert sind. Der Aufsichtsrat umfasst insgesamt zwölf Personen und setzt sich aus je sechs Mitgliedern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen. ► siehe auch Seite 48 ff., Organe und Mandate.

## Organisationsübersicht

	Aufsichtsrat				
	Vorstand				
Vorstandsmitglieder	Klaus-Dieter Peters	Dr. Stefan Behn	Heinz Brandt	Dr. Sebastian Jürgens	Dr. Roland Lappin
Verantwortungsbereiche	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Vorstands-koordination</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Segment Container</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Personal-management</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Segment Intermodal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Finanzen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Unternehmens-kommunikation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Informations-systeme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Einkauf und Materialwirt-schaft</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Segment Logistik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Controlling</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Unternehmens-entwicklung</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Recht und Versicherungen</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Investor Relations</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Nachhaltigkeit</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Arbeitsschutz-management</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Revision</li> <li>▮ Segment Immobilien</li> </ul>

## Die Segmente des Konzerns

### Segment Container

Das HHLA Segment Container bündelt die Aktivitäten des Konzerns im Bereich Containerumschlag und ist gemessen an Umsatz und Ergebnis dessen größter Geschäftsbereich. Die Tätigkeit in diesem Segment setzt sich im Wesentlichen aus der Abfertigung von Containerschiffen (dem Laden und Löschen von Containern) und dem Umladen von Containern auf andere Verkehrsträger (wie z. B. Bahn, Lkw oder Feederschiff) zusammen. Die HHLA betreibt am Standort Hamburg drei hochleistungsfähige Containerterminals (Altenwerder, Burchardkai und Tollerort, abgekürzt: CTA, CTB und CTT). Zudem erbringt die HHLA mit einem weiteren Containerterminal auch Umschlagleistungen in Odessa, Ukraine. Komplementäre Dienstleistungen rund um den Container, z. B. die Wartung und Reparatur von Containern durch die Tochtergesellschaft HCCR, runden die Angebotspalette ab.

### Segment Intermodal

Das Segment Intermodal ist das nach Umsatz und Ergebnis zweitgrößte Segment der HHLA. Als Kernelement des entlang der Transportkette vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA ist es darauf ausgerichtet, ein umfassendes Netzwerk im Seehafenhinterlandverkehr per Bahn und Lkw anzubieten. Die Bahngesellschaften Transfracht, Metrans und Polzug, die regelmäßige Zugverbindungen von und nach Mittel- und

Osteuropa unterhalten, betreibt die HHLA mit strategischen Partnern. Das Lkw-Fuhrunternehmen CTD transportiert Container im Nahbereich der Metropolen Hamburg, Berlin, Bremen und Stuttgart sowie im europaweiten Fernverkehr. Das Leistungsportfolio des Segments schließt das Be- und Entladen von Verkehrsträgern und den Betrieb von Binnenterminals ein.

### Segment Logistik

Das Segment Logistik bildet mit seinem ergänzenden Dienstleistungsangebot die dritte Säule des vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA. Es umfasst eine große Bandbreite von Dienstleistungen in den Bereichen Kontrakt- und Lagerlogistik, Spezialumschlag und Beratung. Das Leistungsspektrum beinhaltet sowohl einzelne Logistikdienstleistungen als auch komplette Prozessketten für die internationale Beschaffung und Distribution. Dazu zählen der Betrieb von Umschlaganlagen für Massengüter, Früchte, Kraftfahrzeuge sowie die Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen. Außerdem bietet die HHLA in diesem Segment Beratungs- und Managementleistungen für Kunden aus der Hafen- und Transportwirtschaft. Die meisten Logistikdienstleistungen erbringt die HHLA mit Partnerunternehmen.

### Segment Immobilien

Das HHLA Segment Immobilien entspricht dem Teilkonzern Immobilien. Die Geschäftsaktivitäten umfassen die Entwicklung, Vermietung und Verwaltung von Immobilien am Hamburger Hafen-

### Wichtige Ertrags- und Aufwandsarten

#### Erträge

- ▮ Umschlagentgelte
- ▮ Transportentgelte
- ▮ Entgelte für Zusatzdienste (Lagerung, Reparatur, Wartung u. v. m.)
- ▮ Beratungshonorare
- ▮ Gebäudemieten

#### Aufwendungen

- ▮ Löhne und Gehälter
- ▮ Treibstoff und Energie
- ▮ Flächen- und Kaimauermieten
- ▮ Nutzungsentgelte (Lokomotiven, Bahntrassen)
- ▮ Abschreibungen
- ▮ Wartung und Instandhaltung
- ▮ Fremdleistungen
- ▮ Finanzierungskosten

rand. Dazu zählt die Hamburger Speicherstadt, der größte historische Lagerhauskomplex der Welt. Auf rund 300.000 m<sup>2</sup> bietet die HHLA Gewerbeflächen in zentraler Lage. Weitere hochwertige Objekte werden von der Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH im exklusiven Umfeld des nördlichen Elbufers bewirtschaftet. Neben speziellen und auf die Bedürfnisse des Kunden zugeschnittenen Immobilienangeboten gehören Leistungen wie Vertrieb, kaufmännische Objektverwaltung, Facility-Management oder Projektentwicklung und Bauwesen zu den Kernkompetenzen des Segments.

## Marktposition

Die HHLA agiert mit ihrem börsennotierten Kerngeschäft, der Hafenlogistik, auf dem europäischen Markt für internationalen Seegüterverkehr. Die Umschlag-, Transport- und Logistikleistungen sind vor allem auf die Schnittstellenfunktion zwischen Überseeverkehren und seeseitigen Zubringerdiensten sowie auf landgebundene Vor- und Nachlaufsysteme konzentriert.

Der Seegüterverkehr gilt insgesamt als Wachstumsmarkt, nachdem vor allem sinkende Transportkosten und der Abbau von Handelshemmnissen günstige Voraussetzungen für die Internationalisierung der Arbeitsteilung bei Beschaffung, Produktion und Absatz geschaffen haben. Dabei ist die Seeschifffahrt der mit Abstand bedeutendste, weil per transportierter Einheit kostengünstigste und umweltfreundlichste Verkehrsträger im interkontinentalen Warenaustausch. Neben den Effizienzvorteilen des Containers als genormter Transportbehälter hat insbesondere die zunehmende Einbindung der aufstrebenden Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa sowie in Asien zu einem steigenden Frachtaufkommen geführt. Dieser Trend wird nach allgemeinen Einschätzungen anhalten und hat sich in der erstaunlich schnellen Erholung des Welthandels nach der Finanz- und Wirtschaftskrise bereits wieder gezeigt. So sind die Entwicklungsprozesse vieler aufstrebender Volkswirtschaften in hohem Maße an ihre Exportwirtschaft gekoppelt. Im Gegenzug besitzen die Absatzmärkte und Produktionsmöglichkeiten dieser Länder für die Industrienationen eine immer größere Bedeutung.

Der für die HHLA relevante Markt für Hafendienstleistungen entlang der nordeuropäischen Küste zwischen Le Havre und Hamburg (der sogenannten Nordrange) zeichnet sich durch eine hohe Hafendichte aus. Im Wettbewerb stehen derzeit insbesondere die großen Nordrange-Häfen Hamburg, der Hauptstandort der HHLA, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen.

Als am östlichsten gelegener Nordseehafen verfügt der Hamburger Hafen zum einen über ideale Voraussetzungen als Verkehrsknotenpunkt für den gesamten Ostseeraum und den Hinterlandtransport nach Mittel- und Osteuropa. Zum anderen fördern die langjährigen Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und den asiatischen Märkten die Rolle Hamburgs als bedeutende europäische Container-Drehscheibe.

Mit einem Umschlagvolumen von 7,9 Mio. Standardcontainern (TEU) war Hamburg im Jahr 2010 weiterhin drittgrößter Hafenplatz in seiner Wettbewerbsregion. Die Im- und Exportmengen zeigten dabei abermals ein weitgehend ausgeglichenes Verhältnis. Dies führte zu einer vergleichsweise geringen Leercontainerquote, was zur Attraktivität des Standorts aus Reedersicht beiträgt.

### Größte Nordrange-Häfen nach Umschlagvolumen 2010



Quelle: Port Authorities

### See-Containerumschlag im Hamburger Hafen nach Fahrtgebieten 2010



- 60 % Asien
- 10 % Skandinavien
- 10 % Osteuropa (Ostsee)
- 7 % Übriges Europa
- 6 % Südamerika
- 4 % Nordamerika
- 2 % Afrika
- 1 % Australien/Pazifik

Quelle: Hafen Hamburg Marketing e.V.



### Containerisierte Ladung

im Hamburger Hafen nach wichtigen  
Warengruppen Jan. – Sept. 2010

in Mio. t	Empfang	Versand
Nahrungs- und Futtermittel	4,2	3,3
Elektronische Erzeugnisse, Maschinen	2,6	3,9
Chemische Erzeugnisse	2,5	4,4
Textil- und Lederwaren	2,2	0,5
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	2,1	1,5
Steine und Erden	1,1	0,8
Eisen, Stahl und Buntmetalle	1,0	1,6
Glaswaren	0,7	0,4
Fahrzeuge	0,6	1,0
Erze und Metallabfälle	0,2	0,2
Düngemittel	0,1	0,1
Brennstoffe	0,1	0,3
Sonstige Halb- und Fertigwaren	11,9	10,9
<b>Insgesamt</b>	<b>29,3</b>	<b>28,9</b>

Quelle: Statistikamt Nord, Hamburg, Datenstand per März 2011

Unter den weltweit führenden Überseehäfen rangiert Hamburg an Position 16, nachdem in den letzten Jahren vor allem chinesische Häfen – vielfach Start- oder Zielpunkt Hamburger Ladung – angesichts ihres enormen Wachstums auf die vorderen Plätze gerückt sind.

### Top 20 Häfen

nach Umschlagvolumen 2010

in Mio. TEU	
1.	Shanghai, China 29,1
2.	Singapur 28,4
3.	Hongkong, China 23,5
4.	Shenzhen, China 22,5
5.	Busan, Südkorea 14,2
6.	Los Angeles/Long Beach, USA 14,1
7.	Ningbo, China 13,1
8.	Guangzhou, China 12,6
9.	Qingdao, China 12,0
10.	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate 11,6
11.	Rotterdam, Niederlande 11,1
12.	Tianjin, China 10,1
13.	Kaohsiung, Taiwan 9,2
14.	Port Kelang, Malaysia 8,9
15.	Antwerpen, Belgien 8,5
16.	<b>Hamburg, Deutschland 7,9</b>
17.	Tanjung Pelepas, Malaysia 6,5
18.	Xiamen, China 5,8
19.	Dalian, China 5,2
20.	Laem Chabang, Thailand 5,2

Quelle: AXS Alphaliner

Im Segment Container steht die HHLA mit anderen Terminalbetreibern in Hamburg sowie in der Nordrange in direkter Konkurrenz. Wettbewerbsrelevante Faktoren sind neben der Preisgestaltung vor allem die Zuverlässigkeit und die Geschwindigkeit in der Schiffsabfertigung sowie der Umfang und die Qualität der Dienstleistungen rund um den Containerumschlag. Zudem wirken sich die geografische Lage und die Hinterlandanbindung der Häfen sowie deren seeseitige Erreichbarkeit auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber aus.

In Hamburg behaupteten die hochleistungsfähigen Terminals der HHLA mit einem segmentübergreifenden Umschlagvolumen von 5,5 Mio. TEU im Jahr 2010 die Position als größtes Containerumschlagunternehmen. So wurden gut 70 % der Containerverkehre (im Vorjahr: 68 %) im Hamburger Hafen durch die HHLA abgewickelt. Zudem konnte die HHLA Ladungsaufkommen, das im Krisenjahr 2009 an Konkurrenzhäfen verloren ging, zurückgewinnen: Unter den großen Nordrange-Häfen stieg der Marktanteil auf 17,4 % (Vorjahr: 16,6 %), was neben einer deutlichen Belebung der Nachfrage in den traditionell umschlagstarken Handelsrouten von und nach Asien, vor allem auf die Rückverlagerung von Zubringerdiensten aus Wettbewerbshäfen zurückging. Dabei profitierte die HHLA von einer Verbesserung ihres Serviceangebots in der Abfertigung von Großschiffen und der Koordination von Zubringerschiffen, aber auch von steigenden Schiffsbetriebskosten (Charter- und Bunkerpreise), was den verkehrsgeografischen Vorteilen des Hafens im Verlauf des Jahres zunehmend Gewicht verlieh.

Das Segment Intermodal stärkt die Marktposition der HHLA durch ein komplementäres Serviceangebot im Seehafenhinterlandverkehr. Dabei nutzt die HHLA vor allem die Vorteile der Eisenbahninfrastruktur des Hamburger Hafens als bedeutendster Schienenknotenpunkt Europas. So hat sich die Tochtergesellschaft Transfracht mit dem Ausbau von Shuttlezugverbindungen innerhalb Deutschlands, von und nach Österreich sowie in die Schweiz als Marktführer für kombinierte Verkehre aus Hamburg und Bremerhaven etabliert. Die im Konzernverbund tätige Metrans-Gruppe hat ihre Marktposition als führender Anbieter intermodaler Transporte aus Hamburg und Bremerhaven sowie aus Koper und Rotterdam in die Tschechische und Slowakische Republik sowie nach Ungarn stetig ausgebaut. Polzug verfügt über eine starke Wettbewerbsposition im schienengebundenen

Hinterlandverkehr von Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam über das zentral- und osteuropäische Hinterland, vor allem Polen und die GUS, bis nach Zentralasien. In der regionalen Zustellung bzw. Abholung von Containern per Lkw strebt die Konzerngesellschaft CTD eine Erweiterung ihrer soliden Marktstellung in der Metropolregion Hamburg durch ein Joint Venture mit der EKB als großem Fuhrunternehmen im gesamtdeutschen Raum an. Mit der Eröffnung eines ersten intermodalen Hinterlandterminals in Kattowitz, Südpolen, ist zudem damit begonnen worden, weitere wichtige Marktpositionen in der Transportkette zu besetzen. Dieses Ziel verfolgt die HHLA auch im Rahmen eines Joint Ventures mit der Eurogate-Gruppe zur Errichtung eines Terminalnetzwerkes im deutschen Hinterland.

Das Segment Logistik bedient unterschiedliche Marktsegmente, die zum Teil stark spezialisiert sind. Mit ihrem Frucht- und Kühl-Zentrum ist die HHLA beispielsweise Marktführer im Bereich Fruchturnschlag in Deutschland und die Nummer zwei in der Nordrange. Über Hansaport ist die HHLA zudem an Deutschlands größtem Seehafenterminal für den Umschlag von Massenschüttgütern beteiligt. In der Hafenberatung arbeiten die Konzerngesellschaften Hamburg Port Consulting (HPC) und Uniconsult weltweit an bedeutenden Entwicklungsprojekten. Mit dem ergänzenden Angebot der Lager- und Kontraktlogistik werden Marktpositionen im Umschlag- und Transportbereich flankiert.

Für das Segment Immobilien stellt Hamburg mit rund 1,8 Mio. Einwohnern und seiner Bedeutung als Wirtschaftsstandort einen der größten und interessantesten Immobilienmärkte Deutschlands dar. Die besondere Attraktivität der bewirtschafteten Objekte in der Hamburger Speicherstadt und am nördlichen Elbufer sowie deren maßgeschneiderte und nachhaltige Weiterentwicklung verschaffen dem HHLA Segment Immobilien eine herausgehobene Marktstellung. Das Immobiliengeschäft der HHLA steht dabei im Wettbewerb mit nationalen und internationalen Investoren, die hochwertige Objekte in vergleichbarer Lage vermarkten.

## Vertrieb und Kundenstruktur

Der Kundenstamm in den Segmenten Container und Intermodal setzt sich hauptsächlich aus Reedereien und Speditionen zusammen. Die Dienstleistungen im Segment Logistik rich-

ten sich an eine Vielzahl von Kundengruppen, von Einzelhandelsunternehmen (im Bereich Fruchtlogistik) 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 Firmenkunden aus unterschiedlichen Branchen, von Lager- und Handelsunternehmen über Medien-, Beratungs- und Werbeagenturen bis zu Modefirmen und Gastronomiebetreibern.

Die umsatzstärksten Kunden der HHLA sind weltweit operierende Containerreedereien. Die HHLA Container Terminals bedienen Schiffe aller Reedereien bei der Abfertigung und der Zuteilung von Liegeplätzen grundsätzlich gleich („Multi-User-Prinzip“) und können daher ihren Kunden einen einheitlich hochwertigen Service bieten. Aktuell zählen 19 der 20 größten Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA. Auf die fünf wichtigsten Kunden der HHLA entfielen im Geschäftsjahr 2010 rund 50 %, auf die zehn wichtigsten Kunden 75 % und auf die 15 wichtigsten Kunden 89 % des Umsatzes der HHLA Container Terminals in Hamburg. Mit 75 % ihrer wichtigsten Kunden unterhält die HHLA bereits seit mehr als 20 Jahren Geschäftsbeziehungen.

### Top 20 Reedereien nach Transportkapazität 2010

in Tsd. TEU

1. APM-Mærsk	2.148
2. MSC	1.863
3. CMA CGM	1.210
4. Evergreen Line	604
5. Hapag-Lloyd	597
6. APL	585
7. CSAV	579
8. COSCO	545
9. Hanjin	477
10. CSCL	457
11. MOL	399
12. NYK	387
13. Hamburg Süd	371
14. OOCL	354
15. K Line	328
16. Zim	323
17. Yang Ming Line	322
18. Hyundai M.M.	287
19. PIL (Pacific Intl. Line)	264
20. UASC	217

Quelle: AXS Alphaliner

Umsatzverteilung im Segment Container nach Kunden 2010



- 50 % Top 1 - 5
- 25 % Top 6 - 10
- 14 % Top 11 - 15
- 11 % Übrige

Mit ihren Hauptkunden schließt die HHLA in der Regel individuelle Rahmenverträge ab, die sowohl Leistungsbeschreibungen als auch Vergütungsvereinbarungen enthalten. Die Nutzung des Serviceangebots ist dabei nicht im Vorwege fixiert, da die Reedereien die Ware zwar transportieren, Ladungsaufkommen und Transportweg jedoch von den Produzenten bzw. Abnehmern der Ware vorgegeben werden. Daher kann im Segment Container nicht von einem Auftragsbestand im klassischen Sinne gesprochen werden. Die Vertriebsaktivitäten sind als klassisches Key-Account-Management mit individueller Großkundenbetreuung organisiert. Ziel dieser Aktivitäten ist nicht allein der Vertrieb der Dienstleistungen. Sie sind darüber hinaus auch darauf ausgerichtet, Prozesse zu optimieren und damit zur Steigerung des Mehrwerts auf Kundenseite beizutragen. Die HHLA stellt den Containerreedereien deshalb eigene Großkundenbetreuer zur Verfügung. Sie sind für die umfassende Beratung auf strategischer und operativer Ebene verantwortlich. Die Kundenbetreuer informieren die Containerreedereien regelmäßig über die neuesten technologischen Entwicklungen auf den HHLA Container Terminals und beraten sie zu den Möglichkeiten, die Effizienz des intermodalen Containertransports über den Hamburger Hafen zu verbessern.

Die beiden HHLA Segmente Intermodal und Logistik sind unterschiedlich auf die individuellen Kundenbedürfnisse ausgerichtet. Die Vertriebsaktivitäten werden in der Regel durch die Einzelgesellschaften gesteuert. Sie folgen so weit als möglich dem strategischen Ansatz der vertikalen Integration im Sinne eines Transport- und Logistikangebots aus einer Hand. So verfügen die Intermodalgesellschaften jeweils über Vertriebsabteilungen am Sitz ihrer Unternehmen in Hamburg, Frankfurt am Main, Prag und Warschau und nutzen zur Betreuung der Reederei- und Speditionskunden vor Ort sowie zur Akquisition von Neugeschäft regionale Repräsentanzen in den Seehäfen und den Zielmärkten, wie in Bremerhaven, Koper und Rotterdam einerseits und in Berlin, München, Nürnberg, Duisburg, Warschau und Dunajská Streda sowie an zentralen Standorten in Übersee andererseits.

Im HHLA Segment Immobilien orientiert sich die Organisation des Vertriebs an den beiden zentralen Standorten Hamburger Speicherstadt und nördliches Elbufer. So werden potenzielle Kunden und Mieter über das gesamte Dienst-

leistungsspektrum von professionellen Immobilienmitarbeitern betreut, die auf die jeweiligen Objekte spezialisiert sind und mit standortbezogener Expertise maßgeschneiderte Lösungen anbieten können.

## Unternehmensstrategie

Die Strategie der HHLA ist auf eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes ausgerichtet. Im Sinne einer langfristig orientierten Unternehmensentwicklung umfasst dieser Ansatz die gemeinsame Wahrnehmung ökonomischer, ökologischer und sozialer Verantwortung, um so die Zukunftsfähigkeit des Konzerns dauerhaft zu stärken. Durch ihr Geschäftsmodell der vertikalen Integration entlang der logistischen Kette zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland ist die HHLA aussichtsreich positioniert, um die Intensivierung der globalen Handelsströme, vor allem im Hinblick auf Hamburgs Funktion als internationale Drehscheibe zwischen Fernost, insbesondere China und Indien, und den Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa, für profitables Wachstum nutzen zu können.

Im Geschäftsjahr 2010 unterlag die Unternehmensstrategie keinen grundlegenden Veränderungen. Um ihre führende Position als Hafenlogistikkonzern in der europäischen Nordrange zu festigen und weiter auszubauen, verfolgt die HHLA folgende strategische Leitlinien:

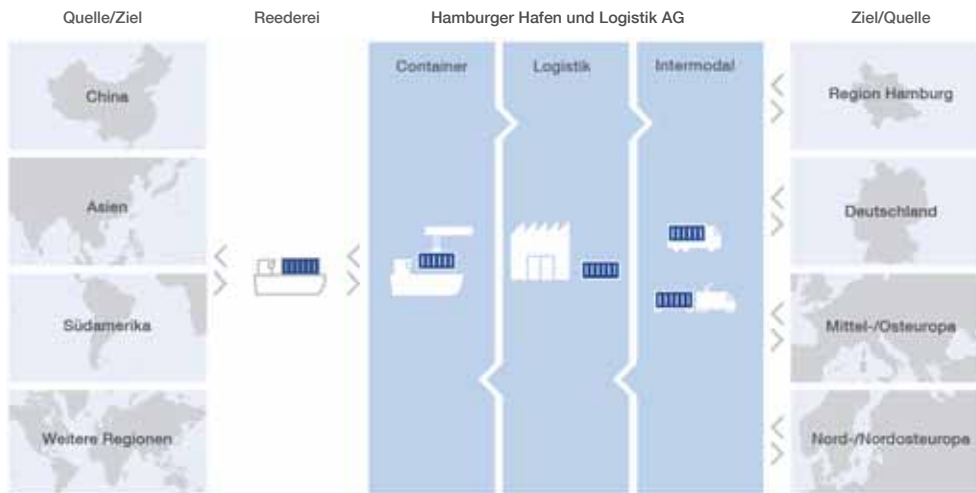
### **Ausbau der Qualitäts- und Effizienzführerschaft**

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA soll durch die Weiterentwicklung von Servicequalität und technologischem Leistungsvermögen kontinuierlich verbessert werden. Im Mittelpunkt stehen sowohl die Bindung des breiten Kundenportfolios als auch der Gewinn neuer Kunden. In der Schiffsabfertigung konzentrieren sich die Aktivitäten vor allem darauf, die Effizienz der Umschlagdienstleistungen kontinuierlich zu steigern. Die Grundlage hierfür bildet eine konsequente Ausrichtung von Design und Betrieb der Anlagen an der Flächen-, Mitarbeiter- und Kapitalproduktivität. Um ihre Führungsposition in der Umschlagtechnologie und -effizienz weiter auszubauen, arbeitet die HHLA mit besonderer Intensität an Systeminnovationen und Prozessoptimierungen. Dazu wird die IT-Basis kontinuierlich weiterentwickelt. Zur Gewährleistung einer weitgehenden Unabhängigkeit von



## Vertikale Integration

Das strategische Fundament der HHLA



IT-Dienstleistungsunternehmen entwickelt und pflegt die HHLA erfolgskritische Systeme selbst, sofern nicht Standardmodule beschafft und eingesetzt werden können. ► siehe auch Seite 68 ff., Forschung und Entwicklung.

Im Sinne einer durchgängig hohen Servicequalität beabsichtigt die HHLA, ihr Multi-User-Konzept im Containerbereich, d. h. die Gleichbehandlung aller Reedereien bei der Abfertigung von Schiffen und der Zuteilung von Liegeplätzen, konsequent weiterzuentwickeln, da es nach ihrer Auffassung den langfristigen Bestand eines ausgeglichenen Kundenportfolios sowie die Rentabilität der Serviceleistung sichert.

Um auch die Qualität der Vor- und Nachlaufsysteme stetig zu verbessern, soll die Kontrolle über das Hinterlandnetzwerk an wichtigen Bündelungsstellen systematisch ausgebaut und die Koordination seeseitiger Zubringerverkehre gezielt weiterentwickelt werden. Auf diese Weise lassen sich Güterverkehre und die sie begleitenden Informationen intelligent vernetzen und damit optimal steuern. Mit der Ausrichtung dieser Aktivitäten auf die speziellen Anforderungen maritimer Transportketten werden wichtige Voraussetzungen für eine effiziente Anbindung von Absatz- und Beschaffungsmärkten im Seehafenhinterland sowie über innereuropäische Seeverkehre geschaffen.

### Erweiterung des integrierten Serviceangebots

Durch den Ausbau kombinierter Verkehre zwischen Überseehafen, Schiene und Straße soll das Serviceangebot der HHLA kontinuierlich

verbessert werden. Neben der Steigerung von Leistungsumfang und Reichweite verfolgt die HHLA insbesondere eine Ausdehnung ihrer Wertschöpfungstiefe. Der Ansatz ist vorwiegend darauf ausgerichtet, die vorteilhafte verkehrsgeografische Lage des Hamburger Hafens durch Synergien zwischen Umschlag- und Transportleistungen effektiv zu nutzen und durch komplementäre Dienstleistungen (Containerreparatur, Leercontainerlager, Speziallogistik etc.) zu ergänzen. So verstärken sich die Aktivitäten der HHLA gegenseitig: Umschlagwachstum im Hamburger Hafen führt zu steigenden Mengen im Hinterlandtransport und wachsender Nachfrage nach logistischem Service. Umgekehrt bringt das Angebot leistungsfähiger Transportsysteme und hochwertiger Logistikdienstleistungen auch zusätzliche Ladung auf die HHLA Container Terminals.

Im Bahnbereich beabsichtigt die HHLA, die Marktposition ihrer Intermodalgesellschaften weiter zu stärken, wobei der geografische Fokus auf den Wachstumsmärkten in Mittel- und Osteuropa liegt. Hier soll vor allem in Binnenterminals und ihre Anbindung mittels hocheffizienter Shuttlesysteme, d. h. Direktverbindungen zu Verteilzentren, investiert werden. Diese Maßnahmen werden durch den Ausbau der Lkw-Plattform flankiert, dessen Schwerpunkt darauf liegt, ein flächendeckendes Netz für die Zustellung und Abholung von Seecontainern auf der letzten Meile im Binnenland zu bieten. Grundsätzlich sollen sämtliche Erweiterungen des integrierten Serviceangebots im Dialog mit den Kunden nachfrageorientiert gesteuert werden.

### Verstärkung der regionalen Hafenpräsenz

Über rein organisches Wachstum hinaus prüft die HHLA regelmäßig die Möglichkeit von Zukäufen. Im Fokus potenzieller Akquisitionen und Beteiligungen liegen dabei Hafenprojekte in attraktiven Wachstumsmärkten der Kernregion. Orientiert an den Verbundvorteilen des bestehenden Netzwerks und damit Anknüpfungspunkten zur Erschließung weiteren Potenzials erstreckt sich die Kernregion der HHLA ausgehend von der Nordseeküste auf das Einzugsgebiet zwischen Ostseeraum, nördlicher Adria und dem Schwarzen Meer. Die HHLA verfolgt in diesem Zusammenhang einen selektiven und opportunitätsgetriebenen Ansatz, wie er beispielsweise mit der Übernahme des Terminalbetriebs in Odessa am Schwarzen Meer bereits erfolgreich umgesetzt wurde. Ansatzpunkte können sich dabei sowohl aus der internationalen Beratungstätigkeit des Konzerns ergeben als auch aus der kontinuierlichen Arbeit der Unternehmensentwicklung. Maßgebliche Entscheidungskriterien sind neben der Eignung als strategische Ergänzung vor allem die Wachstumsperspektiven, die zu erwartende Rendite auf das eingesetzte Kapital sowie die Begrenzbarkeit unternehmerischer Risiken.

In ihrem nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien verfolgt die HHLA den Ansatz, die dort gebündelten Aktivitäten, insbesondere die behutsame Entwicklung von Quartieren und Objekten sowie deren Vertrieb, kaufmännische Verwaltung und das Facility-Management, wertorientiert weiterzuentwickeln.

Unterstützt und abgesichert wird die gesamte strategische Entwicklung der HHLA durch eine solide Finanzausstattung und eine hohe Unternehmensbonität, die sich an den Kriterien einer Investment-Grade-Bewertung orientiert.

Hiermit soll gewährleistet werden, jederzeit die Möglichkeiten einer wertschaffenden Unternehmensentwicklung wahrnehmen und Konsolidierungsprozesse in der Hafenlogistikbranche aktiv mitgestalten zu können. ► siehe auch Seite 82 ff., Finanz- und Vermögenslage.

Zur Beurteilung der strategischen Zielerreichung nutzt die HHLA ein Kennzahlensystem, das sich an der Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE – Return on Capital Employed) als zentraler Orientierungsgröße für den Wertbeitrag der Geschäftstätigkeit ausrichtet. Das System ist darüber hinaus in eine Vielzahl finanzieller und nicht finanzieller Fortschrittsindikatoren eingebettet. Dazu zählen Umsatzwachstum, Kosteneffizienz und Margenprogression ebenso wie Kundenzufriedenheit, Abfertigungsgeschwindigkeit, geografische Reichweite u. a. m. Sämtliche Kennziffern bilden ein in sich geschlossenes Gerüst für eine wertorientierte Umsetzung und Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie. ► siehe auch Seite 63 ff., Unternehmenssteuerung und Wertmanagement.

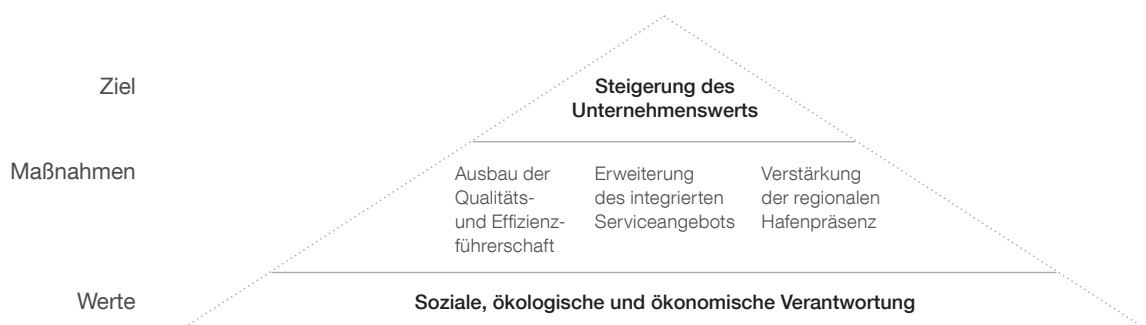
## Rechtliche Rahmenbedingungen

In ihrem Geschäftsbetrieb unterliegt die HHLA zahlreichen in- und ausländischen Gesetzesbestimmungen und Verordnungen wie z. B. öffentlich-rechtlichen, Handels-, Zoll-, Arbeits-, Kapitalmarkt- und Wettbewerbsregelungen.

Da ein Großteil der wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA im und am Hamburger Hafen konzentriert ist, wird das regulatorische Umfeld wesentlich durch das Hamburgische Hafentwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt. Das HafenEG formuliert die strukturellen Rahmen-

### Unternehmensstrategie

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts bei der HHLA



bedingungen für eine sichere Entwicklung des Geschäftsbetriebs im Hamburger Hafengebiet. Ziel des HafenEG ist es, die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens als internationaler Universalhafen aufrechtzuerhalten, Ladungsaufkommen zu sichern und die öffentliche Infrastruktur möglichst wirkungsvoll zu nutzen. Der Hamburger Hafen wird dabei gegenwärtig nach dem sogenannten Landlord-Modell bewirtschaftet, bei dem die öffentliche Hand Eigentümerin der Hafensfläche bleibt und den Aufbau und 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 Hafensflächen langfristig von der Hamburg Port Authority gemietet.

Für die Errichtung, die Änderung und den Betrieb der Umschlaganlagen ist die HHLA auf die Erteilung und den Fortbestand öffentlich-rechtlicher Genehmigungen angewiesen, insbesondere auf behördliche Genehmigungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, nach den jeweiligen Landesbauordnungen und dem Wasserrecht. Sämtliche Ausbaumaßnahmen bedürfen, unabhängig von den Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Umschlagflächen, der gesonderten Genehmigung durch die jeweils zuständigen Behörden. Die Konzerngesellschaften der HHLA sind teilweise strengen regulatorischen Anforderungen unterworfen, insbesondere soweit sie mit Stoffen umgehen, die schädliche Einwirkungen auf Menschen oder Umwelt haben können, wie z. B. Umschlag, Lagerung und Transport umweltgefährdender Stoffe und gefährlicher Güter. Zu diesen regulatorischen Anforderungen gehören auch Vorschriften über die technische Sicherheit, zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit sowie Regelungen zum Schutz der Umwelt.

Für die Geschäftsaktivitäten der HHLA gelten überwiegend die Vorschriften des deutschen und europäischen Wettbewerbsrechts. Die Preisbildung erfolgt daher über den Markt und ist grundsätzlich nicht reguliert.

Bedingt durch die internationale Terrorismusgefahr gelten in Häfen grundsätzlich strenge Sicherheitsanforderungen. Ein wesentlicher Bestandteil ist der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code). Der ISPS-Code verlangt die international einheitliche Installation von Präventivmaßnahmen zur Verhinderung terroris-

tischer Angriffe auf Seeschiffe und Hafenanlagen. Für die Betreiber von Hafenanlagen bedeutet die Umsetzung, dass neben einer strengen Zugangskontrolle zahlreiche weitere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr einzuhalten sind.

Im Bereich des Hamburger Hafens dient das Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) der Umsetzung und Konkretisierung der vorgenannten internationalen Bestimmungen. Das Gesetz enthält weitreichende Regelungen, um den erhöhten Anforderungen an die Sicherheit des Hamburger Hafens gerecht zu werden.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die HHLA unterliegen einem ständigen Wandel und werden auf nationaler und internationaler Ebene, vor allem auch durch die Europäische Gemeinschaft, fortlaufend an den technischen Fortschritt und das gesteigerte Sicherheitsbedürfnis und Umweltbewusstsein der Bevölkerung angepasst. Im Geschäftsjahr 2010 haben sich in Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen jedoch keine Veränderungen mit substanziellen Auswirkungen auf die operative Geschäftstätigkeit ergeben.

## Unternehmenssteuerung und Wertmanagement

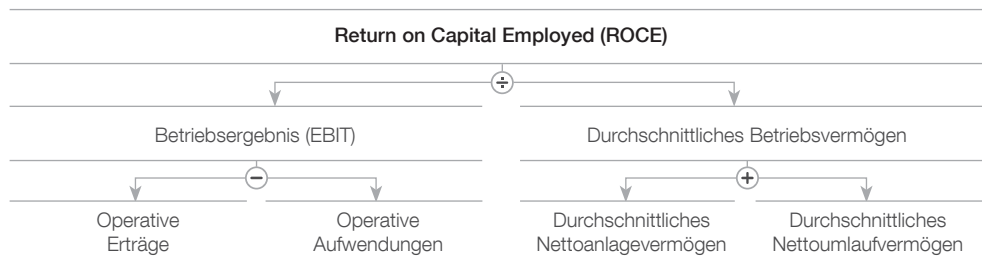
Vorrangiges Ziel der HHLA ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Diesem Ansatz lässt sich aus Sicht des Unternehmens auf Dauer nur gerecht werden, wenn wirtschaftlicher Erfolg mit ökologischer und sozialer Verantwortung in Einklang steht. Daher folgen alle unternehmerischen Entscheidungen dem Leitbild einer ausgewogenen Berücksichtigung von Ökonomie, Umwelt und Gesellschaft. ► siehe auch Seite 70 ff., Nachhaltigkeit und Seite 60 ff., Unternehmensstrategie.

Zur Planung, Steuerung und Kontrolle ihrer Geschäftsaktivitäten arbeitet die HHLA mit einem konzernweiten Wertmanagementsystem. Im Geschäftsjahr 2010 wurde an diesem System keine grundlegende Änderung vorgenommen. Die zentrale finanzwirtschaftliche Steuerungsgröße bildet die Renditekennziffer ROCE (Return on Capital Employed), die Rendite auf das eingesetzte Kapital. Dieser Orientierungsmaßstab berücksichtigt alle wesentlichen erfolgs- und vermögensorientierten Kerngrößen des Konzerns und fördert so wertschaffende Unternehmensentscheidungen im Sinne einer eng aufeinander abgestimmten Steuerung von Profitabilität und Kapitaleinsatz.



## Wertmanagement

### ROCE – Bestimmungsgrößen und Einflussfaktoren



Im HHLA Konzern wird der ROCE wie folgt berechnet:

$$\text{ROCE} = \frac{\text{Betriebsergebnis (EBIT)}}{\text{Durchschnittliches Betriebsvermögen}}$$

Der Zähler – das EBIT – entspricht dem betrieblichen Ergebnis vor Zinsen und Steuern. Mit dem EBIT misst der Konzern die operative Leistungskraft und den jeweiligen Periodenerfolg der Geschäftsaktivitäten. Das Betriebsergebnis ergibt sich aus der in einer Periode erzielten Gesamtleistung, die maßgeblich durch die Umsatzerlöse bestimmt wird, zuzüglich der sonstigen betrieblichen Erträge und abzüglich der operativen Aufwendungen, wie Material- und Personalaufwand sowie sonstige betriebliche Aufwendungen und Abschreibungen. Der Nenner – das durchschnittliche Betriebsvermögen – wird aktivisch bestimmt. Er errechnet sich aus dem durchschnittlichen langfristigen Nettoanlagevermögen (immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen, als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, nach der At-Equity-Methode bilanzierte Unternehmenswerte und finanzielle Vermögenswerte) und dem durchschnittlichen kurzfristigen Nettoumlaufvermögen (Vorräte plus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen). Das Betriebsvermögen umfasst somit die Vermögensgegenstände des Konzerns, die der Erzielung des operativen Ergebnisses dienen.

Zur Berechnung des ROCE für das Geschäftsjahr 2010 wird analog zum Vorjahr auf das EBIT aus fortgeführten Aktivitäten abgestellt. Die Differenz zum regulären EBIT ergab sich im Berichtszeitraum durch einen Ertrag aus der Veräußerung

von Sachanlagen einer nicht fortgeführten Gesellschaft. Im Vorjahr war die Abweichung auf den restrukturierungsbedingten Einmalaufwand, den Entkonsolidierungsverlust und den operativen Verlust dieser und einer weiteren nicht fortgeführten Gesellschaft zurückzuführen. ► siehe auch Seite 75, Konzernentwicklung, Hinweis zur Berichterstattung.

Das EBIT aus fortgeführten Aktivitäten korrespondiert mit dem definitorischen Ansatz des Betriebsvermögens, das die zur Veräußerung gehaltenen Vermögensgegenstände nicht einbezieht.

Die Renditekennziffer ROCE repräsentiert somit die durchschnittliche Verzinsung des Kapitals, das im Rahmen der regulären betrieblichen Leistungserbringung genutzt wird. Die Rendite auf das eingesetzte Kapital ist dabei nicht nur ein zentrales Kriterium für die Beurteilung von Investitionen, sondern zugleich auch wesentliche Bestimmungsgröße für die variablen Vergütungsbestandteile der Führungskräfte in operativer Verantwortung. Im Geschäftsjahr 2010 wurde die nachhaltige Entwicklung dieser Zielgröße im Rahmen der Einführung eines mehrjährigen Betrachtungshorizonts zur Ermittlung erfolgsabhängiger Vergütungskomponenten auf Leitungsebenen nochmals explizit hervorgehoben. ► siehe auch Seite 46 f., Vergütungsbericht.

Damit dient die wertorientierte Steuerung der Ausrichtung aller operativen Aktivitäten auf die Steigerung des Unternehmenswerts. Geschäftsaktivitäten gelten grundsätzlich als wertschaffend, wenn die Rendite des eingesetzten Kapitals die Kapitalkosten übertrifft. Dabei entsprechen die Kapitalkosten dem gewichteten Durchschnitt von Eigen- und Fremdkapital-

## Wertmanagement

### EBIT – Zielgröße

EBIT ( ) Durchschnittliches Betriebsvermögen (x) Gewichteter Kapitalkostensatz in %

kosten. Im Geschäftsjahr 2010 verwendete die HHLA für die Ermittlung der Wertsteigerung auf Konzernebene einen gewichteten Kapitalkostensatz vor Steuern von 10,5%. Dieser Kapitalkostensatz beruht auf einer Einschätzung der Geschäftsleitung hinsichtlich eines stabilen, langfristigen Verzinsungsanspruchs, der sich aus einem ausgewogenen Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital ergibt. Kurzfristige Schwankungen, die eine nachhaltige Unternehmensentwicklung beeinträchtigen können, sollen auf diese Weise vermieden werden.

Die Steuerung des Konzerns folgt dem vertikal integrierten Geschäftsmodell, bei dem die operativen Einheiten in hohem Maße gegenseitig von ihren Geschäftsaktivitäten profitieren. Daher werden die Segmente und Gesellschaften nicht isoliert an einer zentralen Renditevorgabe gemessen, sondern abweichend nach ihrem Beitrag im Konzernverbund, d.h. unter Berücksichtigung segment- bzw. gesellschaftsspezifischer Besonderheiten, gesteuert.

Ziel der HHLA ist es, dauerhaft eine Prämie auf die Kapitalkosten zu verdienen. Daher wird großer Wert darauf gelegt, die Kapazitäten – soweit es die branchenspezifisch hohe Kapitalintensität und die oft mehrjährigen Realisierungszeiträume von Investitionsprojekten zulassen – im Dialog mit den Kunden nachfrageorientiert zu steuern. Auch potenzielle Akquisitions- und Beteiligungsmöglichkeiten, die strategisch sinnvolle Ergänzungen darstellen können, werden vor allem nach ihrem zu erwartenden Wertbeitrag beurteilt. Aus Geschäftsaktivitäten mit negativen Wertbeiträgen zieht sich der Konzern zurück, sofern keine Perspektiven bestehen, künftig die internen Renditevorgaben zu erreichen. So wurde die Organisation von Zubringerverkehren über den Ostseehafen Lübeck im Laufe des Jahres 2009 aufgegeben.

Im Geschäftsjahr 2010 stieg die Rendite auf das eingesetzte Kapital infolge der deutlichen wirtschaftlichen Erholung gegenüber dem Vorjahr an. Da das prozentuale Wachstum des operativen Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten den Anstieg des durchschnittlichen Betriebsvermögens übertraf, konnte die Rendite auf das eingesetzte Kapital auf 14,6% verbessert werden und lag damit wieder deutlich oberhalb des gewichteten Kapitalkostensatzes von 10,5%. Auch im Jahr 2010 gelang es somit, einen positiven

Wertbeitrag zu erzielen und diesen um 8,7 Mio. € bzw. 19,4% gegenüber dem Vorjahr zu steigern.

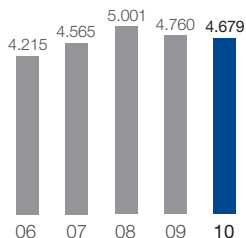
#### Steuerungsgrößen

in Mio. €	2010	2009	Veränd.
Operative Erträge	1.114,8	1.024,5	8,8 %
Operative Aufwendungen	- 924,1	- 846,8	9,1 %
<b>EBIT aus fortgeführten Aktivitäten<sup>1</sup></b>	<b>190,7</b>	<b>177,7</b>	<b>7,3 %</b>
Durchschnittliches Nettoanlagevermögen	1.226,5	1.174,3	4,4 %
Durchschnittliches Nettoumlaufvermögen	79,0	90,5	- 12,7 %
<b>Durchschnittliches Betriebsvermögen</b>	<b>1.305,5</b>	<b>1.264,8</b>	<b>3,2 %</b>
ROCE in %	14,6	14,1	0,5 PP
Relative Kapitalkosten vor Steuern <sup>2</sup> in %	10,5	10,5	-
Absolute Kapitalkosten vor Steuern <sup>2</sup>	137,1	132,8	3,2 %
Relativer Wertbeitrag in %	4,1	3,6	0,5 PP
Absoluter Wertbeitrag	53,6	44,9	19,4 %

<sup>1</sup> EBIT unbereinigt: 192,9 Mio. € für 2010 und 160,2 Mio. € für 2009.  
<sup>2</sup> Davon abweichend 7,5% für Teilkonzern Immobilien.

In den operativen Geschäftseinheiten werden über den Maßstab ROCE hinaus unterschiedliche nicht finanzielle Steuerungsgrößen verwendet. So sind beispielsweise die Umschlagbewegungen pro Stunde, die Energieeffizienz oder die Anzahl umgeschlagener Container je Quadratmeter, die sogenannte Flächenproduktivität, wichtige Kennziffern für die Qualität der erbrachten Dienstleistungen und das Leistungsvermögen der Containerterminals. Daher werden diese und weitere Steuerungsgrößen intensiv für die fortlaufende Optimierung spezifischer Betriebsabläufe genutzt; sie dienen aber zugleich dem übergeordneten Ziel einer wertschaffenden Geschäftsführung. Als Frühindikatoren 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.

**Mitarbeiterentwicklung**  
im HHLA Konzern  
per 31.12.



## Mitarbeiter<sup>1</sup>

Zum Jahresende 2010 beschäftigte die HHLA insgesamt 4.679 Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich die Zahl um 81 Mitarbeiter bzw. um 1,7%. Der geografische Schwerpunkt der Beschäftigung liegt mit 3.563 Mitarbeitern in Deutschland (76%) und hier vor allem am Standort Hamburg, wo 3.472 Mitarbeiter (74%) tätig sind. Die 1.116 Arbeitsplätze im Ausland verteilen sich zum größten Teil auf die Ukraine, Tschechien, die Slowakei und Polen.

### Mitarbeiter

nach Segmenten per 31.12.

	2010	2009	Veränd.
Container	2.891	2.961	- 2,4 %
Intermodal	777	751	3,5 %
Logistik	441	475	- 7,2 %
Immobilien	38	40	- 5,0 %
Holding/Übrige	531	533	- 0,4 %
<b>Gesamt</b>	<b>4.679</b>	<b>4.760</b>	<b>- 1,7 %</b>

Im Segment Container ging die Mitarbeiterzahl vor allem aufgrund natürlicher Fluktuation und erweiterter Altersteilzeitmodelle um 2,4% auf nunmehr 2.891 zurück, was 61,8% des gesamten Personals entspricht. Im Berichtsjahr hat sich die Anzahl der Mitarbeiter im Segment Intermodal aufgrund einer Beschäftigungszunahme vor allem an den osteuropäischen Standorten um 3,5% auf 777 erhöht, das sind 16,6% aller HHLA Mitarbeiter. Per Ende des Jahres sank die Anzahl Mitarbeiter im Segment Logistik auf 441 Mitarbeiter, was 9,4% der HHLA Belegschaft entspricht. Dies ist mit einem Minus von 7,2% der größte Rückgang der Mitarbeiterzahlen, was hauptsächlich auf das Auslaufen befristeter Verträge, die Nichtbesetzung frei werdender Stellen und die Versetzung innerhalb des Konzerns zurückgeführt werden kann. In der Holding/Übrige hat sich die Mitarbeiterzahl um 0,4% auf 531 Mitarbeiter verringert, wovon 497 Mitarbeiter (im Vorjahr: 502) in der HHLA Holding beschäftigt sind.

Für 92% der Mitarbeiter an den deutschen Standorten sind die Entgelt- und Arbeitsbedingungen in einem Tarifvertrag geregelt (im Vorjahr: 91%). Die Fluktuationsquote betrug im Jahr 2010 an den deutschen Standorten wie bereits im Vorjahr 5,2%.

<sup>1</sup> Im Sinne einer besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht vereinfachend der Begriff „Mitarbeiter“ anstelle von „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“ verwendet.

Aufgrund der positiven Entwicklung der Umschlag- und Transportmengen im Jahr 2010 konnte die am 1. Juli 2009 eingeführte Kurzarbeit zum 1. November 2010 in allen Konzerngesellschaften in Hamburg mit Ausnahme der HHLA Logistics GmbH und HHLA Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG beendet werden. Das erklärte Ziel, betriebsbedingte Kündigungen zu vermeiden, wurde erreicht. Die Qualifizierungsoffensive, die in der Krise seitens der HHLA ausgebaut und weiterentwickelt wurde, wird über das Ende der Kurzarbeit hinweg fortgesetzt. Die HHLA hatte die Kurzarbeit zur Qualifizierung von rund 480 Mitarbeitern genutzt und damit die Fachkenntnisse der Beschäftigten weiter vertieft. Allein 150 Mitarbeiter wurden und werden zur Fachkraft Hafenlogistik umgeschult. Im Rahmen ihrer Qualifizierungsoffensive hat die HHLA über 30 verschiedene Aus- und Weiterbildungen für alle ihre Berufsgruppen angeboten, beispielsweise für Hafentarbeiter, Handwerker, Kaufleute, Techniker oder Programmierer. Die Qualifizierungsmaßnahmen wurden in enger Zusammenarbeit mit der Hamburger Agentur für Arbeit sowie Weiterbildungsträgern entwickelt. Besonderer Wert wurde dabei auf maßgeschneiderte Programme gelegt, welche aktuelle und künftige Anforderungen der Hafenlogistik berücksichtigen. Die Umsetzung fand in Kooperation mit dem Maritimen Kompetenzzentrum (ma-co), der HHLA Fachschule, externen Bildungsträgern und der HHLA statt. Dabei wurde sehr viel Wert auf die Verknüpfung von Theorie und Praxis zur Sicherung nachhaltiger Lernerfolge gelegt.

Das Projekt „Zukunftssicherung“ ist im Jahr 2010 weiter verfolgt worden. Im Rahmen intensiver Verhandlungen mit der Arbeitnehmervertretung sind umfassende Veränderungen der Organisationsstruktur und der Arbeitsorganisation am Container Terminal Burchardkai (CTB) vereinbart worden. Die Arbeitsorganisation sowie die planenden und steuernden Prozesse werden durch eine zentrale Struktur und mit neu definierten Verantwortungsbereichen weiter optimiert und auf aktuelle und künftige Herausforderungen ausgerichtet. Die Neugestaltung wird schrittweise umgesetzt.

Abschließende Verhandlungen wurden zur Einführung von überlappenden Schichten und damit verbundenen anderen Arbeitszeiten am CTB zur Erhöhung der Maschinenlaufzeiten geführt.



Das Durchschnittsalter erhöhte sich von 41 Jahren im Jahr 2009 auf 42 Jahre im Jahr 2010 (Männer: 43 Jahre, Frauen: 38 Jahre). Dies lässt sich vor allem durch die krisenbedingt reduzierte Einstellungspraxis zurückführen, was automatisch zu einer Erhöhung des Durchschnittsalters führt.

Der überwiegende Teil der Arbeitsplätze bei der HHLA befindet sich in einem Segment des Arbeitsmarkts, in dem traditionell Männer beschäftigt und Frauen somit unterdurchschnittlich vertreten sind. Vor diesem Hintergrund bietet die HHLA Frauen gezielt Entwicklungschancen in allen Bereichen und auf allen Ebenen. Der Anteil der bei der HHLA in Deutschland beschäftigten Frauen erhöhte sich entsprechend auf 14,0% (im Vorjahr: 13,8%). Der Vorstand hat, um Chancengleichheit und Vielfalt (Diversity) zu fördern, im Jahr 2010 eine Frauenquote von 20% für alle Führungspositionen beschlossen. Ein systematischer Prozess soll dabei die Planung entsprechender Fach- und Führungslaufbahnen von Mitarbeiterinnen sichern. Ebenso wird der Rekrutierungsprozess angepasst. Auf diese Weise soll der Bedarf an hochqualifizierten Mitarbeitern auch langfristig gedeckt werden. Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie spielt dabei eine wichtige Rolle, was beispielsweise durch maßgeschneiderte Teilzeitmodelle gefördert wird.

Das Ausbildungsengagement in Hamburg wurde trotz Unsicherheiten in Bezug auf das wirtschaftliche Umfeld zu Beginn des Jahres 2010 auf hohem Niveau gehalten: Im abgelaufenen Geschäftsjahr bot die HHLA insgesamt 126 jungen Menschen eine Berufsausbildung an.

Darüber hinaus arbeitet die HHLA kontinuierlich an der Erhaltung und Förderung der Arbeitssicherheit sowie am Gesundheitsschutz ihrer Belegschaft. Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle in Deutschland hat sich von 88 im Vorjahr, was dem Tiefststand in den letzten fünf Geschäftsjahren entsprach, auf 111 in 2010 erhöht. Die deutliche Steigerung lässt sich im Wesentlichen durch den witterungsbedingten Anstieg von Sturz-, Ausrutsch- und Stolperunfällen in den Wintermonaten zu Beginn des Jahres 2010 erklären.

Das vorbildliche Engagement der HHLA im Arbeitsschutz ist durch die Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz mit der Einstufung in die Gruppe der Betriebe mit vorbildlichem Arbeitsschutzsystem in 2010 ausgezeichnet worden.

## Einkauf und Materialwirtschaft

### Organisation

Der Einkauf des HHLA Konzerns ist zentral in der Management-Holding organisiert. Der Bereich steuert und koordiniert konzernweit alle Beschaffungsaktivitäten. Strategisch ist der Einkauf darauf ausgerichtet, Investitionsgüter, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Dienstleistungen und sonstige Produkte unter Qualitäts-, Kosten- und Umweltaspekten bedarfsgerecht, zuverlässig und langfristig verfügbar zu machen.

Zur optimalen Steuerung des Einkaufs und Bearbeitung der Lieferantenmärkte ist die Beschaffung in vier Warengruppen eingeteilt. Bedarf und Beschaffungsaktivitäten können auf diese Weise konzernweit gebündelt und die Anforderungen der internen Kunden an Service und Qualität bestmöglich erfüllt werden.

Im Geschäftsjahr 2010 verteilte sich das konzernweite Bestellvolumen zu rund 41% auf die Warengruppe Bau (im Vorjahr: 21%), gefolgt von der Warengruppe Instandhaltung (Ersatzteile, Reparatur und Betrieb) mit rund 32% (im Vorjahr: 23%). Ein Anteil von 14% entfiel auf den Bereich Anlagen und Energie (im Vorjahr: 45%) sowie 13% auf den Bereich Informationstechnologie (im Vorjahr: 11%). Gegenläufige Entwicklungen führten im Vorjahresvergleich zu einer veränderten Gewichtung zwischen den Warengruppen: Während vor allem der Aufbau weiterer Inlandterminals mit einer Zunahme der Beschaffungstätigkeit in der Warengruppe Bau einherging und nachgeholte Wartungsarbeiten einen Anstieg im Bereich der Instandhaltung verursachten, sank das Einkaufsvolumen für die Gruppe Anlagen und Energie infolge der Anpassung des Investitionsprogramms mit entsprechend geringerer Anschaffung von Großgeräten.

Insgesamt blieb die Beschaffungssumme annähernd auf Vorjahresniveau. Vorteilhaft wirkte sich aus, dass im Rahmen von Marktopportunitäten insbesondere für Betriebsmaterial günstigere Einkaufskonditionen erzielt werden konnten. Mit dem Anstieg des Rohölpreises verteuerte sich dagegen die Beschaffung von Treibstoff.

Für eine intensivere Bedarfsbündelung und ein optimiertes Energiemanagement sorgte die im Oktober 2009 gegründete Energiehandelsgesellschaft, die beschaffungsseitig eng mit dem Konzerneinkauf verbunden ist. Im Geschäftsjahr 2010 konnten entsprechende Synergieeffekte

Beschaffungsvolumen  
nach Warengruppen 2010



- 41 % Bau
- 32 % Instandhaltung
- 14 % Anlagen/Energie
- 13 % IT

im Energiemanagement und in den damit verbundenen Dienstleistungen erzielt werden. Im Stromeinkauf hat sich das angewendete Tranchenmodell vor dem Hintergrund der Preisentwicklung im Energiesektor wiederum als sehr vorteilhaft erwiesen. So konnte auch 2010 an niedrigen Preisen partizipiert werden.

Vor dem Hintergrund einer bewussten Diversifikation der Beschaffungsaktivitäten waren im Geschäftsjahr 2010 weder auf Konzern- noch auf Segmentebene materielle Abhängigkeiten von einzelnen Lieferanten zu verzeichnen. Die strategische und partnerschaftliche Einbindung der Lieferanten in die Entwicklung von Produkten, Anlagen und Prozessen hat jedoch unter den Bedingungen volatiler weltwirtschaftlicher Entwicklungen weiter zugenommen. Die Analyse und Bewertung der Lieferantenbeziehungen hinsichtlich verschiedenster Aspekte wie Zuverlässigkeit, Qualität, Innovationskraft, Kostenstruktur und wirtschaftlicher Stabilität gewinnt dabei stetig an Bedeutung.

Die Konformität der Lieferanten in Hinblick auf Umweltverträglichkeit der Produkte und Dienstleistungen, aber auch der Unternehmenspolitik des jeweiligen Unternehmens nimmt, gerade bei zunehmender Globalisierung, einen stetig steigenden Stellenwert ein.

Die termingerechte Beschaffung von Betriebsstoffen und Ersatzteilen bleibt eine wichtige Grundlage für die Einsatzbereitschaft der Umschlaggeräte, womit hohe Anforderungen an die Flexibilität und den Automatisierungsgrad des Beschaffungswesens gestellt werden. Trotz einer unerwartet starken Erholung von Umschlag- und Transportmengen konnte der Einkauf diesen Anforderungen auch 2010 gerecht werden. Lieferengpässe traten im Berichtszeitraum nicht auf.

### **Optimierung der Prozesse**

Die laufenden Maßnahmen zur Optimierung der Beschaffungsprozesse wurden auch im Jahr 2010 intensiv fortgesetzt. Im Rahmen der Optimierung der auf der 2008 eingeführten Einkaufsrichtlinie basierenden Beschaffungsprozesse wurde, zusätzlich zur digitalen Vergabedokumentation, das eProcurement (SAP-SRM) eingeführt. Hierdurch konnten Prozesse schneller, transparenter und nachvollziehbarer gestaltet werden.

Daneben wurde die Implementierung von Tochtergesellschaften in die zentralen Beschaffungs-

prozesse weiter fortgesetzt. Somit wurde der Servicegrad in den operativen und betrieblichen Bereichen weiter verbessert.

Zur Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz des Konzerns wurden auch 2010 weitere Anstrengungen unternommen. Zusätzlich zur Versorgung der nicht umschlagabhängigen Stromabnehmer des HHLA Konzerns mit Ökostrom wurde der Jahresverbrauch des HHLA Container Terminal Altenwerder für 2010 CO<sub>2</sub>-frei gestellt.

### **Qualifizierung**

Im Rahmen der im Projekt „Zukunftssicherung“ der HHLA durchgeführten Qualifikations- und Weiterbildungsmaßnahmen wurde auch ein speziell für den Einkauf konzipiertes Weiterbildungs- und Trainingsprogramm umgesetzt. In der Ausgestaltung und Durchführung wurden insbesondere die unterschiedlichen Aspekte der operativen und strategischen Beschaffung berücksichtigt.

## **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. Ein gutes Beispiel für deren Umsetzung ist der HHLA Container Terminal Altenwerder, der weltweit als technologisch führend gilt. Das intelligente, kompakte Terminallayout, der Einsatz modernster Umschlagtechnologie, innovativer EDV-Systeme und der hohe Automatisierungsgrad führen durch effizientes Löschen und Laden insbesondere von großen Containerschiffen zu geringen Liegezeiten und damit zu einem erheblichen Vorteil gegenüber Wettbewerbern.

### **Prototyp für batteriebetriebene Containerfahrzeuge**

Ein aktuelles Beispiel für die Erforschung neuer, ökoeffizienter Antriebe, an der sich die HHLA als Technologieführer beteiligt, ist die Entwicklung eines Prototyp-Batterie-AGV (Automated Guided Vehicle). Auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) übernehmen schon heute selbstfahrende AGV den Containertransport, die in Zukunft über Batterien mit elektrischem Strom als Energiequelle versorgt werden könnten. Die HHLA bildet gemeinsam mit dem AGV-Hersteller

Gottwald Port Technology und verschiedenen Forschungsinstituten ein Konsortium zur Erforschung des batterieelektrischen Antriebs. Vorteile in Bezug auf Nachhaltigkeit sowie Energie- und Wartungskosten im Vergleich zu AGV mit dieselelektrischem Antrieb konnten festgestellt werden. Das Batterie-AGV soll nun durch Gottwald Port Technology zur Serienreife entwickelt werden. Das Projekt ist Bestandteil einer Fördermaßnahme, die vom Bundesumweltministerium (BMU) unterstützt wird.

### Optimierung logistischer Abläufe und neue Steuerungsverfahren

Ein weiteres Forschungsvorhaben der HHLA in den Jahren 2007 bis 2010 war das Projekt „Optimierung logistischer Abläufe und neue Steuerungsverfahren für den Container Terminal Altenwerder“, kurz OLAS. Das durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) geförderte Forschungsprojekt, das eine stärkere Integration der Prozesse und eine Steigerung des Containerdurchsatzes und der Effizienz am CTA unter Berücksichtigung der Hinterlandanbindung von Straße, Schiene und Binnenschiff zum Ziel hatte, wurde 2010 erfolgreich abgeschlossen. Zu den wichtigsten abgeschlossenen Projekten gehörte die Entwicklung des sogenannten Multiple-Load-Verfahrens für vollautomatische, fahrerlose Transportfahrzeuge (AGV). Die Steuerungssoftware dieser Geräte wurde so ergänzt und im Testbetrieb optimiert, dass der Transport von zwei Containern mit verschiedenen Start- und Zielorten auf einem AGV gleichzeitig möglich ist. Daneben wurde mit der TU Berlin eine Simulationsstudie für neue An- und Abfahrtsstrategien der AGV an der Wasserseite durchgeführt. Ebenfalls zusammen mit der TU Berlin und Gottwald Port Technology wurde ein Prototyp für ein dynamisches, optimiertes AGV-Routing entwickelt. Weitere Teilprojekte bzw. Ergebnisse waren die automatisierte Abfertigung der Chassis zwischen Lagerkran und Bahnverladung, die Beschleunigung der Lkw-Abfertigung durch ein Truck-Appointment-System mit Selbstbedienungsterminal, die verbesserte Steuerung von Leercontainerströmen sowie die Konzeption und Simulation von Auslagerstrategien für Vollcontainer und von Hochlastlagerstrategien.

### Innovative Seehafentechnologien II

Im Rahmen der Förderinitiative „Innovative Seehafentechnologien II“ (ISETEC II) werden innovative Technologien für die deutschen Seehäfen bzw. deren Hinterlandanbindung untersucht und entwickelt, um dem langfristigen Trend

eines stark anwachsenden Transportvolumens gerecht werden zu können. Die HHLA ist mit zahlreichen Gesellschaften an verschiedenen Entwicklungsprojekten beteiligt. Die Projektschwerpunkte liegen dabei in erster Linie auf der Optimierung betrieblicher Prozesse sowie der Integration neuer Technologien auf Containerterminals. Beispiele für die Optimierung betrieblicher Prozesse sind die Integration der Tandem-Containerbrücken in die Prozesse und Logistiksteuerung auf dem HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB), die Entwicklung eines neuartigen Brückenaufsichtssystems zur Erzielung einer hohen Produktivität auf dem Container Terminal Altenwerder oder die Entwicklung eines innovativen Transportkonzeptes im Segment Intermodal mit dem Ziel, die Zugauslastung zu steigern und die Bahninfrastruktur im Hafen besser zu nutzen. Weitere Teilprojekte sind die Betriebs- und Instandhaltungsoptimierung zur besseren Kapazitätsauslastung, zur Erhöhung der Geräteverfügbarkeit oder zur Steigerung der Arbeitssicherheit.

Neue Technologien, die auf den Containerterminals integriert werden, sind Erkennungsverfahren (Container ID), die Ortung im Hafenumschlag oder Lean Port Management. Container ID steht für die automatische Identifikation von Containern im Umschlagprozess und die Integration in die Informationskette. Durch den Einsatz eines optischen Erkennungssystems (OCR, Optical Character Recognition) an der Kaikante sollen Checkprozesse durch ein automatisches Identifikationsverfahren zuverlässiger und schneller gestaltet werden. Die Ortung im Hafenumschlag bezweckt Verzögerungen beim Ladungsumschlag auf den Terminals zu vermeiden. Dies soll durch innovative Ortungstechnologien, die derzeit geprüft werden, im Rahmen des Containerhandlings auf den Terminals verwirklicht werden. Am CTB wird nach erfolgreichen Analysen und Tests die funkbasierte Symeo-Ortung bereits schrittweise eingeführt. Lean Port Management zielt auf die Minimierung der Hafendurchlaufzeiten und damit auf eine effizientere Nutzung vorhandener Ressourcen und eine bessere Kapazitätsauslastung beim Container-Import-Prozess ab. Die wesentlichen Maßnahmenpakete sind die hafenübergreifende, kundenfreundliche Standardisierung wesentlicher Informationseinheiten, Codelisten und Schnittstellen, die Beschreibung und Entwicklung von Funktionen und Services für die Integration der neuen Zollanforderungen sowie die Schaffung von Informationsplattformen.



Im Jahr 2010 startete zudem das Forschungsprojekt VESUHV (Vernetzung von Seehäfen und schienengebundenen Hinterlandverkehren), in dem Gesellschaften aus dem Segment Intermodal beteiligt sind. Ziel ist ein standardisierter, frühzeitiger und zuverlässiger Datenaustausch zwischen den deutschen Seehäfen und den Akteuren im schienengebundenen Hinterlandverkehr zur Leistungssteigerung in der Transportkette.

### **Zertifizierung der Leistungsfähigkeit**

Zur Dokumentation seiner Leistungsfähigkeit führte der Container Terminal Altenwerder 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 CTA abermals seine Stellung als einer der weltweit produktivsten Containerterminals unter Beweis stellen.

## Nachhaltigkeit

Die HHLA legt seit ihrem Bestehen größten Wert auf nachhaltiges Unternehmertum. Wer Umschlaganlagen, Hinterlandnetzwerke und Logistikzentren aufbaut und betreibt, muss angesichts hoher Kapitalintensität und langer Nutzungsdauern in großen Zusammenhängen denken und seine Geschäftstätigkeit auf langfristigen, über einzelne Konjunkturzyklen hinausreichenden Erfolg ausrichten. Die HHLA verfolgt daher eine langfristige und nachhaltig angelegte Unternehmensstrategie. Wirtschaftlich orientiertes Handeln und die Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern, der Gesellschaft und der Umwelt prägen seit jeher die Aktivitäten des Unternehmens.

Das Geschäftsmodell der HHLA zielt darauf ab, globale Warenströme auf den Hafenterminals mit Bahn, Hinterlandnetzwerken und Logistikzentren ökologisch sinnvoll zu verknüpfen. Entsprechend stehen bei der Nachhaltigkeitsstrategie der HHLA ökologische Transportketten im Mittelpunkt: Hierfür stellt die HHLA hocheffiziente Umschlaganlagen, leistungsstarke Transportsysteme und umfassende Logistikdienstleistungen bereit. Durch den Ausbau ihrer Anlagen und Netzwerke schafft die HHLA die Voraussetzun-

gen für eine überproportionale Steigerung des Bahnanteils im Hinterlandverkehr. Die zentralen Schnittstellen internationaler Warenströme werden klima- und flächenschonend betrieben und vorausschauend weiterentwickelt. So soll im Vergleich zu 2007 der spezifische CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2015 konzernweit um mindestens 10% gesenkt und die Flächenproduktivität der Anlagen erheblich gesteigert werden.

Natur- und Ressourcenschutz flankieren die Maßnahmen zur Minimierung transportbedingter Umwelteinflüsse. Das Fundament sämtlicher Aktivitäten bilden gut ausgebildete Mitarbeiter, die unter vorbildlichen Arbeitssicherheitsstandards hohe Qualität sicherstellen. Das gesellschaftliche Engagement konzentriert sich vor allem auf Bildungsthemen mit Hafen- und Logistikbezug. So beabsichtigt die HHLA beispielsweise Informationsprogramme für Schüler und Jugendliche in den kommenden Jahren systematisch auszubauen.

Die Nachhaltigkeitsstrategie basiert auf den drei Säulen Umwelt, Soziales und Wirtschaft, in denen zehn Handlungsfelder und Leitlinien definiert und umgesetzt werden. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, auch beim Thema Nachhaltigkeit eine führende Position einzunehmen.

Schwerpunkte der Handlungsfelder sind ökologische Transportketten, Klimaschutz und Flächenschonung. Die HHLA war der erste internationale Hafenlogistiker, der seine CO<sub>2</sub>-Bilanz auch im Rahmen des internationalen Carbon Disclosure Project (CDP) regelmäßig veröffentlicht. Bereits seit 2008 ist die CO<sub>2</sub>-Bilanz der HHLA damit öffentlich zugänglich. Das CDP ist eine gemeinnützige Initiative, die im Namen institutioneller Investoren mittlerweile eine der weltweit größten Datenbanken für unternehmensbezogene Treibhausgasemissionen führt und diese Informationen einer breiten Öffentlichkeit zur Verfügung stellt. Bei der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen orientiert sich die HHLA am Greenhouse Gas Protocol, einem weltweiten Standard zur Erfassung von Treibhausgasemissionen.

Die HHLA belegte in dem im Dezember 2010 veröffentlichten Fraunhofer Supply Chain Services Transparenzindex für Nachhaltigkeit mit dem Rating „sehr transparent“ den fünften Platz. Bewertet wurden die 150 weltweit umsatzstärksten Logistikdienstleister.

## Nachhaltigkeitsinitiative

	Handlungsfelder	Leitlinien
Umwelt	Ökologische Transportketten	Aktive Vernetzung mit anderen Akteuren der Logistik und Gestaltung nachhaltiger, umweltfreundlicher Transportketten
	Flächenschonung	Steigerung der effizienten Nutzung von Hafen- und Logistikflächen
	Naturschutz	Minimierung der Eingriffe in die Natur und aktive Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen
	Klimaschutz	Ausschöpfen technisch sinnvoller und wirtschaftlich vertretbarer Möglichkeiten zur spezifischen CO <sub>2</sub> -Reduzierung
Soziales	Arbeitsschutz/Gesundheits-schutz	Sicherheit, menschengerechte Arbeitsbedingungen und Förderung gesundheitsbewussten Verhaltens
	Mitarbeiterentwicklung	Aus-, Fort- und Weiterbildung sowie individuelle Förderung der Mitarbeiter
	Gesellschaftliche Verantwortung	Intensivierung des Dialogs mit der Gesellschaft sowie Informationen und Diskussionen zu Themen der Hafenlogistik
Wirtschaft	Wertschöpfung	Leistung eines dauerhaften und wesentlichen Beitrags zur Wertschöpfung und damit zum Wohlstand an allen Standorten
	Geschäftspartner	Angebot maßgeschneiderter Kundenlösungen und zuverlässige Zusammenarbeit mit Lieferanten
	Aktionäre	Dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts und Transparenz für Anleger

## Umwelt

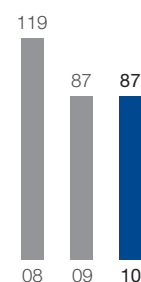
Die maßgeblichen Emissionen in die Luft beschränken sich im HHLA Konzern auf den absoluten Ausstoß von CO<sub>2</sub>, der vor allem von den Umschlag- und Transportmengen sowie dem Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien beeinflusst wird. Infolge des starken Umschlagwachstums nahm der Energieeinsatz im Geschäftsjahr 2010 zwar um 11,1 % auf 592.795 MWh zu. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen konnten jedoch im gleichen Zeitraum durch den Ausbau des Stromanteils aus erneuerbaren Energien um 0,7 % gesenkt werden. Von den Gesamtemissionen sind rund 10.000 t CO<sub>2</sub> im Jahr als relativ fix, d.h. weitgehend beschäftigungsunabhängig, zu klassifizieren. Das für 2015 gesteckte Ziel, 10% weniger spezifischer CO<sub>2</sub>-Ausstoß, wurde wesentlich schneller als erwartet bereits im Jahr 2010 erreicht. Gründe hierfür sind vor allem die starke Mengenerholung in Kombination mit dem zügig umgesetzten Einsatz erneuerbarer Energien im Berichtsjahr. Die HHLA wird entsprechend im Jahr 2011 neue Ziele für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß formulieren.

Die HHLA setzt seit 2009 verstärkt auf den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien. Seitdem wird der Strombedarf für alle selbst genutzten Gebäude und Werkstätten aus erneuerbaren Energien gedeckt. Seit 2010 wird der Container Terminal Altenwerder vollständig mit Strom aus erneuerbaren Energien gespeist. Damit sparte die HHLA im Berichtsjahr 16.575 t CO<sub>2</sub>-Emissionen ein (im Vorjahr: 3.000 t) und konnte den spezifischen CO<sub>2</sub>-Ausstoß je Leistungseinheit im

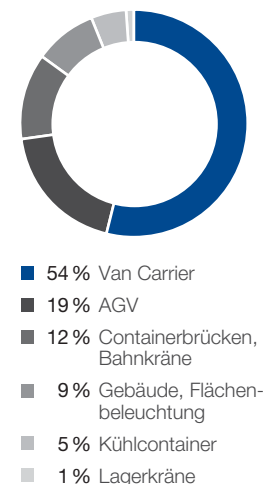
Vergleich zum Vorjahr um 14,4 Prozentpunkte verbessern. Dies erklärt die starke Veränderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Gerätetyp im Vergleich zum Vorjahr. Neben dem Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien trugen verschiedene Energiesparprojekte innerhalb der einzelnen Konzerngesellschaften zu dieser positiven Entwicklung bei. Zum Beispiel führte das Projekt „Multiple Load“, bei dem am Container Terminal Altenwerder durch eine Optimierung der Steuerungssoftware nun der gleichzeitige Transport und die Verladung von zwei 20-Fuß-Containern möglich ist, zu einer Stromverbrauchsreduzierung von 292.000 kWh und einer Dieseleinsparung von 334.000 Litern im Jahr 2010.

Ein langfristig höherer Stromanteil am Energieträgermix des Konzerns ermöglicht den verstärkten Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien und damit substanzielle CO<sub>2</sub>-Reduzierungen. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt die HHLA auf eine weitere Elektrifizierung ihrer Geräte und Maschinen. Im Berichtsjahr wurden mehrere Pilot- und Modellprojekte für den Einsatz elektrifizierter Geräte und Fahrzeuge vorbereitet. Die HHLA bildet gemeinsam mit dem AGV-Hersteller Gottwald Port Technology und verschiedenen Forschungsinstituten ein Konsortium zur Erforschung des batterieelektrischen Antriebs. ► siehe auch Seite 68 ff., Forschung und Entwicklung. Das Projekt wird vom Bundesumweltministerium (BMU) im Rahmen des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität der Bundesregierung unterstützt. Außerdem wurde ein elektrifiziertes Bahncheckmobil in Auftrag

CO<sub>2</sub>-Emissionen  
in Tsd. t



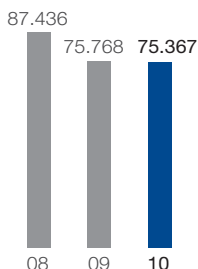
CO<sub>2</sub>-Emissionen  
nach Gerätetyp 2010



Die CO<sub>2</sub>-Emissionen beruhen sowohl auf gemessenen bzw. berechneten als auch auf geschätzten Daten der Hamburger Containerterminals.

### Wasserverbrauch

HHLA Standorte in Deutschland und der Ukraine, in m<sup>3</sup>

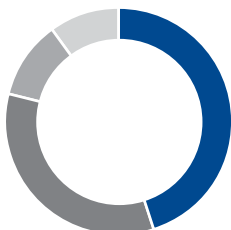


gegeben, das den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Vergleich zu einem bisher eingesetzten konventionell betriebenen Bahncheckmobil jährlich um rund elf Tonnen reduziert. Im Berichtsjahr wurde der Pilotversuch mit einem wasserstoffbetriebenen Gabelstapler bei HHLA Logistics planmäßig beendet. Obwohl Wasserstoff noch nicht zu wirtschaftlich vertretbaren Preisen zur Verfügung steht, die Technologie ihre Praxistauglichkeit aber prinzipiell unter Beweis gestellt hat, wird die weitere Entwicklung von der HHLA aufmerksam beobachtet.

Wasser wird im HHLA Konzern hauptsächlich für die Reinigung von Großgeräten und Containern sowie die Hygiene der Mitarbeiter verbraucht. Der Wasserverbrauch des operativen Betriebs sank 2010 in Deutschland und der Ukraine im Vorjahresvergleich um 401 m<sup>3</sup> bzw. 0,5 % auf 75.367 m<sup>3</sup>.

### Entstehung der Wertschöpfung

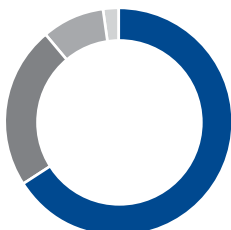
Produktionswert  
1,1 Mrd. € = 100 %



- 45 % Wertschöpfung
- 34 % Materialaufwand
- 11 % Sonstige Aufwendungen
- 10 % Abschreibungen

### Verwendung der Wertschöpfung

Nettowertschöpfung  
502,1 Mio. € = 100 %



- 66 % Mitarbeiter
- 23 % Gesellschafter
- 9 % Öffentliche Hand
- 2 % Darlehensgeber

Die Abfallmenge blieb 2010 an den Hamburger Standorten im Vergleich zum Vorjahr mit 9.676 Tonnen und einer Zunahme von 10 % im Vergleich zum Vorjahr unterproportional zur Umschlagsteigerung. Während der als gefährlich klassifizierten Abfälle im Jahr 2009 mit 41,3 % noch bei entsprechend 3.629 t lag, sank er im Berichtsjahr auf 33,7 % und 3.261 t. Von der gesamten Abfallmenge entfielen 2.728 t oder 28,2 % auf überreife Bananen und andere nicht zur Verarbeitung oder zum Verzehr geeignete Nahrungsmittel, die zu knapp 80 % der stofflichen Wiederverwertung zur Herstellung von Biogas zugeführt wurden. Im Berichtsjahr wurden damit rund 480.000 kWh Strom CO<sub>2</sub>-frei erzeugt. Auf gesammeltes Wasser an den Wasch- und Stellplätzen für Van Carrier und AGV entfielen 2.266 Tonnen oder 23,4 % der Abfälle. Gewerbeabfälle standen für 9,0 % der Abfälle, während papierhaltige Abfälle mit knapp 6,8 % ausgewiesen sind. Metallschrott machten 6,5 % der Abfallmenge der HHLA aus, während Motor- und Hydrauliköle sowie ölhaltige Betriebsmittel für 3,5 % der Abfallmenge standen. Sehr erfreulich ist der deutliche Rückgang der Abfälle und des Frischwasserverbrauchs im Berichtsjahr am HHLA Container Terminal Tollerort. Hier zeigt sich erstmals ganzjährig der doppelt ressourcenschonende Effekt der chemisch-physikalischen Wasseraufbereitungsanlage. Das Wasser zur Reinigung der Van Carrier wird durch einen Aufbereitungs-kreislauf mehrfach genutzt. Damit wurden über 600 Tonnen bzw. 84,5 % als Abfälle zu deklarierende Wasser-Öl-Gemische, d. h. Schlämme aus Öl-/Wasserabscheidern, eingespart.

### Soziales

Im Berichtsjahr beendete die HHLA aufgrund der positiven Entwicklung von Umschlag- und Transportmengen die verbundene Kurzarbeit und führte das wegweisende Qualifizierungsprogramm am Standort Hamburg erfolgreich weiter. Durch dieses Qualifizierungsprogramm wurden Arbeitsplätze gesichert und die beruflichen Perspektiven der Mitarbeiter verbessert. ► siehe auch Seite 66 f., Mitarbeiter. Im Rahmen dieses Programms wurden 480 Mitarbeiter qualifiziert, wovon 50 Personen auch zum Thema Energieeffizienz unterrichtet wurden.

Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle stieg in Deutschland von 88 auf 111 im Jahr 2010. Diese Zunahme lässt sich durch den witterungsbedingten Anstieg von Unfällen in den Wintermonaten erklären. ► siehe auch Seite 66 f., Mitarbeiter.

Im gesellschaftlichen Dialog unterstützt die HHLA vor allem Bildungsthemen mit Hafen- und Logistikbezug. Wichtigstes Bildungsprojekt ist das von der Michael Otto Stiftung für Umweltschutz initiierte Projekt „Aqua-Agenten“. Es ist ein offizielles Projekt der UN-Weltdekade „Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“. Auf spielerische Weise wird Dritt- und Viertklässlern die Bedeutung von Wasser für Mensch, Natur und Wirtschaft vermittelt. Den Schülern ruf auf den Containerterminals der HHLA die Bedeutung der Schifffahrt und der Häfen für den Welthandel nahegebracht. Zusätzlich zu diesem Projekt wurden während der „Hamburger Klimawoche“ mehr als 100 Schülerinnen und Schüler bei Terminalbesichtigungen über nachhaltige Entwicklungen und Maßnahmen bei der HHLA informiert.

### Wirtschaft

Die Nettowertschöpfung erhöhte sich im Jahr 2010 um 37,6 Mio. € auf 502,1 Mio. €. Die Wertschöpfungsquote lag mit 45 % auf Vorjahresniveau. Die Nettowertschöpfung dient als Indikator für den „volkswirtschaftlichen Mehrwert“ der Geschäftstätigkeit. Sie errechnet sich aus dem Produktionswert abzüglich sämtlicher Vorleistungen und Abschreibungen. Die Wertschöpfung verteilt sich auf Mitarbeiter, Darlehensgeber, öffentliche Hand (Steuern) sowie Gesellschafter. Der größte Teil entfiel mit 332,5 Mio. € und einem Anteil von 66,2 % auf die Mitarbeiter. Es folgen der Anteil der Gesellschafter mit 113,9 Mio. € (22,7 %), der öffentlichen Hand mit 44,6 Mio. € (8,9 %) sowie die Leistungen an Darlehensgeber in Höhe von 11,1 Mio. € (2,2 %).

## Wertschöpfung im HHLA Konzern

in Mio. €	2010	2009	Veränd.
Mitarbeiter	332,5	325,7	2,1 %
Gesellschafter	113,9	89,1	27,8 %
Öffentliche Hand	44,6	36,9	20,9 %
Darlehensgeber	11,1	12,8	- 13,1 %
<b>Gesamt</b>	<b>502,1</b>	<b>464,5</b>	<b>8,1 %</b>

## Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Im Verlauf des Jahres 2010 hat sich die Weltwirtschaft von ihrem dramatischen Einbruch überraschend schnell erholt. Das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) legte laut Internationalem Währungsfonds (IWF) im Jahr 2010 um 5 % zu, nachdem es 2009 noch um knapp 1 % zurückgegangen war. Nach der zu Jahresbeginn auch von Nachholeffekten geprägten sehr hohen konjunkturellen Dynamik ist die Weltwirtschaft ab dem Frühjahr 2010 in eine Phase stabiler, moderater Expansion eingetreten. Im Gesamtjahr nahm das Welthandelsvolumen um 12 % zu, nachdem es 2009 um 11 % zurückgegangen war.

Die Entwicklung in den einzelnen Wirtschaftsregionen verlief dabei sehr unterschiedlich. Der Aufschwung in den Schwellenländern setzte früh ein. Er flachte dann zwar seit Jahresbeginn ab, überschritt jedoch bereits im Sommer 2010 wieder den langfristigen Wachstumspfad. Insgesamt legte die Wirtschaft in den Schwellenländern im Jahr 2010 um 7 % zu. Das im Jahresverlauf etwas schwächere Wachstumstempo geht auch auf das Auslaufen von Konjunkturprogrammen und eine teilweise bereits wieder restriktive Geld- und Fiskalpolitik zurück, mit denen die Regierungen dem Inflationsdruck sowie einer möglichen Überhitzung an den Immobilien- und Kapitalmärkten entgegensteuerten. Die Industrieländer verloren erst ab Jahresmitte an konjunktureller Dynamik. Das BIP legte hier insgesamt um 3 % zu, die Produktion liegt aber noch deutlich unterhalb des Vorkrisenniveaus.

Wichtigster Wachstumstreiber der Schwellenländer blieb China. Das BIP legte bis zum dritten Quartal kräftig zu, insgesamt lag die Steigerungsrate 2010 bei über 10 %. Ausschlaggebend für den kräftigen Anstieg war die spürbare Ausweitung der Investitionen, hauptsächlich im Immobilienbereich. Zudem expandierte der private Konsum dank kräftig steigender Realeinkommen

deutlich. Der Außenhandel hat 2010 mit einem Exportwachstum von 31 % die krisenbedingten Einbrüche ausgeglichen, der Import nahm sogar noch stärker zu. Die Volkswirtschaften Mittel- und Osteuropas, die durch die Krise stark getroffen waren, kehrten 2010 auf den Wachstumspfad zurück und verzeichneten eine BIP-Zunahme von 4 %. Die russische Wirtschaftsleistung stieg um knapp 4 %, in der Eurozone konnte das BIP um knapp 2 % zulegen.

Die deutsche Wirtschaft erwies sich 2010 als Konjunkturlokomotive Europas und wuchs um 4 %, nachdem sie im Krisenjahr 2009 die stärkste Rezession der Nachkriegszeit verzeichnet hatte. Wachstumsimpulse gingen vom Außenhandel, aber auch von der Binnennachfrage aus. Die Exporte legten 2010 um 14 % zu, nachdem sie im Vorjahr um 14 % eingebrochen waren. Die Einfuhren stiegen um 13 %.

### Branchenumfeld

Nach seinem Rückgang von über 10 % im Vorjahr nahm der weltweite Containerumschlag 2010 wieder deutlich zu. Laut aktuellen Schätzungen betrug das Wachstum 2010 etwa 13 %. Die Anzahl der weltweit aufgelegten Schiffe hat sich vom Höchststand Anfang 2010 im Jahresverlauf erheblich reduziert. Ende 2010 waren noch etwa 2,5 % der weltweiten Containerschiffskapazitäten beschäftigungslos. Die Reeder sorgten durch das sogenannte Slow-Steaming, die Drosselung der Fahrtgeschwindigkeiten mit überproportionalen Treibstoffeinsparungen und den dadurch verlängerten Schiffslaufzeiten, zudem dafür, dass zusätzliche Tonnage durch die bestehenden Dienste absorbiert wurde. Infolge der anziehenden Nachfrage erholten sich die Frachtraten deutlich, auch wenn sich das Niveau zum Jahresende wieder etwas abschwächte. Nach den hohen Verlusten im Vorjahr hat sich damit die Ergebnissituation der Reeder erheblich verbessert. Laut Expertenschätzungen könnten die Containerreedereien 2010 weltweit Ergebnisse von bis zu 17 Mrd. US-Dollar erzielt haben.

Die Häfen in der Hamburg-Antwerpen-Range (Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen) haben 2010 einen Gesamtumschlag von 32,4 Mio. Standardcontainern (TEU) erzielt, was einem Wachstum von 13,2 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Containerumschlag im Hamburger Hafen nahm um 12,7 % auf 7,9 Mio. TEU zu. Dabei setzte die Erholung in Hamburg im Jahresverlauf deutlich später, dafür aber umso kräftiger ein als in den Westhäfen.



### Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2010	2009
Welt	5,0	- 0,6
Schwellenländer	7,1	2,6
Industrieländer	3,0	- 3,4
China	10,3	9,2
Mittel- und Osteuropa	4,2	- 3,6
Russland	3,7	- 7,9
Deutschland	3,6	- 4,7
Welthandel	12,0	- 10,7

Quelle: IWF

Treibende Faktoren der Erholung waren die für den Hamburger Hafen besonders wichtigen Fahrtgebiete Nordostasien und Ostseeraum. Hier legte der Containerumschlag 2010 um 18,4 % bzw. um 19,9 % zu. Beide Fahrtgebiete zusammen haben 2010 annähernd drei Viertel des gesamten Containerumschlags in Hamburg ausgemacht. Dabei profitiert Hamburg in besonderer Weise von dem Wachstum der großen Fernostdienste, welche die derzeit größten Schiffe mit bis über 14.000 TEU in der Verbindung mit Europa einsetzen. So ist 2010 die Zahl der Schiffsanläufe im Hamburger Hafen in der Größenklasse von über 10.000 TEU von 69 im Jahr 2009 auf 125 im Jahr 2010 stark angestiegen.

Hamburg hat im Berichtszeitraum die Stärke seiner europäischen Hinterlandanbindungen behaupten und ausbauen können. Mit 154 wö-

chentlichen Abfahrten in den Ostseeraum verfügt Hamburg über das dichteste Zubringernetzwerk in dieser Region. Das 2010 realisierte Aufkommen von 1,9 Mio. TEU im Containertransport auf der Schiene liegt bereits wieder über dem bisherigen Rekordergebnis des Jahres 2008. Der Hamburger Hafen konnte damit seine führende Position in diesem Markt erneut unterstreichen.

Die Gesellschaften im Segment Intermodal profitierten dabei von einem sich im Jahresverlauf immer stärker aufhellenden Marktumfeld. Die Anzahl der in Deutschland transportierten Container und Wechselbehälter legte in den ersten drei Quartalen 2010 um 10 % zu. Das Wettbewerbsumfeld blieb trotz des anziehenden Aufkommens intensiv. Die Frachtraten auf der Schiene konnten sich im Jahresverlauf zwar zusehends stabilisieren, insgesamt stiegen die Preise im deutschen Bahnverkehr aber lediglich um 1 % an.

Auch die deutsche Logistikbranche kehrte insgesamt wieder auf einen deutlichen Erholungs- und Wachstumskurs zurück. Nach dem rezessionsbedingten Umsatzrückgang im zweistelligen Prozentbereich im Jahr 2009 legte der Branchenumsatz 2010 laut Schätzungen um 9 % zu. Die branchenbezogenen Stimmungsindikatoren hellten sich bis zum Jahresende zunehmend auf.

## Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

### Konzernentwicklung

#### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2010	2009	Veränd.
Umsatzerlöse	1.073,1	990,7	8,3 %
EBITDA	306,9	277,5	10,6 %
EBITDA-Marge in %	28,6	28,0	0,6 PP
EBIT	192,9	160,2	20,4 %
EBIT-Marge in %	18,0	16,2	1,8 PP
EBIT aus fortgeführten Aktivitäten <sup>1</sup>	190,7	177,7	7,3 %
EBIT-Marge aus fortgeführten Aktivitäten in %	17,8	18,0	- 0,2 PP
Ergebnis nach Steuern und Anteilen anderer Gesellschafter	76,2	53,0	43,7 %

<sup>1</sup> EBIT ohne restrukturierungsbedingte Einmaleffekte der Gesellschaft CTL (im Vorjahr: CTL und combisped).

### Ertragslage

**Gesamtaussage.** Aus Sicht der Unternehmensleitung verlief das Geschäftsjahr 2010 sehr zufriedenstellend: Nach einem durch die Finanz- und Wirtschaftskrise geprägten Vorjahr konnte die HHLA in hohem Maße von der kräftigen welt-

wirtschaftlichen Erholung profitieren. Dabei gelang es dem Unternehmen, die im Rahmen der Geschäftsberichterstattung 2009 aufgestellte und im weiteren Jahresverlauf angesichts einer unerwartet stark zulegenden Nachfrage angeho-

### Soll- /Ist-Vergleich

	Prognose 31.03.2010	Prognose 12.05.2010	Prognose 13.08.2010	Prognose 12.11.2010	Ist 31.12.2010
Umsatz	In Reichweite von 1 Mrd. €, unter Vorjahr	In Reichweite von 1 Mrd. €	In Reichweite von 1 Mrd. €, oberhalb Vorjahr	Überschreiten von 1 Mrd. €	<b>1.073,1 Mio. €</b>
EBIT	Marge im zweistelligen Bereich	Marge im Bereich von 15 %	Marge von mindestens 15 %	Ergebnis im Bereich von 180 Mio. €	<b>192,9 Mio. € 18,0 % Marge</b>

bene Prognose für den Konzernumsatz in vollem Umfang zu erfüllen und für das EBIT leicht zu übertreffen. Im Vergleich zum Betriebsergebnis konnte der Jahresüberschuss nach Anteilen Dritter sogar überproportional gesteigert werden. Darüber hinaus hat die HHLA mit der Fortsetzung von Zukunftsprojekten – wie beispielsweise dem Aufbau eigener, hochleistungsfähiger Inlandterminals – wichtige Voraussetzungen für weiteres Wachstum geschaffen.

**Hinweis zur Berichterstattung.** 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.

Im Sinne eines konsistenten Berichtsformats wurde der seit dem zweiten Quartal 2009 aufgenommene Ausweis eines Betriebsergebnisses (EBIT) aus fortgeführten Aktivitäten auch im Geschäftsjahr 2010 beibehalten. Die Differenz zum regulären EBIT ergab sich im Vorjahr durch den restrukturierungsbedingten Einmalaufwand und den operativen Verlust zweier Gesellschaften im Segment Intermodal, die als nicht fortgeführte Aktivität klassifiziert wurden (Gesamtbelastung 2009: 17,5 Mio. €). Eine Gesellschaft wurde 2009 veräußert und entkonsolidiert, bei der anderen Gesellschaft wurde im Sommer 2010 das Betriebsvermögen veräußert. Bei ihr ergab sich ein Gesamtertrag von 2,2 Mio. €, der insbesondere aus der Neubewertung von Sachanlagevermögen stammt.

Seit dem Beginn des Geschäftsjahres 2010 werden die Aufwendungen für hafenumschlagnah eingesetztes Fremdpersonal nicht mehr wie zuvor im Materialaufwand, sondern im Personalaufwand ausgewiesen. Abgesehen von ihrem bedarfsabhängigen Einsatz gilt für die Mitarbeiter der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (GHB) ein arbeitnehmerähnliches Beschäftigungsverhältnis. Daher ist der Ausweis unter dem Personalaufwand eine sachgerechtere Darstellung.

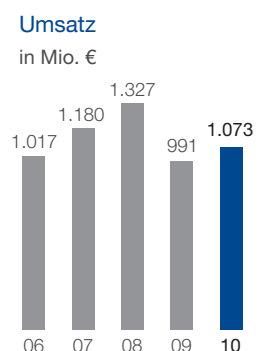
Die nachfolgenden Erläuterungen stellen auf eine entsprechende Umgliederung zwischen diesen beiden Aufwandspositionen ab. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Das Betriebsergebnis bleibt hiervon unberührt.

Aufgrund eines im Berichtsjahr geschlossenen Ergebnisabführungsvertrages innerhalb des Segments Container ergibt sich nach IAS 32 (Finanzinstrumente) eine als Fremdkapital zu klassifizierende, bedingte Zahlungszusage gegenüber einem Minderheitsgesellschafter. Die insgesamt erwartete Ausgleichszahlung für die Vereinnahmung geschätzter künftiger Ergebnisse führte in der Bilanz entsprechend zu einer Umgliederung aus dem Minderheitenkapital in die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten.

Der Konsolidierungskreis hat sich im Geschäftsjahr 2010 durch den Zugang einer Gesellschaft und die Verschmelzung von drei anderen Gesellschaften verändert, wodurch sich auf Konzernebene allerdings keine materiellen Auswirkungen auf Umsatz und Ergebnis ergaben. ► siehe auch Seite 122 ff., Konzernanhang.

Währungseffekte hatten auf die Ertragslage des Gesamtkonzerns ebenfalls keinen wesentlichen Einfluss. Der Konzernabschluss 2010 wurde nach den in der Europäischen Union anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt.

**Umsätze und Erträge.** Im Geschäftsjahr 2010 wurden die für einen Großteil des Konzernumsatzes maßgeblichen Leistungsdaten von einer außerordentlich starken Erholung der internationalen Containerverkehre geprägt. So konnte die HHLA den Konjunkturaufschwung im Jahresverlauf zunehmend wirkungsvoller nutzen, um ihre Marktposition unter den großen Wettbewerbshäfen Nordeuropas zu verbessern und ihr Geschäftsvolumen kräftig zu steigern. Durch den Zugewinn bzw. die Wiederaufnahme von Diensten und ein erhöhtes Ladungsaufkommen je Schiffsanlauf nahm der



Containerumschlag im Segment Container im Berichtsjahr um 19,0% auf 5,8 Mio. TEU zu (im Vorjahr: 4,9 Mio. TEU). Auch die Hinterlandverkehre im Segment Intermodal konnten von der wirtschaftlichen Erholung profitieren: Das Bahn- und Lkw-Geschäft erreichte mit einer Transportmenge von 1,7 Mio. TEU (im Vorjahr: 1,5 Mio. TEU) ebenfalls ein deutlich zweistelliges Wachstum von 13,1%.

In einem vor allem bei den Zubringerdiensten hart umkämpften Markt erzielte der HHLA Konzern Umsatzerlöse von insgesamt 1.073,1 Mio. €. Gegenüber dem Vergleichswert des Vorjahres (990,7 Mio. €) konnte der Konzernumsatz zwar nicht an den Mengenzuwachs heranreichen, nahm jedoch trotz geringerer Lagergelderlöse, anhaltenden Preisdrucks sowie Verschiebungen in den Umschlaganteilen zwischen Feeder- und Überseediensten um 8,3% zu. Von der positiven wirtschaftlichen Entwicklung profitierte vor allem der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik sowie dem Bereich Holding/Übrige. ► siehe auch Seite 78 f., Segmentberichterstattung. Hier erzielte die HHLA im Geschäftsjahr 2010 einen Umsatzanstieg von 8,4% auf 1.044,1 Mio. € (im Vorjahr: 962,9 Mio. €) und damit einen relativen Anteil von 97,1% (im Vorjahr: 97,0%) am Gesamtaufwandsumsatz des Konzerns. Der Anteil des Teilkonzerns Immobilien reduzierte sich entsprechend auf 2,9% (im Vorjahr: 3,0%) bei einem Umsatzanstieg um 3,8% auf 34,0 Mio. € (im Vorjahr: 32,7 Mio. €).

Auf Konzernebene waren mit - 1,1 Mio. € (im Vorjahr: 0,4 Mio. €) leicht rückläufige Bestandsveränderungen zu verzeichnen. Die anderen aktivierten Eigenleistungen lagen mit 7,4 Mio. € etwas unter ihrem Vorjahreswert (8,3 Mio. €), was insbesondere aus dem veränderten Umfang selbst entwickelter Software resultierte. Die sonstigen betrieblichen Erträge nahmen vor allem durch die beschäftigungsbedingt geringere Inanspruchnahme von Rückstellungen für Altersteilzeitmodelle sowie die Neubewertung von Sachanlagevermögen einer nicht fortgeführten Gesellschaft von 29,2 Mio. € im Vorjahr auf 37,8 Mio. € in der Berichtsperiode zu.

**Aufwendungen.** Die operativen Aufwendungen entwickelten sich im Geschäftsjahr 2010 deutlich unterproportional zum Wachstum der Umschlag- und Transportmengen. Auf der Basis fortgeführter Aktivitäten stieg die Summe in der Berichtsperiode um 9,1% gegenüber dem stark reduzierten

Vorjahresniveau. Im Zuge der Mengenerholung konnten sowohl die Umschlaganlagen als auch die Transportsysteme im HHLA Konzern besser ausgenutzt werden. Damit gelang auf der Kostenseite eine fast vollständige Kompensation der reduzierten Erlösqualität, so dass sich die operativen Aufwendungen annähernd analog zum Umsatz bewegten.

Der in hohem Maße volumenabhängige **Materialaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 15,6% auf insgesamt 372,4 Mio. € (im Vorjahr: 322,1 Mio. €) und stieg damit weitgehend proportional zur Mengenentwicklung. Der unter dieser Position verbuchte Aufwand wurde wiederum maßgeblich von zugekauften Bahnleistungen im Bereich der Intermodalverkehre (vor allem Lok- und Trassennutzung) bestimmt. Hier trug vor allem das höhere Transportvolumen zu einem Anstieg bei. Auch die Beschaffungsausgaben für Treibstoff, Energie und Ersatzteile nahmen aufgrund des gestiegenen Beschäftigungsvolumens zu. Insgesamt stieg die Materialaufwandsquote bezogen auf den Umsatz auf 34,7% (im Vorjahr: 32,5%).

Dagegen blieb der Anstieg im **Personalaufwand** nicht nur deutlich hinter dem Mengenwachstum zurück. Mit 2,6% fiel die Zunahme auf 316,8 Mio. € (im Vorjahr: 308,7 Mio. €) auch wesentlich geringer aus als die Umsatzsteigerung. Im Zuge dieser Entwicklung reduziert sich die Aufwandsquote auf 29,5% nach 31,2% im Vorjahr. Einen dispositionsbedingten Zuwachs verzeichneten dabei insbesondere die Aufwendungen für das vor allem im Umschlagbetrieb eingesetzte Fremdpersonal. Entlastend wirkten hingegen vor allem der bedarfsabhängige, erst zum Spätherbst in wesentlichen Unternehmensbereichen beendete Einsatz von Kurzarbeit, geringere Pflichtbeiträge zum deutschen Pensions-Sicherungs-Verein sowie die reduzierte Anzahl an Mitarbeitern. Im Vorjahr enthielt der Personalaufwand darüber hinaus Belastungen durch ein erweitertes Angebot an Altersteilzeitmodellen. Vor dem Hintergrund der deutlichen Beschäftigungszunahme wurde das Angebot im Jahresverlauf 2010 nicht vollständig ausgeschöpft, zeigte aber im Hinblick auf die angestrebte Beschäftigungssicherung ein zufriedenstellendes Ergebnis.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen im Berichtszeitraum um 0,7% auf 121,0 Mio. € (im Vorjahr: 120,2 Mio. €) zu. Gestiegenen Instandhaltungsaufwendungen infolge nachgeholter Wartungsarbeiten und Reparaturen witterungsbedingter Flächenschäden sowie tur-

Aufwandsstruktur 2010



- 40 % Materialaufwand
- 34 % Personalaufwand
- 13 % Sonstige betriebliche Aufwendungen
- 13 % Abschreibungen

nusgemäßen Anpassungen der Mietaufwendungen für Flächen und Kaimauern standen dabei Einsparungen vor allem bei den Beratungsleistungen gegenüber. Auch unter Berücksichtigung eines im Vorjahr durch die Veräußerung einer Gesellschaft entstandenen Entkonsolidierungsverlustes in Höhe von 3,0 Mio. € konnte die Zunahme auf eine Größenordnung deutlich unterhalb des Umsatzwachstums begrenzt werden. Korrespondierend sank die Aufwandsquote auf 11,3% (im Vorjahr: 12,1%).

Der Abschreibungsaufwand reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,8% auf 114,0 Mio. € (im Vorjahr: 117,3 Mio. €), die Aufwandsquote betrug 10,6% (im Vorjahr: 11,8%). Der Vergleich zum Vorjahr wird allerdings durch Sonderbelastungen beeinflusst. So erfolgte 2010 eine Wertberichtigung auf einen Geschäfts- und Firmenwert im Segment Intermodal in Höhe von 3,0 Mio. €. Die im selben Segment erfolgte Restrukturierung von Lübeck-Verkehren löste im Vorjahr einen Abschreibungsaufwand in Höhe von 11,7 Mio. € aus. Bereinigt um diese Effekte stieg der Abschreibungsaufwand im Rahmen fortgeführter Investitionstätigkeiten um 5,1%. Wesentliche Vorhaben waren dabei die Inbetriebnahme von neuen Schiffs Liegeplätzen am Standort Hamburg sowie die Eröffnung eines neuen Hinterlandterminals in Polen.

**Ergebnis.** Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen verbesserte sich das betriebliche Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) um 10,6% auf 306,9 Mio. € (im Vorjahr: 277,5 Mio. €). Die EBITDA-Marge stieg damit auf 28,6% (im Vorjahr: 28,0%).

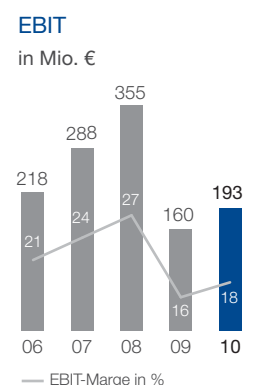
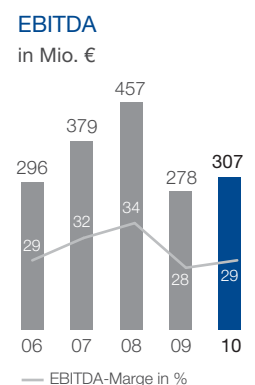
Nach Abschreibungen nahm das **Betriebsergebnis (EBIT)** um 20,4% auf insgesamt 192,9 Mio. € (im Vorjahr: 160,2 Mio. €) zu. Auch auf Basis der fortgeführten Aktivitäten, d.h. bereinigt um den zuvor erwähnten Ertrag aus der Neubewertung von Sachanlagen einer veräußerten Gesellschaft, konnte eine EBIT-Steigerung auf nunmehr 190,7 Mio. € erzielt werden (im Vorjahr: 177,7 Mio. €). Die EBIT-Marge aus fortgeführten Aktivitäten erreichte 17,8% (im Vorjahr: 18,0%). Der Teilkonzern Hafenlogistik erwirtschaftete dabei 93,3%, der Teilkonzern Immobilien 6,7% des EBIT-Gesamtbeitrags.

Die Zinserträge im **Finanzergebnis** reduzierten sich vor allem infolge einer niedrigeren Guthabenverzinsung auf 5,0 Mio. € (im Vorjahr: 5,6 Mio. €). Trotz leicht erhöhter Finanzverbindlichkeiten blieb der Zinsaufwand mit 39,9 Mio. € auf Vorjahresniveau.

Die **effektive Steuerquote** lag im Berichtszeitraum mit 28,1% unter dem Vorjahresniveau (29,3%), im Wesentlichen bedingt durch Ergebnisverschiebungen zugunsten von Konzerngesellschaften mit geringeren Steuersätzen und eine einmalige Entlastung aus der veränderten Besteuerung grundstücksverwaltender Tochterunternehmen. Ohne diesen Sondereffekt läge die Steuerquote im Bereich des Vorjahres.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen stieg das **Konzernergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter** im Vergleich zum Betriebsergebnis überproportional um 43,7% auf 76,2 Mio. € (im Vorjahr: 53,0 Mio. €). Bezogen auf das Ergebnis nach Steuern nahm damit auch der Anteil der Aktionäre des Mutterunternehmens im Vorjahresvergleich merklich zu, was vor allem auf die überdurchschnittliche Mengenerholung auf Anlagen im Alleinbesitz der HHLA und den Wegfall der Sonderbelastung aus 2009 zurückzuführen ist. Das Ergebnis je Aktie konnte entsprechend um 43,7% auf 1,05 € zulegen (im Vorjahr: 0,73 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 49,3% höheres Ergebnis je Aktie von 1,00 € (im Vorjahr: 0,67 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 2,34 € auf dem Vorjahresniveau. Wie im Vorjahr gibt es auch 2010 keinen Unterschied zwischen unverwässertem und verwässertem Ergebnis je Aktie.

**Gewinnverwendung.** Die Gewinnverwendung der HHLA orientiert sich wie im Vorjahr sowohl an der Ergebnisentwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres als auch an der Fortsetzung einer kontinuierlichen Ausschüttungspolitik. Der für die Dividendenausschüttung relevante Einzelabschluss der Muttergesellschaft des HHLA Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2010 gemäß HGB einen Jahresüberschuss in Höhe von 86,5 Mio. € aus. Hiervon entfallen 81,8 Mio. € auf die A-Sparte (Teilkonzern Hafenlogistik) und 4,7 Mio. € auf die S-Sparte (Teilkonzern Immobilien). Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA werden der Hauptversammlung am 16. Juni 2011 auf dieser Basis vorschlagen, eine Dividende von 0,55 € je A-Aktie und 1,20 € je S-Aktie auszuschütten. Dementsprechend würde sich der Ausschüttungsbetrag für die A-Aktien um mehr als 37% auf 38,5 Mio. € und der Betrag für die S-Aktien um 20% auf 3,2 Mio. € erhöhen. In Relation zu den Konzernergebnissen bzw. dem Ergebnis je Aktie würde die Ausschüttungsquote erneut ein vergleichsweise hohes Niveau von 55,1% für den Teilkonzern Hafenlogistik bzw. 51,2% für den Teilkonzern Immobilien erreichen.





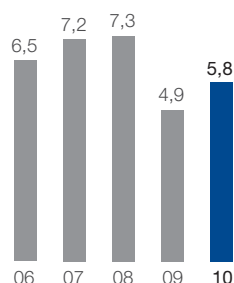
## Segment Container

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2010	2009	Veränd.
Umsatzerlöse	605,3	561,6	7,8 %
EBITDA	236,3	225,5	4,8 %
EBITDA-Marge in %	39,0	40,2	- 1,2 PP
EBIT	155,7	149,6	4,1 %
EBIT-Marge in %	25,7	26,6	- 0,9 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	5.844	4.913	19,0 %

### Containerumschlag

in Mio. TEU



Mit einer Zunahme des Containerumschlags auf den HHLA Terminals in Hamburg und Odessa um 19,0 % bzw. 931 Tsd. Standardcontainer (TEU) auf 5.844 Tsd. TEU hat sich das Umschlagniveau des Segments Container im Geschäftsjahr 2010 kräftiger und schneller erholt als zunächst erwartet (Hamburg: 5.548 Tsd. TEU, Odessa: 296 Tsd. TEU). Dank dieser hohen Mengendynamik ist die HHLA nicht nur deutlich schneller gewachsen als der Hamburger Hafen (12,7 %), sie hat auch ihren Marktanteil in der Hamburg-Antwerpen-Range wieder steigern können. Dabei setzte dieser Trend auf den HHLA Terminals erst im März 2010 ein. Er erreichte im vierten Quartal mit einem Plus von 29,6 % die höchste Steigerungsrate gegenüber dem Vorjahr. Zwar wurde das Niveau des Rekordjahres 2008 auf Gesamtjahresbasis immer noch um 20 % unterschritten, im zweiten Halbjahr 2010 konnte dieser Rückstand gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Jahres 2008 allerdings bereits auf nur noch knapp über 10 % verkürzt werden.

Den größten Anteil an dieser Entwicklung hatten die Fahrtgebiete Fernost und Ostsee. Sie machten mit einem Plus von 512 Tsd. TEU (Wachstumsrate 23,3 %) bzw. 143 Tsd. TEU (30,4 %) 70 % des gesamten Volumenanstiegs von 931 Tsd. TEU aus. Besonders kräftig wuchsen auch die Nordamerikaverkehre (105 Tsd. TEU, Wachstumsrate 46,8 %) und die Südamerikaverkehre (65 Tsd. TEU, 21,7 %). Mit einem Anteil von 48,6 % behauptete das Fahrtgebiet Fernost seine Spitzenposition im Umschlagvolumen an den Hamburger HHLA Terminals mit deutlichem Abstand vor Skandinavien (11,2 %) und den mittel- und osteuropäischen Ostseeanrainern (11,0 %). Mit 6,5 % und 5,9 % folgen Süd- und Nordamerika.

Die Umsatzentwicklung des Segments konnte der Mengenentwicklung mit einer Zunahme um 7,8 % auf 605,3 Mio. € (im Vorjahr: 561,6 Mio. €)

nicht in gleichem Maße folgen. Hauptursachen hierfür sind der erhebliche Rückgang der Lagergelderlöse infolge kürzerer Standzeiten der Container auf den HHLA Terminals sowie Preisanstreize zum Rückgewinn von Feederverkehren und deren Zunahme im Ladungsmix. Dank eines umfassenden Maßnahmenpakets zur Flexibilisierung von Kostenstrukturen und dessen erfolgreicher Umsetzung blieb der Kostenanstieg des Segments mit einem Plus von 9,1 % deutlich unterhalb der Mengenentwicklung.

In Verbindung mit dem im Jahresverlauf anziehenden Umschlagwachstum gelang es, die Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT, die zum Halbjahr 2010 mit einem Minus von 8,5 bzw. 13,4 % noch unter den Vorjahreswerten gelegen hatten, für das Gesamtjahr wieder auf einen deutlichen Wachstumskurs zurückzuführen. So verbesserte sich das EBITDA im Vorjahresvergleich um 4,8 % auf 236,3 Mio. € (im Vorjahr: 225,5 Mio. €), das Betriebsergebnis EBIT erreichte bei einem Anstieg um 4,1 % jetzt 155,7 Mio. € (im Vorjahr: 149,6 Mio. €). Die Ergebnismargen liegen mit 39,0 % (EBITDA) und 25,7 % (EBIT) zwar weiter unter den Werten des Rekordjahres 2008, bedeuten aber im aktuellen Branchenumfeld ein überdurchschnittliches Niveau.

Mit einer Fülle von Maßnahmen, die wesentlich zur Rückgewinnung von Marktanteilen beitrugen, hat die HHLA im Geschäftsjahr 2010 ihre Leistungsfähigkeit weiter gesteigert und zusätzliche Ladungsströme an den Hamburger Hafen gebunden. Exemplarisch für diese Maßnahmen steht der Auf- und Ausbau von Großschiffsliegeplätzen an den HHLA Container Terminals Burchardkai und Tollerort. Diese neuen Liegeplätze, am Burchardkai in Verbindung mit der Inbetriebnahme eines hochmodernen Blocklagers, haben wesentlichen Anteil daran, dass die wachsende Anzahl von Großcontainerschiffen mit 10.000 TEU und mehr mit ihren hohen Anforderungen an schnelle und

pünktliche Abfertigung kundengerecht bedient werden kann. Für die Attraktivität des Standorts Hamburg bedeutsam waren zudem der Aufbau der Feeder Logistik Zentrale, welche die Abläufe für die Zubringerschiffe im Hamburger Hafen optimiert sowie der systematische Ausbau des Intermodalnetzwerks für Containertransporte im europäischen Hinterland der deutschen Seehäfen. ► siehe auch nachfolgender Abschnitt, Segment Intermodal. Eine bessere Abfertigung

größerer Schiffe ist neben dem Kapazitätsausbau auch das Hauptziel des 2010 gestarteten Ausbauprojektes im Container Terminal Odessa, mit dem bis 2012 für umgerechnet rund 70 Mio. € Tiefwasserliegeplätze geschaffen und eine Vergrößerung der Terminalfläche realisiert wird. Dies ist eine Voraussetzung dafür, auch in Zukunft die Chancen des Aufkommenswachstums in dieser Region zu nutzen.

## Segment Intermodal

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2010	2009	Veränd.
Umsatzerlöse	317,3	277,3	14,4 %
EBITDA	42,5	31,6	34,6 %
EBITDA-Marge in %	13,4	11,4	2,0 PP
EBIT	24,8	4,4	462,6 %
EBIT-Marge in %	7,8	1,6	6,2 PP
EBIT aus fortgeführten Aktivitäten <sup>1</sup>	22,6	21,9	3,2 %
EBIT-Marge aus fortgeführten Aktivitäten in %	7,1	8,0	- 0,9 PP
Containertransport in Tsd. TEU <sup>2</sup>	1.696	1.500	13,1 %

<sup>1</sup> EBIT ohne restrukturierungsbedingte Einmaleffekte der Gesellschaft CTL (im Vorjahr: CTL und combisped).

<sup>2</sup> Das Transportvolumen wurde nicht quotial ermittelt.

Mit einem Wachstum des Transportvolumens um 13,1 % auf 1.696 Tsd. Standardcontainer (TEU) konnten die Gesellschaften des Segments Intermodal das Vorkrisenniveau im Geschäftsjahr 2010 schon annähernd wieder erreichen. In einzelnen Relationen wurde dieses Niveau sogar bereits deutlich überschritten. Dies gilt insbesondere für jene Gesellschaften und Transportrelationen, die eine große Wertschöpfungstiefe und hohe Servicelevels bieten, die für die Qualitäts- und Volumenforderungen der maritimen Logistik maßgeschneidert sind. Dazu zählt beispielsweise die HHLA Tochter Metrants, die mit ihrem System von Shuttlezügen und großen eigenen Inlandterminals Tschechien, die Slowakei und Ungarn direkt mit den Containerterminals in den deutschen Seehäfen verbindet. Metrants konnte 2010 auf ihrer Hauptstrecke Hamburg-Prag das Transportaufkommen um mehr als 30 % steigern.

Vergleichbar dynamisch entwickelte sich 2010 das Umschlagvolumen der mehrheitlich im Besitz der HHLA oder ihrer Töchter befindlichen Inlandterminals. Hier stieg der Containerumschlag um 37,2 % auf 1.227 Tsd. TEU (im Vorjahr:

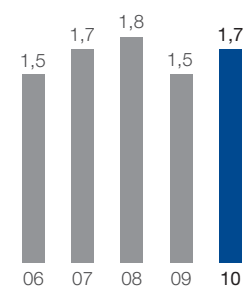
894 Tsd. TEU). Das starke Wachstum der Bahnverkehre führte 2010 auch zu einem deutlichen Marktanteilsgewinn im Verkehrsträgerwettbewerb: So stieg der Anteil der Schiene am Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens allein im Jahr 2010 auf 36,7 %. Im Jahr 2000 hatte dieser Wert erst bei 28,1 % gelegen. Zwar dominiert dank des hohen lokalen Ladungsaufkommens der Metropolregion Hamburg insgesamt noch immer der Lkw (2010: 61,6 %, 2000: 70,9 %) – im Fernverkehr hat die Bahn ihren Anteil jedoch längst auf weit über 70 % ausgebaut.

Trotz der hohen Mengendynamik im Gesamtmarkt der maritimen Containerlogistik im europäischen Hinterlandverkehr hat sich der hohe Wettbewerbsdruck im Jahresverlauf nur leicht abgeschwächt. Erst gegen Jahresende gelang es, für einzelne Transportangebote wieder Preisanehebungen durchzusetzen. Umso beachtlicher ist der Anstieg der Umsatzerlöse um 14,4 % auf 317,3 Mio. € (im Vorjahr: 277,3 Mio. €), der sich damit oberhalb der Mengentwicklung bewegt.

Von begrenzter Aussagekraft sind die Entwicklungen der Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT,

### Containertransport

in Mio. TEU



in denen sich Sondereffekte und ein sehr unterschiedlicher Geschäftsverlauf in den einzelnen Gesellschaften saldieren. So stieg das EBITDA des Segments einschließlich eines Buchgewinns aus dem Verkauf von Containerbrücken in Lübeck (2,2 Mio. €) um 34,6 % auf 42,5 Mio. € (im Vorjahr: 31,6 Mio. €). Ohne Berücksichtigung der im Vorjahr eingestellten Aktivitäten in Lübeck sowie des Erlöses von 2,2 Mio. € im Jahr 2010 erreichte das EBIT aus fortgeführten Aktivitäten 22,6 Mio. €. Es lag damit um 3,2 % oberhalb des Vorjahresniveaus. Zum Halbjahr hatte der EBIT-Rückgang noch 23,7 % betragen. Somit hat sich die Ertragslage im Laufe des Jahres deutlich stabilisiert. Die EBIT-Entwicklung würde sich noch positiver darstellen, hätte die HHLA nicht den Firmenwert der TFG Transfracht um 3,0 Mio. € berichtigt. Grund dafür sind die unbefriedigende Entwicklung im Berichtszeitraum und eine absehbar längere Phase der Neuausrichtung ihrer Geschäftsaktivitäten auf einen signifikant höheren Anteil von Direkt- und Shuttlezügen. Da sich die optimierten Prozesse für Steuerung und Disposition zunächst etablieren müssen, dürften sich die Umstellungen erst ab der zweiten Jahreshälfte 2011 auch ergebnisseitig auswirken.

Die konsequente Weiterentwicklung aller Intermodalaktivitäten in Richtung auf hochleistungsfähige integrierte Transportketten zwischen Seehafen und Kunden im europäischen Hinterland

stand im Mittelpunkt des Ausbaus des HHLA Intermodalnetzwerks im Jahr 2010. Dabei wird das erfolgreiche Geschäftsmodell der maritimen Logistik in den Südosteuropa-Verkehren Schritt für Schritt auf andere Regionen übertragen. So hat die TFG Transfracht den Anteil an Direktzügen von 10 % im Jahr 2009 auf 30 % im Jahr 2010 gesteigert. Für 2011 ist eine weitere Steigerung auf dann 50 % geplant. Im März 2010 haben HHLA und Eurogate das Joint Venture IPN Inland Port Network gegründet. Es bereitet derzeit den Aufbau eines Netzes von Inlandterminals in Deutschland vor, welche den Qualitätsanforderungen der maritimen Logistik entsprechen und erheblich günstigere Ausgangsbedingungen für den verstärkten Einsatz von Shuttleverkehren bieten. Um auch den Transport auf der letzten Meile zwischen Inlandterminal und Kunden weiter zu verbessern, hat die HHLA Tochter CTD im Juli 2010 zusammen mit dem Bremer Transportunternehmen EKB das Joint Venture CIT Container Inland Trucking gegründet, das ein flächendeckendes Netz von Zustellverkehren auf der Straße für die deutschen Inlandterminals aufbaut. Für Polen stand und steht der Aufbau leistungsfähiger Inlandterminals im Fokus: Ende Juni 2010 wurde in Kattowitz ein neuer Containerterminal eingeweiht, 2011 wird ein Terminal in Posen eröffnet. Auch Metrans beabsichtigt, sein Terminalnetz schrittweise zu erweitern.

## Segment Logistik

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2010	2009	Veränd.
Umsatzerlöse	120,4	114,9	4,8 %
EBITDA	13,2	14,0	- 6,0 %
EBITDA-Marge in %	11,0	12,2	- 1,2 PP
EBIT	6,2	8,2	- 25,0 %
EBIT-Marge in %	5,1	7,2	- 2,1 PP

Die wirtschaftliche Erholung des Jahres 2010 hat die operative Entwicklung des Segments Logistik geprägt. Innerhalb des breiten Dienstleistungsangebotes der Gesellschaften des Segments, von der Speziallogistik (Fahrzeuge, Frucht, Massengut) über hochwertige Kontraktlogistik bis zur Beratung, wuchsen Mengen und Umsatz. Ausnahme war lediglich die Fruchtlogistik, die 2010 Mindermengen infolge

veränderter Schiffsdispositionen eines Reeders verkraften musste. Dies führte zu einem Rückgang der Tonnage im Fruchtumschlag um 21,3 % auf 779 Tsd. t (im Vorjahr: 990 Tsd. t).

Dagegen wuchs das Aufkommen in der Fahrzeug- und Stückgutlogistik um insgesamt 10,4 % auf 1.292 Tsd. t (im Vorjahr: 1.171 Tsd. t). Entscheidenden Anteil daran hatte die Steigerung

der Fahrzeugumschläge um 48,3% auf 170 Tsd. Stück. Mit einem Wachstumssprung von 31,8%, der vor allem der Erholung der Erznachfrage zu verdanken ist, stieg der Massengutumschlag von 10,4 Mio. t im Jahr 2009 auf jetzt 13,8 Mio. t, das sind gut 11% des gesamten Hamburger Hafenumschlags. Noch dynamischer entwickelte sich das Kreuzfahrtgeschäft mit einer Steigerung der Schiffsanläufe um über 30% und einer Verdopplung des Passagieraufkommens auf rund 250.000. Auch die Beratungsleistungen der HPC-Gruppe wurden 2010 weltweit stärker nachgefragt als im Vorjahr. Innerhalb der Kontraktlogistik erfuhr das Projektgeschäft eine spürbare Belebung. Der intensive Preiswettbewerb in Verbindung mit einer noch unbefriedigenden Auslastungssituation führte in der Lager- und Kontraktlogistik insgesamt allerdings zu einer Belastung des Segmentergebnisses.

Für die unterschiedliche Entwicklung von Umsatz- und Ergebnisgrößen zeichnet eine Vielzahl von Faktoren verantwortlich. Angesichts der in diesem Segment branchenbedingt niedrigeren

Margen können hier schon kleinere Effekte zu Schwankungen im Ergebnis führen, welche die operative Entwicklung nicht adäquat abbilden. Hierzu zählen Sonderbelastungen, zum Beispiel aus der Bildung von Rückstellungen für Alterszeit. Vor diesem Hintergrund unterschritt das EBITDA mit 13,2 Mio. € das Vorjahresergebnis von 14,0 Mio. € um 6,0%. Der EBIT-Rückgang von 25,0% auf 6,2 Mio. € (im Vorjahr: 8,2 Mio. €) ist daneben auch auf einen investitionsbedingten Anstieg der Abschreibungen zurückzuführen. Die 2010 realisierten Ergebnismargen von 11,0% (EBITDA) sowie 5,1% (EBIT) sind im Branchenvergleich allerdings unverändert beachtlich.

### Mengenentwicklung

im Segment Logistik

	2010	2009
Fruchtumschlag in Tsd. t	779	990
Fahrzeug- und Stücklogistik in Tsd. t	1.292	1.171
Massengutumschlag in Mio. t	13,8	10,4
Kreuzfahrtschiffsanläufe	99	76

## Segment Immobilien

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2010	2009	Veränd.
Umsatzerlöse	34,0	32,7	3,8 %
EBITDA	16,8	16,4	2,2 %
EBITDA-Marge in %	49,5	50,2	- 0,7 PP
EBIT	12,7	12,3	3,2 %
EBIT-Marge in %	37,4	37,6	- 0,2 PP

Der Bürovermietungsmarkt in den deutschen Immobilienhochburgen hat sich nach dem aktuellen Büromarktüberblick von Jones Lang LaSalle im Laufe des Jahres 2010 deutlich belebt. So konnte am Standort Hamburg der Büroflächenumsatz im Berichtszeitraum mit 502.800 m<sup>2</sup> um rund 28% gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Aufgrund des anhaltend hohen Neubauvolumens von Büroflächen, denen kein entsprechendes Nachfragerwachstum gegenübersteht, stieg die Leerstandsquote auf jetzt 9,6%, blieb damit aber unter der 10-Prozent-Marke, deren Überschreiten Experten ursprünglich befürchtet hatten. In Hamburg war damit allerdings der stärkste Leerstandsanstieg aller großen deutschen Standorte im Verlauf der letzten zwölf Monate zu verzeichnen.

Die HHLA Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal am nördlichen Elbufer haben sich in diesem durch verstärkten Wettbewerbsdruck geprägten Marktumfeld positiv entwickelt. Der Umsatz stieg im Vorjahresvergleich um 3,8% auf 34,0 Mio. € (im Vorjahr: 32,7 Mio. €). Das EBITDA erreichte im Berichtszeitraum einen Wert von 16,8 Mio. €, das sind 2,2% mehr als die 16,4 Mio. € des vergangenen Jahres. Das EBIT verbesserte sich um 3,2% auf 12,7 Mio. € (im Vorjahr: 12,3 Mio. €). Die im Vorjahresvergleich nahezu unveränderten Ergebnismargen von 49,5% (EBITDA) (im Vorjahr: 50,2%) sowie von 37,4% (EBIT) (im Vorjahr: 37,6%) belegen die Ertragsstärke des Teilkonzerns.



Mit Neuvermietungen und Projektentwicklungen in der Speicherstadt wurde der behutsame Strukturwandel in dem historischen Quartier im Jahr 2010 fortgesetzt. Unternehmen aus der Kommunikations- und Kreativbranche auf mehr als 80.000 Quadratmetern machen die Speicherstadt inzwischen zu einem der bevorzugten Agenturstandorte Hamburgs.

Auch die HHLA Immobilien am nördlichen Elbufer entwickelten Struktur und Nutzung ihres Areals behutsam weiter. Nach dem erfolgreichen Abschluss eines Architekturwettbewerbs im Juni 2010 wird gegenwärtig die Realisierung eines großen Neubauprojektes mit einem architektonisch anspruchsvollen Mix aus Wohnen, Gewerbe und Gastronomie vorbereitet.

## Finanz- und Vermögenslage

### Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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 Konzernclearing werden die finanziellen Ressourcen des Konzerns gebündelt, das Zinsergebnis optimiert und die Abhängigkeit von externen Finanzierungsquellen wesentlich reduziert. Derivative Finanzinstrumente werden zur Reduzierung des Zinsrisikos sowie in geringem Umfang zur Reduzierung des Währungs- sowie Rohstoffpreisrisikos eingesetzt. Sie haben auf den HHLA Konzernabschluss keine wesentlichen Auswirkungen.

### Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Vor dem Hintergrund der positiven Geschäftsentwicklung im Jahr 2010 stellt sich die wirtschaftliche Lage der HHLA zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses ausgesprochen stabil dar. Die HHLA verfügt weiterhin über eine solide Bilanzstruktur und einen im Branchenvergleich geringen Verschuldungsgrad, der sich in einer Eigenkapitalquote vor Ausgleichszusagen an Minderheitsgesellschafter in Höhe von 40,1 % widerspiegelt (im Vorjahr: 40,0 %).

Aufgrund eines im Berichtsjahr geschlossenen Ergebnisabführungsvertrages innerhalb des Segments Container ergibt sich nach IAS 32 (Finanzinstrumente) eine als Fremdkapital zu klassifizierende Zahlungszusage. Zum Ausgleich

der vertraglich vereinbarten Ergebnisabführung ist über die anfängliche Laufzeit von fünf Jahren eine vornehmlich am künftigen wirtschaftlichen Ergebnis orientierte jährliche Zahlung an einen Minderheitsgesellschafter zu leisten. Die insgesamt erwartete Ausgleichszahlung führte entsprechend zu einer Umgliederung aus dem Minderheitenkapital in die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten. Unter Berücksichtigung dieser neuen bilanziellen Darstellung liegt die reguläre Eigenkapitalquote nunmehr bei 33,1 %.

Aufgrund der zum Bilanzstichtag vorhandenen komfortablen Liquiditätsbasis besteht kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

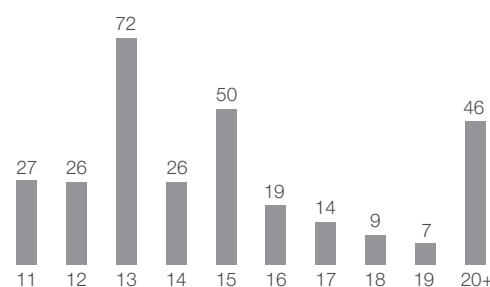
### Finanzierungsanalyse

Das Kerngeschäft 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 Finanzierung-Leasingverhältnisse ein.

Im Geschäftsjahr 2010 lagen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit 298,9 Mio. € unter dem Wert des Vorjahres von 330,0 Mio. €. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus Darlehenstilgungen in Höhe von 31,3 Mio. € (im Vorjahr: 34,3 Mio. €). Der Konzern nahm im Berichtszeitraum keine zusätzlichen externen Finanzierungen in Anspruch (im Vorjahr: 64,2 Mio. €). Die Fälligkeitsstruktur für die Folgejahre umfasst für 2013 und 2015 jeweils endfällige Darlehen aus zwischenzeitlich abgeschlossenen Investitionsprojekten, die mit den hieraus erwirtschafteten Zahlungsmittelzuflüssen und der verfügbaren Liquidität planmäßig zurückgeführt werden sollen. Auch darüber hinaus besteht aufgrund der vereinbarten Laufzeiten der Darlehen und einer stabilen Liquiditätsbasis kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

### Fälligkeiten der Bankdarlehen

nach Jahren in Mio. €



Die Darlehen sind überwiegend in Euro und sowohl mit fixen als auch mit variablen Zinssätzen abgeschlossen. Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestehen für einzelne Konzerngesellschaften Kreditaufgaben (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind (betrifft 27 % der Darlehen). Im Berichtsjahr wurden die Kreditaufgaben zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt. Zum Bilanzstichtag weist die HHLA erstmals langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen aus. Der Betrag in Höhe von 65,7 Mio. € resultiert aus der Passivierung der Leasingverbindlichkeit gegenüber der Hamburg Port Authority im Zusammenhang mit den Großschiffsliegeplätzen am HHLA Container Terminal Burchardkai sowie am HHLA Container Terminal Tollerort. Mit Ausnahme der im Konzernanhang näher erläuterten Operating-Leasingverhältnisse existieren keine nennenswerten außerbilanziellen Finanzierungsinstrumente ► siehe auch Seite 133, Konzernanhang. Die Operating-Leasingverhältnisse basieren in erster Linie auf langfristigen Verträgen des HHLA Konzerns mit der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. der Hamburg Port Authority über die Anmietung von Flächen und Kaimauern im Hamburger Hafen sowie in der Speicherstadt. Rückstellungen werden im HHLA Konzern im Wesentlichen für Pensionsrückstellungen gebildet und stehen der langfristigen Finanzierung zur Verfügung.

Die von der Holding im Wesentlichen zentral gehaltenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente beliefen sich zum Berichtsstichtag auf insgesamt 235,5 Mio. € (im Vorjahr: 173,5 Mio. €). Sie sind in Tages- sowie kurzfristigen Termingeldern bei inländischen Kreditinstituten mit ausgewiesener hoher Bonitätseinstufung angelegt. Aufgrund ausreichender liquider Mittel besitzen laufende Kreditlinien eine untergeordnete Bedeutung. Der Konzern verfügte zum Bilanzstichtag über nicht genutzte Kreditlinien in Höhe von rund 26,7 Mio. € (im Vorjahr: 30,5 Mio. €). Nach Einschätzung der HHLA wären höhere Kreditlinien aufgrund der soliden Bilanzstruktur jederzeit darstellbar, sofern aus der mittelfristigen Liquiditätsplanung ein entsprechender Bedarf erkennbar wäre. Vom gesamten Zahlungsmittelbestand unterlagen zum Berichtsstichtag 21,5 Mio. € (im Vorjahr: 11,8 Mio. €) Devisenausfuhrbeschränkungen in der Ukraine.

Da der HHLA auch außerhalb des Kapitalmarkts eine breite Palette von Möglichkeiten der Fremdfinanzierung zur Verfügung steht, sieht der Kon-

zern 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.

### Investitionsanalyse

Das Investitionsvolumen lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 173,8 Mio. € über dem Vorjahreswert von 159,7 Mio. €. Grund hierfür waren Anlagenzugänge im Rahmen des Finanzierungsleasings neuer Kaimauern für den Umschlagbetrieb in Höhe von 66,1 Mio. €, die nicht unmittelbar zahlungswirksam sind. Hierzu gegenläufig waren weitere Verlagerungen von Investitionen in Folgejahre. Von den getätigten Investitionen entfielen 158,9 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 149,7 Mio. €), 7,9 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 7,5 Mio. €) und 7,0 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 2,5 Mio. €).

Das Segment Container beanspruchte mit 137,9 Mio. € (im Vorjahr: 96,5 Mio. €) den größten Anteil an den Gesamtinvestitionen. Investiert wurde vor allem in neue Kaimauern und die Inbetriebnahme neuer Containerbrücken auf den Hamburger Umschlaganlagen.

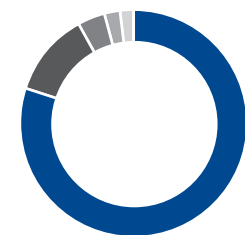
Im Segment Intermodal lagen die Gesamtinvestitionen mit 21,0 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 35,9 Mio. €. Dabei tätigte die Metrans-Gruppe weitere Investitionen in den Flächenausbau sowie in die Waggonbeschaffung. Bei den polnischen Gesellschaften wurde der geplante Ausbau des Terminalnetzwerks fortgesetzt.

Die Investitionssumme im Segment Logistik belief sich auf 3,7 Mio. € (im Vorjahr: 20,2 Mio. €). Den größten Anteil hatten dabei Anzahlungen für die geplante Beschaffung von zwei Kombigeräten und zwei Rangierloks für den Massengutumschlag.

Grundsätzlich wird der Investitionsschwerpunkt weiterhin darauf gelegt, die Produktivität auf bestehenden Terminalflächen durch den Einsatz modernster Umschlagtechnologie zu steigern. Zugleich werden der Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen sowie die Ausweitung und Optimierung der Logistikaktivitäten marktkonform forciert.

In den Verpflichtungen aus offenen Bestellungen sind 44,2 Mio. € Aktivierungen im Sachanlagevermögen enthalten.

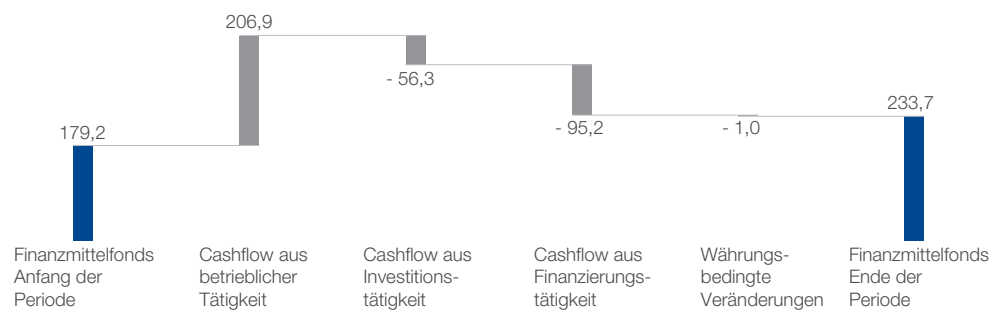
Investitionen  
nach Segmenten 2010



- 80 % Container
- 12 % Intermodal
- 4 % Immobilien
- 2 % Logistik
- 2 % Holding/Übrige

### Entwicklung Finanzmittelfonds

in Mio. €



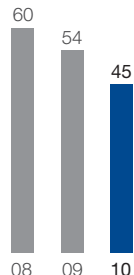
### Anlagenintensität

in %



### Anlagendeckungsgrad

in %



### Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2010	2009
Finanzmittelfonds am 01.01.	179,2	231,2
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	206,9	193,2
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 56,3	- 157,3
Free Cashflow	150,7	35,9
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 95,2	- 88,6
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	55,5	- 52,7
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	- 1,0	0,7
<b>Finanzmittelfonds per 31.12.</b>	<b>233,7</b>	<b>179,2</b>

Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit (Mittelzufluss) erhöhte sich im Berichtszeitraum vor allem infolge der positiven Ergebnisentwicklung auf 206,9 Mio. € (im Vorjahr: 193,2 Mio. €).

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit (Mittelabfluss) lag im Wesentlichen aufgrund nicht zahlungswirksamer Zugänge aus Finanzierungsleasing, zum Stichtag noch nicht abgerechneter Anlagenzugänge und aufgeschobener Investitionsprojekte mit 56,3 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 157,3 Mio. €. Hierin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen, in die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und in die immateriellen Vermögenswerte in Höhe von 64,4 Mio. € (im Vorjahr: 159,0 Mio. €) sowie weitere Auszahlungen in Höhe von 3,9 Mio. € (im Vorjahr: 7,9 Mio. €) insbesondere für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten sowie für Investitionen in langfristige finanzielle Vermögenswerte. Dem entgegen stehen Einzahlungen aus Abgängen

von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen, als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte sowie aus Abgängen von langfristigen finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 12,1 Mio. € (im Vorjahr: 9,6 Mio. €).

Der Free Cashflow als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit erhöhte sich auf 150,7 Mio. € gegenüber einem Vorjahreswert von 35,9 Mio. €.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit (Mittelabfluss) belief sich im Berichtszeitraum auf 95,2 Mio. € (im Vorjahr: 88,6 Mio. €) und war insbesondere geprägt durch die Dividendenzahlungen an die Aktionäre und Minderheitsgesellschafter für das Geschäftsjahr 2009 in Höhe von 61,3 Mio. € (im Vorjahr: 115,3 Mio. €). Die Auszahlung für die Tilgung von Finanzschulden in Höhe von 31,3 Mio. € (im Vorjahr: 34,3 Mio. €) trug ebenso zu diesem Mittelabfluss bei.

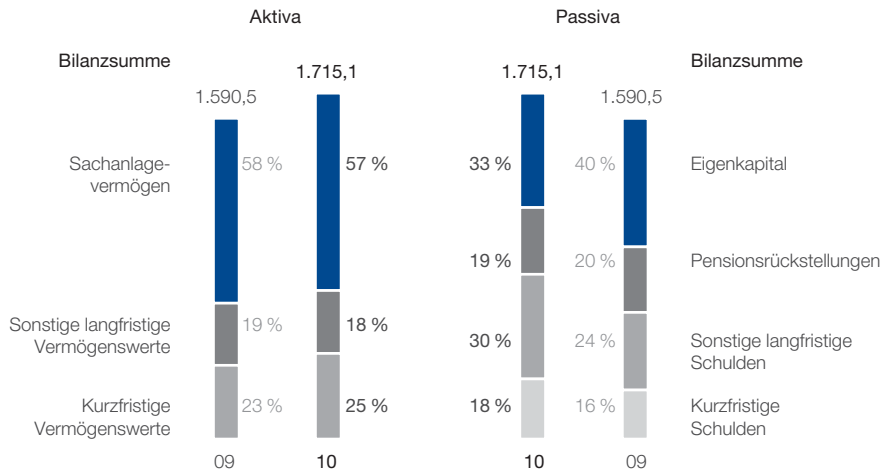
Hinsichtlich der Gesamtfinanzlage verfügt der HHLA Konzern zum Jahresende 2010 über ausreichend Liquidität. Der Finanzmittelfonds, der sich aus den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (235,5 Mio. €), vermindert um Verbindlichkeiten aus kurzfristigen Aufnahmen bei der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (0,6 Mio. €) und kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber anderen Gesellschaftern und Kreditinstituten (1,2 Mio. €), zusammensetzt, erreichte per 31. Dezember 2010 insgesamt 233,7 Mio. € und lag damit aus den zuvor genannten Gründen über dem Bestand vom Jahresbeginn (179,2 Mio. €).

### Unternehmenskäufe und -verkäufe

Im Geschäftsjahr 2010 wurden keine Unternehmenskäufe oder -verkäufe getätigt, die materielle

## HHLA Konzernbilanz

per 31.12. in Mio. € / in %



Auswirkungen auf die Finanz- und Vermögenslage des Konzerns hatten.

### Analyse der Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme des HHLA Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2010 gegenüber dem Jahresende 2009 um insgesamt 124,6 Mio. € auf 1.715,1 Mio. € erhöht.

Auf der Aktivseite lagen die langfristigen Vermögenswerte mit 1.290,6 Mio. € über den Werten des Vorjahres (1.224,9 Mio. €). Ursächlich für diese Entwicklung waren vor allem Investitionen in das Sachanlagevermögen.

Das kurzfristige Vermögen ist auf 424,5 Mio. € gestiegen (im Vorjahr: 365,6 Mio. €). Die Zunahme resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Zahlungsmittelbestand von 235,5 Mio. € (im Vorjahr: 173,5 Mio. €). Bedingt durch die im Jahresvergleich bessere Geschäftsentwicklung erhöhten sich auch die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf 126,5 Mio. € (im Vorjahr: 121,7 Mio. €). Gegenläufig wirkten sich der Rückgang der Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern auf 21,0 Mio. € (im Vorjahr: 23,4 Mio. €) und die Reduzierung der Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen auf 2,7 Mio. € (im Vorjahr: 6,7 Mio. €) aus.

Auf der Passivseite hat sich das Eigenkapital gegenüber dem Jahresende 2009 um 70,0 Mio. € auf 567,0 Mio. € (im Vorjahr: 637,0 Mio. €) verringert. Dies wurde im Wesentlichen durch die in der Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage beschriebene Verpflichtung auf künftige Aus-

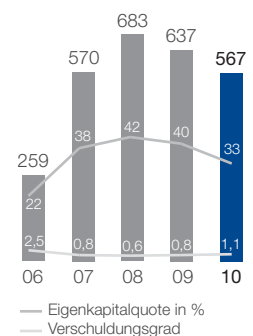
gleichszahlungen in Höhe von 121,5 Mio. € an einen Minderheitsgesellschafter und die damit verbundene Reduzierung des Minderheitenkapitals verursacht. Gegenläufig wirkte die Erhöhung im erwirtschafteten Eigenkapital durch den auf 113,9 Mio. € gestiegenen Konzernjahresüberschuss. Insgesamt verringerte sich dadurch die Eigenkapitalquote um 6,9 Prozentpunkte auf 33,1 % (im Vorjahr: 40,0 %).

Die langfristigen Schulden erhöhten sich zum Bilanzstichtag auf 850,0 Mio. € (im Vorjahr: 710,6 Mio. €). Der Anstieg resultierte insbesondere aus der Zunahme der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten aufgrund der Passivierung der zuvor genannten Zahlungszusage an einen Minderheitsgesellschafter sowie der Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Großschiffsliegeplätzen am CTB und am CTT. Entsprechend wirkte die Anpassung an einen geringeren Abzinsungsfaktor zur Barwertermittlung der Pensionsverpflichtungen von 4,5 % (im Vorjahr: 4,75 %). Die damit einhergehenden versicherungsmathematischen Effekte trugen im Wesentlichen zur Erhöhung der Pensionsrückstellungen um 6,0 Mio. € auf 331,1 Mio. € (im Vorjahr: 325,1 Mio. €) bei.

Die kurzfristigen Schulden erhöhten sich um 55,3 Mio. € auf 298,2 Mio. € (im Vorjahr: 242,9 Mio. €). Der Zugang resultierte insbesondere aus der Erhöhung der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten auf 91,1 Mio. € (im Vorjahr: 66,1 Mio. €). Grund dafür ist der kurzfristige Anteil der Ausgleichszahlung an den Minderheitsgesellschafter. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nahmen infolge der höheren Ge-

### Konzerneigenkapital

in Mio. €





samtleistung um 22,4 Mio. € auf 77,0 Mio. € zu. Entsprechend erhöhten sich auch die Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern von 3,4 Mio. € im Vorjahr auf nunmehr 5,6 Mio. €.

Der Verschuldungskoeffizient als Verhältnis der Nettofinanzschulden und Pensionsrückstellungen zum Konzerneigenkapital (Gearing Ratio) belief sich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2010 auf einen Wert von 1,1 (im Vorjahr: 0,8). Der Anstieg resultierte aus der Passivierung der Ausgleichszahlung an einen Minderheitsgesellschafter und der damit einhergehenden Reduzierung des Minderheiteneigenkapitals. ► siehe auch Seite 74 f., Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage. Ebenfalls zu einem Anstieg führte die Passivierung der Leasingverbindlichkeiten im Rahmen des Finanzierungsleasings der neuen Kaimauern für den Umschlagbetrieb.

## Angaben nach § 289 Abs. 4, § 315 Abs. 4 HGB und erläuternder Bericht

1. Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt 72.679.826,00 €. Es ist eingeteilt in 72.679.826 Stückaktien, davon 69.975.326 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 übrigen Teile des Unternehmens (A-Sparte) vermitteln. Der 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), wird als S-Sparte bezeichnet. Sämtliche übrigen Teile des Unternehmens (Teilkonzern Hafenlogistik) werden als A-Sparte bezeichnet. 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 verbrieften Rechte und Pflichten. Sofern das Gesetz die Fassung eines Sonderbeschlusses durch Aktionäre einer Gattung vorschreibt, sind nur die Inhaber von Aktien dieser Gattung stimmberechtigt.

2. Die Aktien, die im Rahmen des Börsengangs bevorrechtigt an Mitarbeiter der HHLA und der Unternehmen, an denen die HHLA unmittelbar oder mittelbar mindestens 50 % der Anteile hält, zugeteilt wurden, dürfen nicht vor Ablauf von vier Jahren ab dem Tag der Einbuchung der Aktien in das jeweilige Depot veräußert werden. Weitere Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen, auch solche aus Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern, bestehen nach Kenntnis des Vorstands nicht.

3. Ausweislich der Stimmrechtsmitteilungen gemäß § 21 Abs. 1 WpHG der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH), der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) sowie der HHLA Beteiligungsgesellschaft mbH (HHLA-BG) vom 6. November 2007 bzw. 4. Januar 2008 hält die FHH über ihre Tochtergesellschaft HGV und deren Tochtergesellschaft HHLA-BG Stimmrechte in Höhe von insgesamt 69,71 % (50.625.000 Stimmrechte). Die Stimmrechte der HGV und der HHLA-BG werden der FHH jeweils gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Satz 3 WpHG zugerechnet. Die vorgenannten Zahlen beziehen sich auf den Stand zu dem in der jeweiligen Stimmrechtsmitteilung angegebenen Zeitpunkt. Weitere Stimmrechtsmitteilungen, die eine direkte oder indirekte Beteiligung am Kapital, die 10 % der Stimmrechte überschreitet, beinhalten, haben nicht vorgelegen.

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; eine Stimmrechtskontrolle am Kapital beteiligter Arbeitnehmer besteht nicht.

6. Die Ernennung und die Abberufung der Vorstandsmitglieder erfolgt gemäß §§ 84, 85 AktG in Verbindung mit § 31 MitbestG und § 8 der Satzung. Danach ist für die Bestellung und Abberufung eines Vorstandsmitglieds der Aufsichtsrat zuständig. Er entscheidet gemäß § 31 MitbestG mit einer Mehrheit von zwei Dritteln seiner Mitglieder. Kommt diese Mehrheit nicht zustande, so hat der Vermittlungsausschuss innerhalb eines Monats nach der Abstimmung dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu unterbreiten. Neben dem Vorschlag des Vermittlungsausschusses können dem Aufsichtsrat auch andere Vorschläge unterbreitet werden. Bei Abstimmungen über die dem Aufsichtsrat unterbreiteten Vorschläge ist die

einfache Stimmenmehrheit ausreichend. Für den Fall, dass die Abstimmung Stimmgleichheit ergibt, hat der Aufsichtsratsvorsitzende gemäß § 31 Abs. 4 MitbestG bei einer erneuten Abstimmung zwei Stimmen.

Die Satzung kann durch Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Die Änderung wird mit der Eintragung in das Handelsregister wirksam. 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. Hiervon ausgenommen sind Satzungsänderungen, für die das Gesetz zwingend eine größere Mehrheit vorschreibt. Nach § 11 Abs. 4 der Satzung ist der Aufsichtsrat ermächtigt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur ihre Fassung betreffen. Sofern durch eine Satzungsänderung das Verhältnis zwischen A- und S-Aktien geändert werden soll, bei einer Kapitalerhöhung oder bei Maßnahmen nach dem Umwandlungsgesetz ist jeweils ein Sonderbeschluss gemäß § 138 AktG der betroffenen A- bzw. S-Aktionäre erforderlich.

7.1 Der Vorstand ist gemäß § 3 Abs. 4 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 1. September 2012 durch Ausgabe von bis zu 33.742.924 neuen auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals bis zu 33.742.924,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien ausgeschlossen. Der Vorstand wurde ferner ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien auszuschließen,

7.1.1 wenn die Erhöhung des Grundkapitals gegen Bareinlagen erfolgt und insgesamt einen Betrag von 10% des auf A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals nicht übersteigt und der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien zum Zeitpunkt der Festlegung des Ausgabepreises durch den Vorstand nicht wesentlich unterschreitet;

7.1.2 wenn er das Grundkapital zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensbeteiligungen, Teilen von Unternehmen, gewerblichen Schutzrechten wie z. B. Patenten, Marken oder

hierauf gerichteten Lizenzen oder sonstigen Produktrechten gegen Sacheinlagen erhöht,

7.1.3 soweit es zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist oder

7.1.4 um die neuen Aktien Mitarbeitern der Gesellschaft und ihrer Tochterunternehmen zum Erwerb anzubieten (Mitarbeiterbeteiligung).

7.2 Der Vorstand ist darüber hinaus gemäß § 3 Abs. 5 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 1. September 2012 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). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien ausgeschlossen. Der Vorstand ist ferner 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 Das Grundkapital der Gesellschaft ist gemäß § 3 Abs. 6 der Satzung um bis zu 6.900.000,00 € durch Ausgabe von bis zu 6.900.000 neuen auf den Namen lautenden A-Aktien bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie

a) die Inhaber und/oder Gläubiger von Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen von Options- bzw. Wandlungsrechten Gebrauch machen, die durch Ausgabe von Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen durch die Gesellschaft oder durch Gesellschaften, an denen die Gesellschaft eine Mehrheitsbeteiligung hält, bis zum 15. Juni 2013 eingeräumt wurden, oder

b) die zur Wandlung verpflichteten Inhaber bzw. Gläubiger der von der Gesellschaft oder deren verbundenen Unternehmen bis zum 15. Juni 2013 auszugebenden Wandelschuldverschreibungen ihre Pflicht zur Wandlung erfüllen.

Die neuen A-Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch Ausübung von Wandlungs- bzw. Optionsrechten oder durch Erfüllung von Wandlungspflichten entstehen, am Gewinn teil. Abweichend hiervon kann der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats festlegen, dass die neuen A-Aktien vom Beginn des Geschäftsjahres an, für das im Zeitpunkt der

Ausübung von Wandlungs- bzw. Optionsrechten oder der Erfüllung von Wandlungspflichten noch kein Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns gefasst worden ist, am Gewinn teilnehmen.

7.4.1 Die Gesellschaft wurde in der Hauptversammlung am 16. Juni 2010 ermächtigt, bis zum 15. Dezember 2011 eigene A-Aktien im Umfang von insgesamt bis zu 10% des derzeitigen auf A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Auf die erworbenen A-Aktien dürfen zusammen mit anderen eigenen A-Aktien, die sich im Besitz der Gesellschaft befinden oder ihr nach den §§ 71 a ff. AktG zuzurechnen sind, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10% des auf A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft entfallen. Die Ermächtigung darf nicht zum Zwecke des Handels in eigenen Aktien ausgenutzt werden. Die Ermächtigung kann ganz oder in Teilbeträgen, ein- oder mehrmalig, in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke durch die Gesellschaft oder durch ihre Konzernunternehmen oder für ihre oder deren Rechnung von Dritten ausgeübt werden. Der Erwerb kann nach Wahl des Vorstands über die Börse oder mittels eines an sämtliche A-Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots bzw. mittels einer öffentlichen Aufforderung zur Abgabe eines Kaufangebots erfolgen.

(1) Erfolgt der Erwerb der A-Aktien über die Börse, so darf der von der Gesellschaft gezahlte Gegenwert je A-Aktie (ohne Erwerbsnebenkosten) den durchschnittlichen Börsenkurs der A-Aktien der Gesellschaft in der Xetra-Schlussauktion (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) an der Frankfurter Wertpapierbörse an den dem Erwerb vorangehenden letzten fünf Börsentagen um nicht mehr als 5% über- oder unterschreiten.

(2) Erfolgt der Erwerb mittels eines an alle A-Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots bzw. einer öffentlichen Aufforderung zur Abgabe eines Kaufangebots, so ist dieser zulässig, wenn der gebotene Kaufpreis oder die Grenzwerte der Kaufpreisspanne je A-Aktie (ohne Erwerbsnebenkosten) den durchschnittlichen Börsenkurs der A-Aktien der Gesellschaft in der Xetra-Schlussauktion (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) an der Frankfurter Wertpapierbörse an den der Veröffentlichung der Entscheidung zur Abgabe des Kaufangebots bzw. der öffentlichen Aufforderung zur Abgabe eines Kaufangebots vorangehenden letzten fünf

Börsentagen um nicht mehr als 10% über- oder unterschreitet. Ergeben sich nach der Veröffentlichung eines Kaufangebots bzw. der öffentlichen Aufforderung zur Abgabe eines Kaufangebots erhebliche Abweichungen des maßgeblichen Kurses, so kann das Angebot bzw. die Aufforderung zur Abgabe eines solchen Angebots angepasst werden. In diesem Fall wird auf den durchschnittlichen Börsenkurs der A-Aktien in der Xetra-Schlussauktion (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) der letzten fünf Börsentage vor der Veröffentlichung einer etwaigen Anpassung abgestellt. Das Volumen des Angebots kann begrenzt werden. Sofern die gesamte Annahme des Angebots dieses Volumen überschreitet, muss der Erwerb nach Quoten erfolgen. Ein bevorrechtigter Erwerb geringerer Stückzahlen von bis zu 100 Stück A-Aktien der Gesellschaft je Aktionär kann unter insoweit partiellem Ausschluss eines gegebenenfalls bestehenden Rechts der übrigen Aktionäre zur Andienung ihrer A-Aktien vorgesehen werden. Das Kaufangebot bzw. die öffentliche Aufforderung zur Abgabe eines Kaufangebots kann weitere Bedingungen vorsehen.

7.4.2 Der Vorstand wurde weiterhin ermächtigt, A-Aktien der Gesellschaft, die aufgrund vorstehender Ermächtigung erworben werden, mit Zustimmung des Aufsichtsrats zu allen gesetzlich zugelassenen Zwecken, einschließlich der nachfolgend genannten, zu verwenden:

(1) Die A-Aktien können auch in anderer Weise als über die Börse oder durch Angebot an alle A-Aktionäre wieder veräußert werden, soweit diese A-Aktien zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenkurs von Aktien der Gesellschaft gleicher Ausstattung zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Als maßgeblicher Börsenkurs im Sinne der vorstehenden Regelung gilt der Durchschnittskurs der Aktienkurse der A-Aktien der Gesellschaft in der Xetra-Schlussauktion (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) an der Frankfurter Wertpapierbörse während der der Veräußerung der eigenen Aktien vorangehenden letzten fünf Börsentage. In diesem Fall darf die Anzahl der zu veräußernden Aktien zusammen mit neuen Aktien, die seit Wirksamwerden dieser Ermächtigung unter Bezugsrechtsausschluss gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG begeben worden sind, insgesamt höchstens 10% des im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung vorhandenen, auf A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals nicht überschreiten.

(2) Die A-Aktien können gegen Sachleistung an Dritte veräußert werden, insbesondere im Rahmen von Zusammenschlüssen mit Unternehmen oder zum Erwerb von Unternehmen, Beteiligungen an Unternehmen oder Unternehmensteilen.

(3) Die A-Aktien können 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 verwendet werden.

(4) Die A-Aktien können Personen, die in einem Arbeitsverhältnis zu der Gesellschaft oder einem mit ihr verbundenen Unternehmen stehen, zum Erwerb angeboten bzw. übertragen werden.

(5) Die A-Aktien können ganz oder teilweise eingezogen werden, ohne dass es eines weiteren Hauptversammlungsbeschlusses bedarf. Sie können auch im vereinfachten Verfahren gemäß § 237 Abs. 3–5 AktG eingezogen werden. Von der Ermächtigung zur Einziehung kann mehrfach Gebrauch gemacht werden. Erfolgt die Einziehung im vereinfachten Verfahren gemäß § 237 Abs. 3 Nr. 3 AktG, ist der Vorstand zur Anpassung der Zahl der Stückaktien in der Satzung ermächtigt.

7.4.3 Das Bezugsrecht der Aktionäre auf die eigenen Aktien der Gesellschaft wird insoweit ausgeschlossen, wie diese Aktien gemäß den vorstehenden Ermächtigungen in 7.4.2 Ziff. (1) bis (4) verwendet werden.

7.4.4 Die Ermächtigungen unter 7.4.2 Ziff. (1) bis (5) erfassen auch die Verwendung von Aktien der Gesellschaft, die aufgrund von § 71 d Satz 5 AktG erworben wurden.

7.4.5 Die Ermächtigungen unter 7.4.2 können einmal oder mehrmals, ganz oder in Teilen, einzeln oder gemeinsam, die Ermächtigungen gemäß 7.4.2 Ziff. (1) bis (4) können auch durch abhängige oder im Mehrheitsbesitz der Gesellschaft stehende Unternehmen oder auf deren Rechnung oder auf Rechnung der Gesellschaft handelnde Dritte ausgenutzt werden.

7.5 Der Vorstand wurde von der Hauptversammlung am 16. Juni 2010 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 15. Juni 2013 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Options- und/oder

Wandelschuldverschreibungen (im Folgenden zusammenfassend auch „Schuldverschreibungen“) zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Options- bzw. Wandlungsrechte auf neue A-Aktien der Gesellschaft nach näherer Maßgabe der Options- bzw. Wandelanleihebedingungen zu gewähren. Der Gesamtnennbetrag der im Rahmen dieser Ermächtigung auszugebenden Schuldverschreibungen darf insgesamt 400.000.000,00 € nicht übersteigen. Options- und Wandlungsrechte dürfen nur auf A-Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen, auf die A-Aktien entfallenden Betrag des Grundkapitals von bis zu insgesamt nominal 6.900.000,00 € ausgegeben werden.

Das Bezugsrecht der S-Aktionäre ist ausgeschlossen.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der A-Aktionäre auf die Schuldverschreibungen ganz oder teilweise auszuschließen:

- I für Spitzenbeträge;
- I soweit es erforderlich ist, um den Inhabern bzw. Gläubigern von dann ausstehenden Optionsrechten bzw. Wandelschuldverschreibungen ein Bezugsrecht auf Optionsschuldverschreibungen bzw. Wandelschuldverschreibungen in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung des Options- bzw. Wandlungsrechts bzw. nach Erfüllung der Wandlungspflicht zustehen würde;
- I sofern Schuldverschreibungen gegen bar ausgegeben werden und der Ausgabepreis den nach anerkannten finanzmathematischen Methoden ermittelten theoretischen Marktwert der Teilschuldverschreibungen nicht wesentlich unterschreitet. Diese Ermächtigung zum Bezugsrechtsausschluss besteht jedoch nur für Schuldverschreibungen mit einem Wandlungs- bzw. Optionsrecht bzw. einer Wandlungspflicht auf Aktien, auf die ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von insgesamt nicht mehr als 10 % des Grundkapitals entfällt, und zwar weder zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch zum Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung; für die Frage des Ausnutzens der 10%-Grenze ist der Ausschluss des Bezugsrechts aufgrund anderer Ermächtigungen nach § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG zu berücksichtigen.



Der jeweils festzusetzende Wandlungs- oder Optionspreis für eine A-Aktie der Gesellschaft (Bezugspreis) muss auch bei einem variablen Umtauschverhältnis oder variablen Options- bzw. Wandlungspreis entweder

- I mindestens 80% des durchschnittlichen Schlussauktionspreises der A-Aktien der Gesellschaft im Xetra-Handel (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) (i) an den zehn Handelstagen vor dem Tag der Beschlussfassung durch den Vorstand über die Begebung der Schuldverschreibungen oder (ii) an den fünf Handelstagen unmittelbar vor der öffentlichen Bekanntgabe eines Angebots zur Zeichnung von Schuldverschreibungen oder (iii) an den fünf Handelstagen unmittelbar vor der Abgabe der Annahmeerklärung durch die Gesellschaft nach einer öffentlichen Aufforderung zur Abgabe von Zeichnungsangeboten betragen

oder

- I mindestens 80% des durchschnittlichen Schlussauktionspreises der A-Aktien der Gesellschaft im Xetra-Handel (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) während der Tage, an denen die Bezugsrechte auf die Schuldverschreibungen an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main gehandelt werden, mit Ausnahme der beiden letzten Handelstage des Bezugsrechtshandels, entsprechen.

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

8. Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, bestehen nicht.

9. Die im Berichtszeitraum gültigen Anstellungsverträge der Vorstandsmitglieder enthalten Klauseln, die im Falle einer vorzeitigen Beendigung des Anstellungsvertrags aufgrund einer Änderung der Mehrheitsverhältnisse und vergleichbarer Sachverhalte die Zahlung einer Vergütung für das jeweilige Vorstandsmitglied vorsehen. Vereinbart ist die Zahlung der noch ausstehenden Vergütung für die jeweilige Restlaufzeit des Anstellungsver-

trags als Einmalzahlung unter Berücksichtigung einer Abzinsung in der Höhe von 2% p.a. Bei dieser Abfindungszahlung wird der zukünftige Anspruch auf Zahlung einer variablen Tantieme aus dem Durchschnitt der Jahresergebnisse der letzten drei abgeschlossenen Geschäftsjahre berechnet. Erzielt das Vorstandsmitglied bis zum ursprünglich vorgesehenen Ablauf seines Vorstandsanstellungsvertrags weitere Einkünfte, werden solche Einkünfte bis zu einer bestimmten Höhe auf die Abfindungszahlung angerechnet.

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

## Risiko- und Chancenbericht

### Risikomanagement

Das Risikomanagementsystem der HHLA fördert den bewussten Umgang mit unternehmerischen Risiken; es zielt darauf ab, Risiken rechtzeitig zu erkennen sowie Maßnahmen zur Risikobewältigung oder -vermeidung zu ergreifen und so eine Bestandsgefährdung des HHLA Konzerns zu vermeiden. Bedeutender Baustein dazu ist die Berücksichtigung der Grundsätze der Förderung unternehmerischen Denkens und eigenverantwortlichen Handelns.

Unter Risiko wird dabei die Gefahr einer negativen Abweichung von der operativen oder strategischen Planung bzw. der aktuellen Prognose verstanden.

Um den Umgang mit Risiken zu ermöglichen, umfasst das Risikomanagementsystem die notwendigen organisatorischen Regelungen und Maßnahmen zur Risikofrüherkennung und zum aktiven Umgang mit dem jeder unternehmerischen Betätigung innewohnenden Chancen- und Risikoprofil. Die HHLA hat dazu ein nachvollziehbares, alle Unternehmensaktivitäten umfassendes System auf Basis vom Vorstand festgelegter risikopolitischer Grundsätze geschaffen. Die Arbeit des Risikomanagements erfolgt nach systematischen Grundsätzen und unterliegt einem permanenten Verbesserungsprozess.

Als wesentliche Elemente des Risikomanagementsystems wurden in Zusammenarbeit von Vorstand, Revision und Konzerncontrolling klare

Verantwortlichkeiten für die Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken festgelegt.

Risiken werden im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert. Die identifizierten Risiken werden eindeutig beschrieben, entsprechend den definierten Risikofeldern klassifiziert sowie einem Risikoverantwortlichen zugeordnet.

Ein Risiko wird ausgedrückt durch die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos und die mögliche Schadenshöhe, die bei Risikoeintritt zu einer entsprechenden Minderung des operativen Ergebnisses oder des Cashflows vor Steuern führt.

Bei der Risikobewertung ist der Schaden mit der dazugehörigen zu erwartenden Eintrittswahrscheinlichkeit anzugeben. Dabei wird zwischen Brutto- (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen zur Reduzierung und Steuerung) und Nettorisiko (unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Reduzierung und Steuerung) unterschieden. Die Risikobewertung erfolgt unter Einbeziehung von gegebenen bzw. realistisch anzunehmenden Umständen. Dabei können neben Schätzungen, wirtschaftlichen oder mathematisch-statistischen Ableitungen auch aus dem Planungsprozess gewonnene Sensitivitäten herangezogen werden.

Mit dem Ziel, eine konzern einheitliche Darstellung von gleichartigen Risiken zu erreichen, erfolgt bei der Bewertung der identifizierten Risiken hinsichtlich der Ermittlung und des Ansatzes der Eintrittswahrscheinlichkeit und möglicher Schäden eine Abstimmung mit dem zentralen Risikomanagement.

Aufbauend auf der Risikoidentifizierung und der Risikobewertung werden Steuerungsmaßnahmen definiert, die die Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder Schadenshöhe zielgerichtet reduzieren. Die Risiken werden laufend beobachtet und wesentliche Veränderungen quartalsweise berichtet und dokumentiert. Darüber hinaus ist bei Auftreten, Wegfall oder Änderung wesentlicher Risiken ad hoc zu berichten. Die Risikoberichterstattung erfolgt nach konzernweit einheitlichen Berichtsformaten, um ein konsistentes Gesamtbild der Risiken entwickeln zu können.

Die wesentlichen Elemente des Risikomanagementsystems und der Risikoberichterstattung sind in einer Konzernrichtlinie beschrieben.

Die Revision ist für die Systemprüfung des Risikomanagements verantwortlich. Darüber hinaus nimmt der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung eine Beurteilung des Risikofrüherkennungssystems vor.

### **Internes Kontrollsystem und Risikomanagement der Rechnungslegung** **Aufbau des Systems**

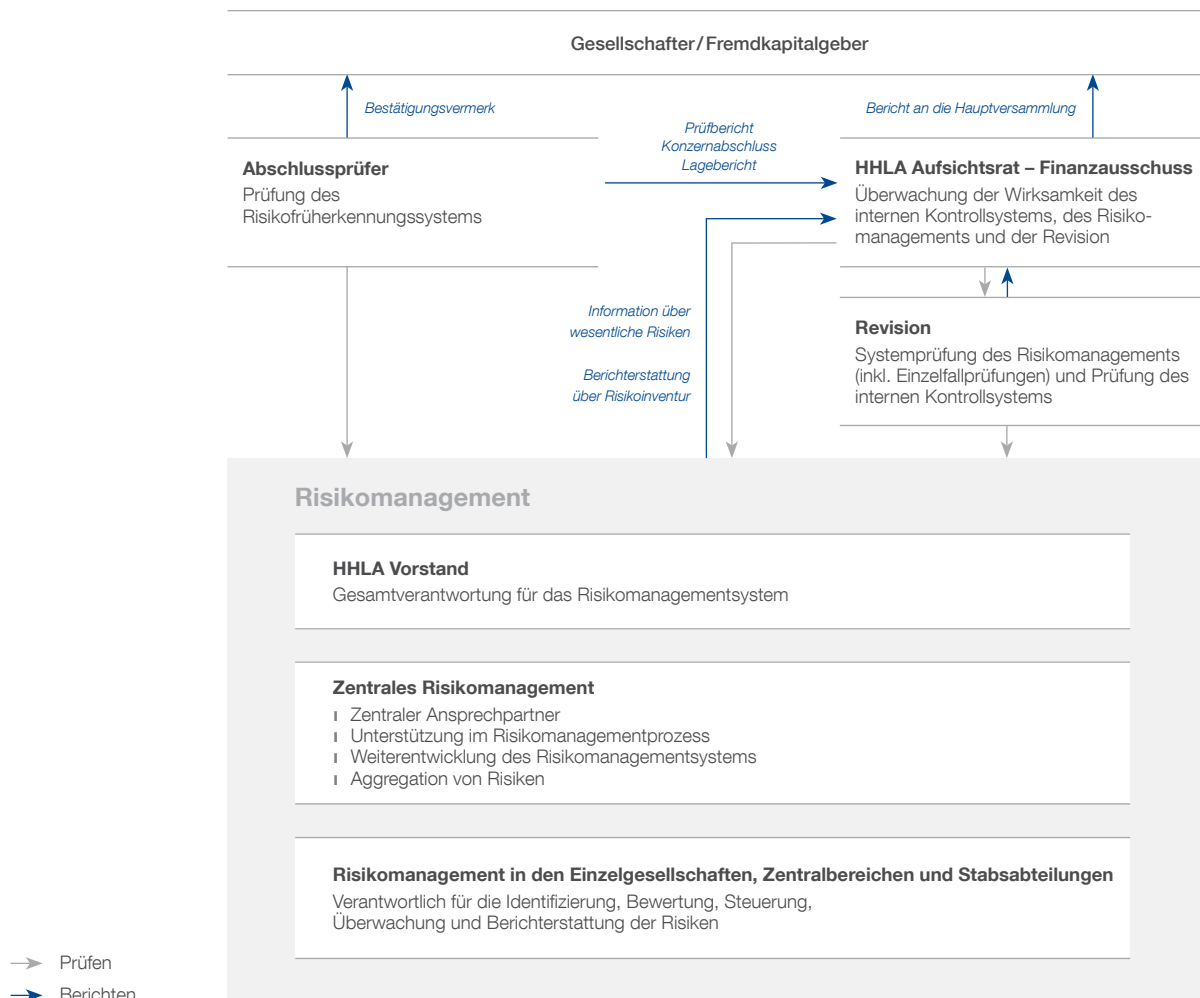
Das interne Kontrollsystem der HHLA soll sicherstellen, dass die unternehmensweiten (Rechnungslegungs-)Prozesse einheitlich, transparent und zuverlässig sowie im Einklang mit den gesetzlichen Normen, vertraglichen und freiwilligen Verpflichtungen sowie den unternehmensinternen Handlungsanweisungen erfolgen. 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 über Aufbau und Funktionsfähigkeit für die interne und externe Berichterstattung.

Das interne Kontrollsystem und Risikomanagement der Rechnungslegung basiert auf den Kriterien, die in dem vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen Arbeitspapier „Internal Control – Integrated Framework“ festgelegt sind. Prozessabläufe der Rechnungslegung werden dahingehend beurteilt, ob Risiken der Sicherstellung von Vollständigkeit, Existenz, 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 Mitarbeitern notwendigerweise Ermessensspielräume zugestanden, woraus weitere Risiken entstehen können.

Interne Kontrollen sollen sicherstellen, dass Risiken der Rechnungslegung reduziert und Geschäftsvorfälle bilanziell richtig erfasst, aufbereitet und gewürdigt, dokumentiert sowie zeitnah und korrekt buchhalterisch in die Finanzbericht-

## Organisation des Risikomanagements



erstattung übernommen werden. Bei allen rechnungslegungsrelevanten Prozessen sind Kontrollen installiert. Interne Kontrollen gewährleisten einen effizienten Rechnungslegungsprozess, in dem Fehler weitgehend vermieden, jedenfalls aber entdeckt werden können.

Die Prozesse, Risiken und Kontrollen der Rechnungslegung sind mit den jeweiligen Verantwortlichkeiten und Berichtswegen dokumentiert und beschrieben. Die Dokumentation von Risiken und Kontrollen erfolgt dabei mittels einer Risiko-Kontroll-Matrix. Es erfolgt eine laufende Aktualisierung von Prozessen, Risiken und Kontrollen.

Die Überwachung des internen Kontrollsystems und Risikomanagements der Rechnungslegung obliegt der Revision. Darüber hinaus nimmt der Abschlussprüfer im Rahmen der Prüfung der Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems Prüfungshandlungen überwiegend auf der Basis von Stichproben vor.

Dem internen Kontrollsystem und Risikomanagement der Rechnungslegung sind Grenzen auferlegt, 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

Bei der HHLA sind die Verantwortungsbereiche im Hinblick auf die Rechnungslegung klar strukturiert und zugeordnet. Der Vorstand der HHLA trägt die Gesamtverantwortung für das interne Kontrollsystem und Risikomanagement der Rechnungslegung im HHLA Konzern. Für die ordnungsgemäße Durchführung der Rechnungslegungsprozesse sind die Zentralbereiche der HHLA Holding sowie die Konzerngesellschaften verantwortlich. Die am Rechnungslegungsprozess beteiligten Fachabteilungen sind

in personeller und materieller Hinsicht geeignet ausgestattet. Die jeweils handelnden Mitarbeiter weisen die erforderlichen Qualifikationen auf.

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 Freigabegrenzen für Bestellwesen, Zahlungsverkehr sowie Buchhaltung festgelegt. Diese beinhalten insbesondere auch ein 4-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 Tochterunternehmen die jeweiligen Einzelabschlüsse durch weitere Informationen zu standardisierten Berichtspaketen ergänzt, die dann für sämtliche Einzelunternehmen in das Konsolidierungsmodul SAP EC-CS 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 detaillierten funktionsbezogenen Berechtigungen sind in einer SAP-Berechtigungsrichtlinie festgehalten. Darüber hinaus regelt eine IT-Sicherheitsrichtlinie den generellen Zugang zu den IT-Systemen.

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 Kon-

solidierungsprozess 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 Konzern-Verrechnungsverkehrs und der darauf aufbauenden Saldenabstimmungen oder zur Ermittlung des beizulegenden Wertes 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 im SAP EC-CS festgelegter Kontrollmechanismen bzw. durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerhafte Daten identifiziert und ggf. korrigiert.

## Risikopositionen

### Strategische Risiken

Die fortschreitende Entwicklung der Schiffsgrößen beeinflusst auch die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA und Hamburgs als Hafenstandort. Der Ausbau der regionalen Verkehrs- und Hinterlandinfrastruktur ist daher zwingend erforderlich.

Von erheblicher Bedeutung ist die Fahrrinnenanpassung der Elbe auf einen Salzwassertiefgang von durchgehend 13,50 m und tideabhängig 14,50 m. Das zuständige Bundesverkehrsministerium und die Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit rechnen damit, dass Ende des Jahres 2011 mit den Ausbauarbeiten begonnen werden kann, sofern das erforderliche Baurecht dann vorliegt. Erste durchgreifende Verbesserungen für die tideabhängige Schifffahrt sind ca. neun Monate nach Baubeginn zu erwarten. Im Jahr 2013 wäre dann eine vollständige Fertigstellung möglich.

Für den Hamburger Hafen ist die Fahrrinnenanpassung eine zentrale Voraussetzung, um seine Marktstellung als wichtiges Drehkreuz internationaler Containerverkehre auch in Zukunft halten und ausbauen zu können. Verzögerungen bei der Fahrrinnenanpassung können dazu führen, dass Reedereien in der Disposition ihrer Liniendienste vermehrt andere Umschlagplätze mit besserer nautischer Erreichbarkeit in Betracht ziehen und sich Verkehre damit gegebenenfalls auf Dauer am Hamburger Hafen vorbeientwickeln. Derartige Auswirkungen belasten die Geschäftsentwicklung der HHLA und können – in Abhängigkeit vom Fortgang des Verfahrens und von weiteren



Reaktionen auf Reederseite – erhebliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage verursachen.

Neben der Fahrinnenanpassung sind zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sowie zur Optimierung der Abläufe für den hinterlandseitigen Zu- und Ablauf der Warenströme die Modernisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur erforderlich. Als für die Hafenwirtschaft besonders wichtige Projekte sind hier der Bau der Hafenuferspange (A252), die Realisierung der Y-Trasse sowie der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals hervorzuheben. Die HHLA geht davon aus, dass die Infrastrukturprojekte auch weiterhin durch die politischen Entscheidungsträger vorangetrieben werden. Über die Einbringung der Interessen der HHLA in entsprechende Gremien sowie die Mitwirkung in Verbänden und aktive Öffentlichkeitsarbeit versucht die HHLA weiteren Verzögerungen vorzubeugen.

### Marktrisiken

Für die weitere Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen oder Logistikdienstleistungen ist ein stabiles und fortschreitendes Wachstum der Volkswirtschaften in den Zielmärkten der HHLA erforderlich. Grundsätzlich gehen führende Wirtschaftsforscher und Institute für 2011 von einem gegenüber 2010 zwar leicht abgeschwächten, jedoch stabilen weltweiten Wirtschaftswachstum aus.

Die weitere wirtschaftliche Entwicklung kann jedoch durch verschiedene makroökonomische Risiken gefährdet werden. Risikopotenzial geht weiterhin von den Finanzmärkten aus. Während die von der europäischen Schuldenkrise betroffenen Staaten zwar inzwischen Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung eingeleitet haben und die weitere Refinanzierung der Staaten über Anleihen mit zum Teil hohen Risikoaufschlägen sowie Rettungsmaßnahmen auf EU-Ebene gewährleistet scheint, ruhen in den Bilanzen der Banken nach wie vor Risiken. Die Subprime-Krise hat gezeigt, welche Auswirkungen Verwerfungen auf den Finanzmärkten auf die Realmärkte und damit auf den Welthandel haben können.

Die zuletzt bereits stark gestiegenen Preise für konjunktursensible Rohstoffe wie Öl, Kupfer, oder seltene Erden werden nach Einschätzungen von Experten in 2011 weiter steigen und könnten so die weltweite Konjunkturerholung beeinträchtigen.

Protektionistische Bestrebungen der Staaten, durch Geldpolitik die eigene Währung künstlich niedrig zu halten, um die Wettbewerbsfähigkeit der eigenen Wirtschaft zu erhöhen, könnten durch andere Staaten mit Handelssanktionen wie Ausgleichszöllen sanktioniert werden, welche den Welthandel belasten könnten.

Die chinesische Zentralbank hat seit Oktober zweimal den Leitzins erhöht, um die Inflation einzudämmen. Dies führt an den Märkten zu Befürchtungen, weitere Erhöhungen könnten das für den Welthandel wichtige chinesische Wirtschaftswachstum bremsen.

Der Euroraum und seine Exportindustrien haben zuletzt stark vom niedrigen Kurs des Euro profitiert. Eine einsetzende Erholung des Euro könnte die konjunkturelle Entwicklung bremsen.

Die weltweite Konjunktur unterliegt aus den vorgenannten Gründen nach wie vor starken Rückschlagsrisiken. Als Folge besteht das Risiko, dass die HHLA die Planmenge an Containerumschlag, Transportvolumen oder Logistikdienstleistungen nicht erreicht.

Innerhalb der Hamburg-Antwerpen-Range wird der Ausbau von Umschlagkapazitäten durch die Terminalbetreiber schrittweise fertiggestellt. Aufgrund der Folgen der Wirtschaftskrise übersteigt das Angebot an Containerumschlagkapazitäten die Nachfrage noch deutlich. Drewry und das Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) gehen für die nächsten Jahren von einer Unterauslastung der Kapazitäten in Nordeuropa aus. Ein solches Überangebot wird zu einer weiteren Intensivierung des Wettbewerbs führen.

Im Segment Intermodal kann es analog zum Segment Container zu einer verhaltenen Entwicklung der Nachfrage nach Containertransporten kommen. Eventuell kann es dabei zu einer Unterauslastung von Zugsystemen und Hinterlandterminals kommen. Generell besteht bei Unterauslastung das Risiko, dass negative Ergebnisabweichungen aufgrund mangelnder Kostenelastizität ggf. nicht vollständig kompensiert werden können. Dem Risiko wirkt die HHLA mit einer Diversifizierung der Kundenstruktur und mittelfristigen Verträgen mit unterschiedlichen Laufzeiten entgegen. Die Verträge für den Einkauf von Traktionsleistungen beinhalten flexible Komponenten, die eine Reaktion auf Marktschwankungen und Saisonabweichungen grundsätzlich ermöglichen.

Die Intermodalgesellschaften sind spürbar stärkerem Wettbewerb gegenüber konkurrierenden Bahnoperatoren sowie den Verkehrsträgern Lkw und Feederschiff ausgesetzt. Der Eintritt neuer, preisaggressiver Wettbewerber insbesondere in die osteuropäischen Märkte birgt das Risiko von Marktanteilsverschiebungen zu Lasten der Bahnoperatoren, an denen die HHLA beteiligt ist.

In einigen Konzerngesellschaften werden große Teile des Umsatzes mit wenigen Kunden erwirtschaftet. Ein Abwandern eines dieser Kunden würde in der betroffenen Gesellschaft zu hohen Ergebniseffekten führen.

Die HHLA arbeitet mit fast allen großen weltweit operierenden Reedereien im Containerverkehr zusammen. Seit einigen Jahren ist ein Konsolidierungsprozess in der Branche zu beobachten. Zusammenschlüsse und Allianzen von Terminalbetreibern untereinander sowie zwischen Terminalbetreibern und Reedereien können zu einer Veränderung der Mengen- und Preisstruktur zwischen den Umschlagbetrieben führen.

Um den Marktrisiken zu begegnen, werden von der HHLA segmentübergreifend gezielte Kundenbindungsmaßnahmen zum Aufbau von Alleinstellungsmerkmalen ergriffen. Zudem wird die ihr zur Verfügung stehende Flexibilität im Kostenmanagement sowie in der Kapazitätssteuerung genutzt. Die HHLA ist bemüht, die eigenen Investitionen zum Ausbau der Containerterminals flexibel an die prognostizierbare Nachfrage anzupassen. Zur Früherkennung von möglichen negativen Entwicklungen werden die Umschlag- und Transportmengen in den betroffenen Märkten sowie die Umschlagmengen und die Dienstleistungsstruktur der jeweiligen Kunden beobachtet. Darüber hinaus wird das Netzwerk genutzt, um wettbewerbsrelevante Entwicklungen frühzeitig zu erkennen.

Aufgrund der eingeschränkten Anzahl von Anbietern von Geräten und Systemen für den Containerumschlag kann es zu Engpässen bei der Beschaffung von Ersatzteilen und zu veränderten Beschaffungskonditionen bei den wenigen Marktteilnehmern kommen. Die HHLA führt Marktbeobachtungen durch, um Beschaffungsalternativen zu finden, und diversifiziert ggf. die Beschaffung. Zudem wird eine enge, partnerschaftliche Zusammenarbeit mit strategischen Lieferanten aufgebaut. In Abstimmung mit den Fachabteilungen der HHLA und den Konzerngesellschaften werden darüber hinaus relevante Konzentrationspro-

zesse in den Beschaffungsmärkten insbesondere bei Umschlaggeräten sorgfältig beobachtet und bei der Auftragsvergabe berücksichtigt. Darüber hinaus überwacht die HHLA laufend die Bonität ihrer Lieferanten mittels eines Monitoringsystems.

Die im Segment Intermodal operierenden HHLA Gesellschaften kaufen wesentliche Traktions-, Waggon- und Netzdienstleistungen von den jeweiligen Staatsbahnen ein. Hierdurch entsteht eine gewisse Abhängigkeit von einem oder wenigen Dienstleistern. Um diese zu verringern, stehen die Intermodalgesellschaften in regelmäßigem Austausch mit den zum Teil in die Gesellschaftskreise eingebundenen Staatsbahnen. Von den Intermodalgesellschaften werden vorsorglich gezielte Kundenbindungsmaßnahmen zum Aufbau von Alleinstellungsmerkmalen ergriffen. Bei allen Bahnoperatoren besteht dauerhaft die Gefahr, dass die Staatsbahnen überhöhte Nutzungsentgelte erheben.

In den anlagenintensiven Gesellschaften besteht das Risiko, dass ein Ausfall von zentralen technischen Anlagen die Leistungserstellung behindert. Die Nichtverfügbarkeit der Anlagen kann in Abhängigkeit von der Länge des Ausfalls zu Umsatzeinbußen und zusätzlichen Kosten der Leistungserstellung führen. Vorbeugende Instandhaltung, Bereitschaften/Stördienste sowie redundant vorgehaltene Anlagen, wie z. B. Rechenzentren und Trafostationen, reduzieren das Risiko deutlich. In den Konzerngesellschaften wird durch regelmäßige Kontrollgänge und Tests versucht, mögliche Defizite frühzeitig zu erkennen.

### Finanzrisiken

Die finanzwirtschaftlichen Liquiditätsrisiken werden u. a. dadurch begrenzt, dass die HHLA zentral die Finanzierung der Konzerngesellschaften verantwortet. Die Finanzierung der direkten Beteiligungen, bei denen die HHLA die unternehmerische Führung ausübt, wird durch die HHLA im Rahmen eines Cash-Poolings sichergestellt, gesteuert und überwacht. Die Liquidität der übrigen Konzernbeteiligungen ist z. B. durch Einbezug in das Konzernclearing, eigene Kreditlinien oder Kreditlinien der HHLA gewährleistet.

Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestehen für einzelne Konzerngesellschaften Kreditauflagen (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind. Ein Verstoß gegen diese Auflagen berechtigt den jeweiligen Kreditgeber, zusätzliche Sicherheiten, eine Anpassung der Konditionen oder die Rückzahlung des Kredits zu ver-

langen. Zur Vermeidung derartiger Maßnahmen überwacht die HHLA laufend die Einhaltung der Covenants und leitet bei Bedarf Maßnahmen ein, um die Erfüllung der Kreditbedingungen sicherzustellen. Das entsprechende Kreditvolumen betrug per 31. Dezember 2010 81 Mio. €. Im Berichtsjahr wurden die Kreditauflagen zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt.

Bei der Anlage liquider Mittel, die in der Regel als Tages- oder Termingeld erfolgt, beschränkt sich die HHLA derzeit auf Anlagen bei inländischen Finanzinstituten, die vollständig durch einen Einlagensicherungsfonds oder eine vergleichbare Einrichtung abgesichert sind. Aufgrund der Tatsache, dass die HHLA nur Geschäfte mit Instituten sehr guter Bonität eingeht, und vor dem Hintergrund staatlicher Maßnahmen zur Stärkung der Finanzwirtschaft kann das Ausfallrisiko als gering angesehen werden.

Durch Veränderungen des langfristigen Zinsniveaus können sich Anpassungen der erforderlichen Pensionsrückstellungen ergeben. Durch eine Verringerung des langfristigen Zinsniveaus erhöht sich der Zeitwert der Pensionsverpflichtung. Die HHLA überwacht die Entwicklung des Zinsniveaus, um ggf. die Rückstellungshöhe anzupassen.

Derivative Finanzinstrumente werden im HHLA Konzern eingesetzt, um das Zinsrisiko sowie in geringem Umfang das Währungs- sowie das Rohstoffpreiserisiko zu reduzieren. Zinsänderungsrisiken werden dazu durch den Einsatz von Zinsderivaten und den Abschluss von Festzinsvereinbarungen weitgehend abgesichert. Spekulative Sicherungsgeschäfte werden nicht durchgeführt. Das Ausfallrisiko aus den derivativen Finanzinstrumenten besteht theoretisch im Ausfall eines Vertragspartners und entspricht daher den Buchwerten der jeweiligen Finanzinstrumente. Das Risiko eines Ausfalls kann als minimal eingeschätzt werden, da der HHLA Konzern derivative Finanzgeschäfte nur mit Adressen sehr guter Bonität eingeht. ► siehe auch Textziffer 46, Konzernanhang.

Schwerpunkt der Leistungserbringung der HHLA ist der Euroraum und damit die weitgehende Fakturierung der erbrachten Leistungen in Euro. Auch in den osteuropäischen Konzerngesellschaften erfolgt eine weitgehende Fakturierung in Euro bzw. Euro- oder US-Dollar-basiert. Währungs- oder Transferrisiken bestehen daher insbesondere

durch Kursschwankungen der osteuropäischen Währungen.

Um Risiken aus Währungsschwankungen zu reduzieren, streben die Konzerngesellschaften an, Fakturierung, Darlehen und Zahlungen in der jeweiligen funktionalen Währung durchzuführen, um im Falle von Währungsschwankungen den Gesamteffekt durch die einzelnen gegenläufigen Effekte zu minimieren. Sämtliche HHLA Gesellschaften, die mit Fremdwährungen operieren, reduzieren das Risiko eintretender Währungsschwankungen durch regelmäßige Kursüberwachungen sowie ggf. durch den Transfer von freier Liquidität in Lokalwährung auf Hartwährungskonten. Die für den Konzern maßgeblichen Währungen werden darüber hinaus durch die Holding kontinuierlich überwacht. Bei sich abzeichnenden Währungsschwankungen werden Maßnahmen kurzfristig mit den betroffenen Einheiten abgesprochen.

Die Wachstumsraten im weltweiten Containertransport haben die Wahrscheinlichkeit von Kundeninsolvenzen gegenüber dem Vorjahr reduziert, dennoch sind diese aufgrund von gesunkenen Frachtraten und Schiffsneubestellungen nach wie vor nicht auszuschließen.

Die mögliche Insolvenz eines Reederkunden der HHLA könnte neben dem Verlust des offenen Forderungsbestands zur Übernahme von Ladungsvolumen durch Reeder, die nicht Kunden der HHLA sind, führen. Die Internationalität der Kunden des HHLA Konzerns erfordert es, sich den globalen Gepflogenheiten im Zahlungsverkehr anzupassen. So gewährt auch der HHLA Konzern im Rahmen seiner Geschäftsbeziehungen Lieferantenkredite. Die HHLA setzt zur Reduzierung von Delkredererisiken Bonitätsprüfungen ein.

Zur Reduzierung des Ausfallrisikos betreibt die HHLA ein aktives Forderungsmanagement, das ein genaues Monitoring der Forderungen ermöglicht. Darüber hinaus hat die HHLA eine Kreditausfallversicherung abgeschlossen, um Ausfallrisiken zu minimieren.

Die nach wie vor schwierige wirtschaftliche Entwicklung einzelner Konzerngesellschaften könnte Abschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte bzw. Drohverlustrückstellungen erforderlich machen. Zudem könnte es zu Verlustübernahmen kommen. Die HHLA prüft regelmäßig die Wert-

haltigkeit der Beteiligungen und nimmt falls nötig Wertberichtigungen vor.

### Änderung rechtlicher Rahmenbedingungen

Die Erbringung von Hafendienstleistungen ist seit vielen Jahren im Fokus der Rechtsetzung auf europäischer Ebene. Ziele der bisherigen Überlegungen der EU waren die Öffnung des Marktes für Hafendienstleistungen sowie die Errichtung eines gemeinschaftsweit gültigen Rechtsrahmens für deren Erbringung. Die EU-Kommission hat in 2010 im Rahmen einer öffentlichen Konsultation die Notwendigkeit einer Initiative zur Anpassung des geltenden Rechtsrahmens für Konzessionen sowie die Wirkung einer solchen Initiative prüfen lassen. Obwohl sich das Konsultationsverfahren grundsätzlich auf alle Konzessionen erstreckte, stand auch die Hafewirtschaft im Fokus des Verfahrens.

Zum 1. Juli 2010 wurden die Schwefelgrenzwerte für Seeschiffe in Nord- und Ostsee von 1,5 % auf 1,0 % gesenkt. Ab 2015 soll der Wert weiter auf 0,1 % reduziert werden. International wird der Grenzwert ab 2012 von derzeit 4,5 % auf 3,5 % und ab 2020 auf 0,5 % gesenkt. Aufgrund der strengeren Grenzwerte in Nord- und Ostsee und damit höheren Transportkosten besteht die Gefahr von Verkehrsverlagerungen und Wettbewerbsverzerrungen.

### Personalrisiken

Qualifiziertes Personal ist die zentrale Basis für die Handlungsfähigkeit der HHLA. Daher unterliegt der HHLA Konzern Einzelrisiken, resultierend aus der Altersstruktur, mangelnder Qualifikation und Weiterbildung der Mitarbeiter sowie der Fluktuation von Leistungsträgern. Die Personalauswahl, -beschaffung und -entwicklung erfolgt zur Risikoreduzierung in Abstimmung mit den Tochter- und Beteiligungsgesellschaften zentral durch die HHLA Holding mithilfe standardisierter Prozesse und Verfahren. Des Weiteren erfolgt ein systematischer Know-how-Transfer auf weitere Mitarbeiter, und es wurden Vertretungsregelungen eingeführt. Zudem werden regelmäßig Mitarbeitergespräche geführt, um Mitarbeiter langfristig zu binden. Für die Entwicklung und Beurteilung von Führungskräften wird ein standardisiertes Verfahren eingeführt, um gezielt Potenziale erkennen und Nachfolgeregelungen sicherstellen zu können.

Zu den Personalrisiken zählt auch das Risiko doloser Handlungen sowie generell von Rechtsverstößen durch Mitarbeiter im Rahmen ihrer Tätigkeit. Zur Risikoreduzierung hat die HHLA u. a. neben Erlass von Richt- und Leitlinien, dem 4-Augen-Prinzip, prozessimmanenten Kontrollen und der Durchführung von Stichproben einen Verhaltenskodex eingeführt, der sich an sämtliche Führungskräfte und Mitarbeiter des Konzerns richtet. Zu den Regelungen des Verhaltenskodex werden regelmäßig Schulungen durchgeführt. Auch neue Mitarbeiter und Auszubildende werden im Verhaltenskodex geschult. Darüber hinaus gibt es zu Spezialthemen, wie z. B. dem Arbeitsschutz, Arbeitssicherheit, Umweltschutz, Verhalten im Wettbewerb, Anti-Korruption und Insidervorschriften, regelmäßig Einweisungen und Schulungen der jeweils betroffenen Mitarbeitergruppen.

### IT-Risiken

Im Rahmen der Kapazitätserweiterung der Terminals wurden größere Investitionen in Hard- und Softwarekomponenten getätigt. Durch die fortschreitende Automatisierung der Prozesse, die weitere Integration von Kunden und Dienstleistungsunternehmen in die organisatorischen Abläufe und den damit verbundenen ansteigenden Datenaustausch wird die Verfügbarkeit der IT-Systeme zunehmend wichtiger. Aufgrund der redundanten Auslegung zentraler IT-Komponenten, wie Rechenzentren, Rechnernetze und Telekommunikationseinrichtungen, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit von Betriebsunterbrechungen deutlich reduziert.

Richtlinien zur IT-Sicherheit und SAP-Berechtigung geben den verantwortungsvollen Umgang mit den IT-Systemen vor und dienen der Vorbeugung von IT-Sicherheitsverletzungen.

### Sonstige Risiken

Alle Umschlaganlagen des HHLA Konzerns gewährleisten ein Höchstmaß an Schutz für Schiffe und Hafenanlagen vor potenziellen terroristischen Anschlägen. Der 2004 in Kraft getretene International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) wird erfüllt.

Generell wird weltweit eine weitere Verschärfung der Sicherheitsrichtlinien in der Seeverkehrswirtschaft angestrebt. Derartige Maßnahmen würden zu Mehrkosten führen, die ggf. nicht vollständig zu kompensieren oder aufgrund des Wettbewerbs nicht anderweitig auszugleichen



sind. Die HHLA macht im Zuge der Verbands- und Öffentlichkeitsarbeit ihre Position deutlich.

Aufgrund vertraglich vereinbarter Preisgleitklauseln in Mietverträgen für Kaimauer- und Flächenmieten ist in den kommenden Jahren mit einer Anhebung des Mietzinses zu rechnen. Beim Ausbau der Containerterminal-Kapazitäten kann es zu weiteren baulichen Auflagen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren kommen. Diese können insbesondere den Bereich des Umwelt- und Immissionsschutzes betreffen. Zusätzlich besteht ein generelles Risiko weiterer Auflagen bei nicht vorhersehbaren nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens.

Aufgrund der baulichen Gegebenheiten und des wassernahen Betriebs der Hafenanlagen und Gebäude der HHLA ist von einem Sturmflutrisiko auszugehen. Die Maßnahmen zum Hochwasserschutz der HHLA und der Freien und Hansestadt Hamburg haben in den letzten Jahren jedoch zu einer deutlichen Verringerung dieses Risikos geführt. Für den Fall des Risikoeintritts gibt es umfangreiche Notfallprogramme der Behörden und Hafenunternehmen, um mögliche Schäden gering zu halten. Zudem sind die zu erwartenden Sachschadenansprüche Dritter über eine Haftpflichtversicherung abgedeckt.

Die HHLA Konzerngesellschaften sind in Mittel- und Osteuropa über dort betriebene Terminals aktiv. In einigen Teilen dieser Länder herrschen im Vergleich zu Westeuropa unterschiedliche Rahmenbedingungen und eine geringe politische, volkswirtschaftliche und rechtliche Stabilität. Aus diesem Grund ist der HHLA Konzern einer Reihe von Faktoren ausgesetzt, die er nicht ohne Weiteres beeinflussen kann und die eine Auswirkung auf die Geschäftstätigkeit in diesen Ländern haben könnten. Insbesondere kann nicht ausgeschlossen werden, dass erwirtschaftete Gewinne aus politischen oder rechtlichen Gründen nicht oder nicht vollständig an die HHLA ausgeschüttet werden können.

Über die genannten Risiken hinaus sind keine weiteren wesentlichen Risiken erkennbar oder sie sind durch Versicherungen weitgehend abgedeckt.

### **Gesamtdarstellung der Risiken**

Die Gesamtrisikoposition des HHLA Konzerns wird im Wesentlichen durch die Unsicherheiten aus der weiteren weltwirtschaftlichen Entwicklung, der strategischen Risiken und Marktrisiken

bestimmt. Insgesamt haben sich die bewerteten Risiken nach Maßnahmen aufgrund der inzwischen gestiegenen Mengen leicht erhöht.

Die identifizierten Risiken haben weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit einen existenzbedrohenden Charakter. Auch für die Zukunft sind aus heutiger Sicht keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden.

### **Chancen**

Der Hamburger Hafen ist durch seine geografisch günstige Lage die maßgebliche internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport nahe der deutschen Nordseeküste mit hervorragenden Hinterlandanbindungen an die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa sowie in den Ostseeraum. Daraus ergibt sich bei zügiger Realisierung der geplanten Fahrplänenanpassung der Elbe für die HHLA die Möglichkeit, ihre Wettbewerbsposition zu behaupten und auszubauen. Über den Containerumschlag wird davon auch das Segment Intermodal profitieren. Die Verlagerung des Containerverkehrs vom Lkw auf die Schiene könnte in der Zukunft durch neue umweltpolitische Maßnahmen forciert werden. Darüber hinaus prüft die HHLA laufend, inwieweit sich ihr strategisch vorteilhafte Akquisitions- oder Beteiligungsmöglichkeiten bieten.

Soweit keine protektionistischen Entwicklungen dem Welthandel entgegenwirken, wird auch zukünftig die internationale Arbeitsteilung bei der Produktion von Konsum- und Investitionsgütern fortbestehen. Die Einbindung des Hamburger Hafens in den globalen Warenaustausch verschafft der HHLA die Chance, unmittelbar von der weiteren Entwicklung der Weltwirtschaft zu profitieren. Experten sehen die Voraussetzungen hierfür aufgrund der entschlossenen Reaktion der Politik und der Notenbanken auf Verwerfungen an den Märkten, der Stabilisierung der Finanzmärkte sowie der voraussichtlich weiter wachsenden Weltwirtschaft grundsätzlich als gegeben.

## **Nachtragsbericht**

Zur Finanzierung der Ausbauaktivitäten im Segment Container nahm der HHLA Konzern im Januar 2011 ein langfristiges Bankdarlehen in Höhe von 60 Mio. € auf. Darüber hinaus haben sich keine weiteren wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag ergeben.

## Prognosebericht

### Gesamtwirtschaftlicher Ausblick<sup>1</sup>

Nach Einschätzung führender Forschungsinstitute wird sich das globale Wirtschaftswachstum 2011 fortsetzen. Im Jahresverlauf ist allerdings mit einer nachlassenden Dynamik zu rechnen. Neben der kräftigen Konjunkturerholung der zurückliegenden Monate, aus der sich eine anspruchsvollere Vergleichsbasis ergibt, dürfte eine dämpfende Wirkung insbesondere von auslaufenden Konjunkturprogrammen und Lagerzykluseffekten sowie einer restriktiveren Geldpolitik und der Konsolidierung öffentlicher Haushalte ausgehen. Legt man die Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) für ein Basisszenario zugrunde, so ist von einem Weltwirtschaftswachstum von 4 bis 5 % auszugehen. Für den Welthandel rechnet der IWF mit einem Zuwachs von rund 7 %.

In den Wirtschaftsregionen, die für die Geschäftsentwicklung der HHLA besondere Bedeutung haben, wird das Wachstumstempo voraussichtlich weiter divergieren: Für Asien prognostiziert der IWF ein kräftiges Wirtschaftswachstum von mehr als 8 %, das Bruttoinlandsprodukt (BIP) Chinas könnte demnach sogar um 10 % zunehmen. Den Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa wird dagegen eine moderatere Expansion von 3 bis 4 % vorhergesagt. Russland dürfte dabei mit gut 4 % etwas stärker zulegen können. In den Industrieländern des Euroraums wird ein verhaltenes Wirtschaftswachstum von 1 bis 2 % erwartet, während das BIP in Deutschland um mehr als 2 % steigen soll.

Im Nachgang der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise sind die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiterhin als labil einzustufen. Aus diesem Grund besteht eine anhaltend hohe Prognoseunsicherheit. Gegenüber dem nachfolgend unterstellten Basisszenario vermag die tatsächliche Branchen- und Geschäftsentwicklung damit sowohl einem wesentlich schlechteren als auch einem deutlich besseren Konjunkturverlauf folgen.

Risiken ergeben sich für dieses Szenario insbesondere aus den konjunkturellen Rückwirkungen

öffentlicher Sparzwänge, liquiditätsgetriebener Inflationstendenzen und dem fragilen Vertrauen in die Refinanzierbarkeit massiver Staatsverschuldung. Auch eine Ausweitung der zuletzt aufgetretenen Unruhen in Nordafrika und dem Nahen Osten könnte die wirtschaftliche Entwicklung bei einer Beeinträchtigung der Mineralölversorgung spürbar belasten.

Chancen liegen hingegen vor allem in einem zunehmend selbsttragenden, dauerhaften Aufschwung, der zusammen mit einer Stabilisierung der Finanzmärkte und einer Entlastung öffentlicher Haushalte zu einem anhaltend kräftigen Wirtschaftswachstum führen könnte.

### Branchenumfeld

Ausgehend von den zuvor erläuterten Entwicklungen erwarten Marktforschungsinstitute wie Drewry Shipping Consultants oder Clarkson für 2011 ein Wachstum des weltweiten Containerumschlags zwischen 7 und 10 %. Während der Entwicklung innerasiatischer Containerverkehre wiederum eine überdurchschnittliche Dynamik vorhergesagt wird, deuten die Prognosen für die Häfen in Nordeuropa auf ein moderateres Wachstum von 5 bis 6 % hin. Das Marktumfeld dürfte auch 2011 von einem intensiven Wettbewerb bei Umschlag- und Transportleistungen geprägt sein. So werden die Containerreedereien voraussichtlich höheren Treibstoffkosten und erneutem Erlösdruck bei einem Überangebot an Laderaum ausgesetzt sein. Ebenso ist trotz der fortgesetzten Mengenerholung weiter mit einem Überhang an Umschlagkapazität in Nordeuropa zu rechnen.

Angesichts der Entwicklung in den Seehäfen wird auch für die europäischen Vor- und Nachlaufsysteme über Land ein moderates Anziehen des Ladungsaufkommens erwartet. Der Deutsche Speditions- und Logistikverband prognostiziert für 2011 eine Wachstumsrate für Transportaufkommen und -leistung einschließlich der Transitverkehre von insgesamt 4 %. Die Entwicklung auf den von den HHLA Gesellschaften im Segment Intermodal bedienten Relationen dürfte dabei je nach angebundener Kernregion heterogen ausfallen. Die Transportpreise sollen 2011 laut Umfragen sowohl im Schienen- als auch

<sup>1</sup> Nach dem Testatsdatum für den Konzernlagebericht ist es in Japan zu einem schweren Erdbeben gekommen. Hierzu finden sich nachfolgend ergänzende Informationen, die nicht Gegenstand der Berichtsprüfung waren und somit keinen Bestandteil des testierten Konzernlageberichts darstellen. Im Hinblick auf den gesamten seeseitigen Umschlag der HHLA repräsentiert der Containerverkehr mit Japan einen Anteil von weniger als 5 %. Obgleich die für den internationalen Containerverkehr wesentlichen japanischen Häfen funktionsfähig geblieben sind, werden aktuell Verzögerungen und Beeinträchtigungen in der Transportkette vor allem durch die zeitweise Schließung lokaler Produktionslinien erwartet. Die Auswirkungen vor Ort und etwaige weitere Folgen lassen sich derzeit nicht mit hinreichender Gewissheit abschätzen.

## Ausblick 2011

### Annahmen

#### Basisszenario

- | Fortsetzung des globalen Wirtschaftswachstums
- | Anspruchsvollere Vergleichsbasis
- | Auslaufende Konjunkturprogramme
- | Nachlassende Lagerzykluseffekte
- | Restriktivere Geld- und Fiskalpolitik
- | Beginn der geplanten Elbvertiefung

#### Relevante Wachstumserwartungen

Bruttoinlandsprodukt		2011
Weltwirtschaft		4 bis 5%
Deutschland		2 bis 3%
Asien		8 bis 9%
Osteuropa		3 bis 4%
Branchenindikatoren		
Welthandel		7%
Containerumschlag weltweit		7 bis 10%
Containerumschlag Nordeuropa		5 bis 6%
Transportaufkommen Deutschland		4%

Quelle: IWF, Drewry, Clarkson, Deutscher Speditions- und Logistikverband

### Konzernziele



- | Umsatzwachstum im Bereich von 10% (Umsatz 2010: 1.073 Mio. €)
- | Steigerung der EBIT-Marge gegenüber Vorjahr (2010: 18,0%)
- | Investitionen in einer Bandbreite von 180 bis 220 Mio. €

### Teilkonzernziele

#### Hafenlogistik

#### Immobilien

#### Umsatzwachstum

- | im Bereich von 10% (Umsatz 2010: 1.044 Mio. €) bei anhaltendem Preisdruck durch Angebotsüberhänge im Markt

- | im Bereich des Vorjahrs (Umsatz 2010: 34 Mio. €)

#### EBIT-Marge

- | Steigerung gegenüber Vorjahr (2010: 17,2%) trotz Kostenbelastungen durch Wegfall von Kurzarbeit, nachzuholende Instandhaltung, zusätzliche Abschreibungen

- | im Bereich des Vorjahrs (2010: 37,4%)

### Segmentziele

#### Container

#### Intermodal

#### Logistik

#### Immobilien

#### Mengenwachstum

- Containerumschlag:
  - | Im Bereich von 10% (2010: 5.844 Tsd. TEU)

- Containertransport:
  - | Im Bereich von 10% (2010: 1.696 Tsd. TEU)

- | Heterogene, aber insgesamt positive Entwicklung auf spezialisierten Teilmärkten

Das Segment Immobilien entspricht dem Teilkonzern Immobilien (siehe übergeordnete Ebene)

#### Umsatzwachstum

- | ≤ 10% (2010: 605 Mio. €)

- | ≥ 10% (2010: 317 Mio. €)

- | ≤ 8% (2010: 120 Mio. €)

#### EBIT-Marge

- | Steigerung gegenüber Vorjahr (2010: 25,7%)

- | Steigerung gegenüber Vorjahr (2010: 7,8%)

- | Steigerung gegenüber Vorjahr (2010: 5,1%)

#### Positivszenario

#### Negativszenario

### Umfeld

- | Anhaltend kräftige Konjunkturerholung
- | Deutlich verbesserte Kapazitätsauslastung
- | Nachlassender Preiswettbewerb
- | Beginn der geplanten Elbvertiefung

- | Erneut einsetzende Rezession
- | Verschlechterung der Kapazitätsauslastung
- | Verschärfter Preiswettbewerb
- | Verzögerung der geplanten Elbvertiefung

### Konzernentwicklung

- | Umsatzwachstum von mehr als 10%
- | EBIT-Marge deutlich über Vorjahr

- | Umsatz im Bereich des Vorjahres bzw. in erneutem Krisenumfeld ggf. auch darunter
- | EBIT-Marge unter Vorjahr

im Straßengüterverkehr gesamthaft ansteigen, wenngleich der scharfe Preiswettbewerb auf einigen Relationen voraussichtlich anhält.

Für Logistikleistungen in Deutschland gehen Experten über die nächsten drei Jahre von einem durchschnittlichen Wachstum von 5 bis 6 % aus. Das Marktumfeld der HHLA Gesellschaften im Segment Logistik dürfte sich jedoch auch weiterhin je nach Teilmarkt unterschiedlich entwickeln. So wird die Stahlproduktion mit Auswirkung auf den Massengutumschlag von Eisenerz und Kohle in Deutschland laut Wirtschaftsvereinigung Stahl trotz des bereits erreichten hohen Niveaus in 2011 um weitere 2 % zulegen, während der Verband der Automobilindustrie von einem Wachstum der Pkw-Exporte von 5 % ausgeht.

## Konzernentwicklung Erwartete Ertragslage

Die HHLA erwartet für das Jahr 2011 auf Konzernebene einen Umsatzanstieg im Bereich von 10 %. Bei der EBIT-Marge strebt das Unternehmen eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr an.

Die Entwicklung wird wiederum maßgeblich durch den börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik bestimmt. Die HHLA geht für 2011 davon aus, sowohl bei den Umschlag- wie auch den Transportleistungen deutlich zulegen zu können. Ausschlaggebend ist dabei, dass die Mengenerholung 2010 im Vergleich zu den Wettbewerbshäfen erst zeitverzögert einsetzte. In der Erwartung, dass das vor allem in der zweiten Jahreshälfte 2010 auch durch vertriebliche Erfolge gesteigerte Ladungsaufkommen nunmehr 2011 ganzjährig zum Tragen kommt, dürfte im Vorjahresvergleich eine höhere Wachstumsrate gegenüber dem Gesamtmarkt erreichbar sein. Darüber hinaus bieten die osteuropäischen Märkte, die für die Ostsee- und Hinterlandverkehre besondere Bedeutung haben, zusätzliches Wachstumspotenzial für die HHLA, da ihre wirtschaftliche Dynamik 2011 stärker eingeschätzt wird als die der westlichen Industrieländer. Die HHLA rechnet daher sowohl beim Umschlag wie auch bei den Transporten mit einem Wachstum im Bereich von 10 %. Allerdings wird der Mengenzuwachs weiterhin in einem wettbewerbsintensiven Umfeld stattfinden, so dass der Konzern bei einem insgesamt geringen Gestaltungsspielraum eine weitgehend stabile Erlösqualität anstrebt. Das Umsatzwachstum sollte sich somit im Bereich des Mengenzuwachses bewegen.

Auf der Kostenseite sind Belastungen insbesondere durch den Wegfall von Kurzarbeit, nachzuholende Instandhaltung und zusätzliche Abschreibungen zu erwarten. Trotz dieser Kostenzunahme geht die HHLA unter der Annahme einer verbesserten Auslastung der Anlagen von einer Steigerung der EBIT-Marge aus. Aufgrund des Wegfalls steuerlicher Einmaleffekte dürfte sich die effektive Steuerquote 2011 voraussichtlich wieder im Bereich von 30 % bewegen. Im Hinblick auf die Minderheitsgesellschafter ist damit zu rechnen, dass ihr relativer Anteil am Nachsteuerergebnis tendenziell abnehmen wird und somit ein größerer Anteil bei den Aktionären des Mutterunternehmens verbleibt.

Zur Sicherung langfristiger Perspektiven führt die HHLA auch 2011 wichtige Investitionen fort. Neben einer fortgesetzten Modernisierung der Containerterminals, einschließlich eines größeren Projektes zur Erweiterung des Umschlagbetriebs in Odessa am Schwarzen Meer, wird ein Investitionsschwerpunkt im Ausbau der Hinterlandverkehre liegen, um die vertikale Integration entlang der Transportkette weiter zu stärken. Insgesamt plant der HHLA Konzern mit einem Investitionsvolumen in einer Bandbreite von 180 bis 220 Mio. €.

Auf der Ebene des Teilkonzerns Hafenlogistik ist im Segment Container von einem Mengenwachstum im Bereich von 10 % auszugehen. Der Preisdruck dürfte allerdings weiterhin hoch bleiben, wodurch eine Umsatzentwicklung im Bereich der Mengensteigerung ein gesetztes, aber ambitioniertes Ziel darstellt. Darüber hinaus kommen die zuvor beschriebenen Kostenbelastungen im Segment Container besonders zum Tragen. Insgesamt strebt die HHLA jedoch bei einer erhöhten Auslastung der Anlagen eine Verbesserung der operativen Marge an.

Im Segment Intermodal wird der Bedarf an Containertransporten 2011 voraussichtlich annähernd dem Trend des Umschlagvolumens im Segment Container folgen. Die Umsätze sollten ähnlich wie die Transportmenge zulegen können, wenn auf einzelnen Relationen auch Chancen zur Verbesserung der Erlösqualität bestehen. Korrespondierend mit den Investitionen in Inlandterminals und der Neuausrichtung der Transfrachtverkehre erwartet das Unternehmen für das Segment eine Steigerung der Wertschöpfung und damit auch der EBIT-Marge.



Für das Segment Logistik rechnet die HHLA auf der Basis einer weiterhin differenzierten Entwicklung spezifischer Teilmärkte mit einem insgesamt steigenden Umsatz und einem verbesserten operativen Ergebnis. Ein Ergebnisanstieg wird dabei vor allem im Bereich Massengutumschlag sowie bei den RoRo-Aktivitäten der Fahrzeuglogistik erwartet. Bei der Kontraktlogistik ist ebenfalls eine Verbesserung beabsichtigt.

Im Teilkonzern Immobilien geht das Unternehmen trotz schwieriger werdenden Umfelds weiter von einer stabilen Geschäftsentwicklung aus. Dabei setzt die HHLA die wertorientierte Entwicklung ihrer Immobilien auch 2011 fort. Für den Umsatz wird eine Größenordnung wie im Vorjahr erwartet. Im Rahmen der Bestandsentwicklung kann es 2011 im Vergleich zum Vorjahr zu zusätzlichen Kostenbelastungen kommen. Insgesamt strebt die HHLA für diesen Teilkonzern jedoch eine EBIT-Marge im Bereich des Vorjahres an.

Die HHLA wird ihren Ausblick über die in diesem Bericht getroffenen Aussagen hinaus weiter konkretisieren, sobald der künftige Geschäftsverlauf hinreichend abzuschätzen ist.

### **Vermögens- und Finanzlage**

Aufgrund fortgeführter Investitionen wird sich die Bilanzsumme des Konzerns voraussichtlich erhöhen. Für die Aktivseite ist mit einer Zunahme langfristiger Vermögenswerte vor allem im Bereich der Sachanlagen zu rechnen. Auf der Passivseite wird sich die Veränderung des Eigenkapitals vor allem nach dem erzielbaren Jahresüberschuss und der diskontierungszinssatzabhängigen Entwicklung der versicherungsmathematischen Gewinne aus der Berechnung der Pensionsrückstellungen richten. Daneben ist von einer Zunahme der Finanzverbindlichkeiten zur projektbezogenen Finanzierung von Investitionen auszugehen.

Ansonsten sind zur Finanzierung der weiteren Geschäftsentwicklung in erster Linie die verfügbaren Liquiditätsreserven und die Einzahlungsüberschüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit sowie in geringem Umfang die Aufnahme von Krediten vorgesehen. Zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten ergeben sich aus der guten Unternehmensbonität. Die HHLA geht davon aus, dass ihr auch in Zukunft ausreichend Finanzmittel für eine wertsteigernde Unternehmensentwicklung zur Verfügung stehen.

### **Dividende**

Ziel der HHLA bleibt es, ihre ertragsorientierte Ausschüttungspolitik fortzusetzen. Soweit es der Finanzierungsbedarf ermöglicht und sich keine grundsätzlichen Veränderungen ergeben, sollen auch künftig mindestens 50 % des Jahresüberschusses als Dividende ausgezahlt werden.

### **Änderung in Geschäft und Organisation**

Grundsätzlich sind keine Änderungen an der strategischen Ausrichtung und den Zielen des Konzerns geplant. ► siehe auch Unternehmensstrategie, Seite 60 ff. In Bezug auf die Hauptwarenströme im internationalen Seegüterverkehr und damit auch die relevanten Absatzmärkte für das Dienstleistungsspektrum der HHLA erwarten Marktforschungsinstitute wie Drewry keine materiellen Verschiebungen. Aufgrund mehrjähriger Vorlaufzeiten für den Bau und die Inbetriebnahme kapitalintensiver Umschlaganlagen wird an den Standorten Hamburg und Odessa im Prognosezeitraum nicht mit dem Markteintritt zusätzlicher Wettbewerber gerechnet. Hinsichtlich des bestehenden Serviceangebots der HHLA sind über eine kontinuierliche Weiterentwicklung hinaus keine weitreichenden Umstellungen oder Veränderungen vorgesehen.

Sofern sich eine attraktive Akquisitionsmöglichkeit ergeben sollte, die den strategischen und finanzwirtschaftlichen Anforderungen des HHLA Konzerns entspricht, kann es zu Ergänzungen des Kerngeschäfts in den bestehenden Segmenten kommen. Darüber hinaus sind derzeit keine Änderungen in der Organisation des Geschäfts geplant.

### **Weitere Entwicklung**

Für die Geschäftsentwicklung der HHLA im Jahr 2012 und darüber hinaus ist es von maßgeblicher Bedeutung, dass eine zügige Fahrrinnenanpassung der Elbe erfolgt. Soweit sich die Wachstumsmöglichkeiten damit in vollem Umfang erschließen lassen, ist die HHLA zuversichtlich, ihre Marktposition ausbauen und überproportional an Steigerungen des europäischen Frachtaufkommens partizipieren zu können. Sollte sich der Konjunkturaufschwung dazu über den Jahreswechsel hinaus fortsetzen und die Preisdisziplin in der Containerschifffahrt anhalten, dürften 2012 Umsatzerlöse von mehr als 1,2 Mrd. € erreichbar sein. Obgleich auf absehbare Zeit mit Erlösdruck zu rechnen ist, strebt die HHLA in

einem solchen Umfeld auch weitere Ergebnisverbesserungen an. Aufgrund eines Investitionsprojektes zur Erweiterung der HHLA Aktivitäten am Schwarzen Meer wird die Investitionssumme im Jahr 2012 voraussichtlich nicht unterhalb des Vorjahrs liegen.

#### Wachstumserwartungen

	2012
Weltwirtschaft	4 bis 5 %
Deutschland	2 %
Asien	8 bis 9 %
Osteuropa	4 %
Welthandel	6 bis 7 %

Quelle: IWF

Auch mittelfristig geht die HHLA angesichts ihrer breiten strategischen Aufstellung, der zunehmenden Konzentration von Ladungsaufkommen auf große internationale Drehkreuze und der fortschreitenden Integration aufstrebender Volkswirtschaften in die internationale Arbeitsteilung von positiven Geschäftsaussichten aus. Sollte sich das wirtschaftliche Wachstum wie vom IWF prognostiziert weiter stabilisieren, strebt die HHLA in den Folgejahren weitere Umsatz- und Ertragssteigerungen an. Dazu soll das Investitionsprogramm entsprechend der Nachfrageentwicklung weitergeführt werden.

Zum Erhalt stabiler Bilanzrelationen beabsichtigt die HHLA, ihre solide Finanzierungspolitik beizubehalten. Demnach ist weiterhin geplant, Investitionen und Dividendenzahlungen so weit als möglich aus dem laufenden Cashflow und aus Liquiditätsreserven zu decken. Darüber hinaus legt die HHLA großen Wert auf die Wahrung ihrer guten Unternehmensbonität.

## 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 4. März 2011

Hamburger Hafen und Logistik AG  
Der Vorstand



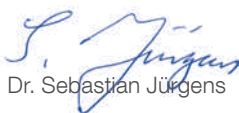
Klaus-Dieter Peters



Dr. Stefan Behn



Heinz Brandt



Dr. Sebastian Jürgens



Dr. Roland Lappin

*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.*

# Detailindex

## Konzernabschluss

## Konzernanhang

### Konzernabschluss

- 107 Gewinn- und Verlustrechnung HHLA Konzern
- 107 Gesamtergebnisrechnung HHLA Konzern
- 108 Gewinn- und Verlustrechnung HHLA Teilkonzerne 2010
- 108 Gesamtergebnisrechnung HHLA Teilkonzerne 2010
- 109 Gewinn- und Verlustrechnung HHLA Teilkonzerne 2009
- 109 Gesamtergebnisrechnung HHLA Teilkonzerne 2009
- 110 Bilanz HHLA Konzern
- 111 Bilanz HHLA Teilkonzerne 31.12.2010
- 112 Bilanz HHLA Teilkonzerne 31.12.2009
- 113 Kapitalflussrechnung HHLA Konzern
- 114 Kapitalflussrechnung HHLA Teilkonzerne 2010
- 115 Kapitalflussrechnung HHLA Teilkonzerne 2009
- 116 Segmentberichterstattung HHLA Konzern
- 118 Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA Konzern
- 120 Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA Teilkonzern  
Hafenlogistik (A-Sparte)
- 120 Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA Teilkonzern  
Immobilien (S-Sparte)

### Konzernanhang

- 122 **Allgemeine Erläuterungen**
- 122 1. Grundsätzliche Informationen über den Konzern
- 123 2. Konsolidierungsgrundsätze
- 124 3. Konsolidierungskreis
- 125 4. Fremdwährungsumrechnung
- 126 5. Auswirkungen von neuen Rechnungslegungsstandards
- 129 6. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
- 135 7. Wesentliche Ermessensentscheidungen und Schätzungen
  
- 137 **Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**
- 137 8. Umsatzerlöse
- 137 9. Bestandsveränderung
- 137 10. Aktivierte Eigenleistungen
- 137 11. Sonstige betriebliche Erträge
- 137 12. Materialaufwand
- 137 13. Personalaufwand
- 138 14. Sonstige betriebliche Aufwendungen
- 138 15. Abschreibungen
- 139 16. Finanzergebnis
- 139 17. Forschungs- und Entwicklungskosten
- 139 18. Ertragsteuern
- 141 19. Ergebnisanteile anderer Gesellschafter
- 141 20. Ergebnis je Aktie
- 141 21. Dividende je Aktie

- 142 **Erläuterungen zur Bilanz**
- 142 22. Immaterielle Vermögenswerte
- 144 23. Sachanlagen
- 147 24. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
- 148 25. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen
- 148 26. Finanzielle Vermögenswerte
- 149 27. Vorräte
- 149 28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- 149 29. Forderungen gegen nahestehende Unternehmen  
und Personen
- 149 30. Sonstige finanzielle Forderungen
- 149 31. Sonstige Vermögenswerte
- 149 32. Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern
- 150 33. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente
- 150 34. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte
- 150 35. Eigenkapital
- 152 36. Pensionsrückstellungen
- 155 37. Sonstige lang- und kurzfristige Rückstellungen
- 157 38. Lang- und kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten
- 159 39. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
- 159 40. Lang- und kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahe-  
stehenden Unternehmen und Personen
- 160 41. Sonstige Verbindlichkeiten
- 160 42. Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern
  
- 160 **Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung**
- 160 43. Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
  
- 161 **Erläuterungen zur Segmentberichterstattung**
- 161 44. Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
  
- 164 **Sonstige Erläuterungen**
- 164 45. Leasingverpflichtungen
- 165 46. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle  
Verpflichtungen
- 165 47. Management von Finanzrisiken
- 171 48. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden  
Unternehmen und Personen
- 175 49. Mitglieder der Organe
- 175 50. Corporate Governance Kodex
- 175 51. Honorar des Abschlussprüfers
- 175 52. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag





# Konzernabschluss

## Gewinn- und Verlustrechnung HHLA Konzern

in T€	Konzernanhang Tz.	2010	2009
Umsatzerlöse	8.	1.073.122	990.743
Bestandsveränderungen	9.	- 1.149	360
Aktiviere Eigenleistungen	10.	7.359	8.278
Sonstige betriebliche Erträge	11.	37.752	29.238
Materialaufwand	12.	- 372.367	- 322.129
Personalaufwand	13.	- 316.783	- 308.725
Sonstige betriebliche Aufwendungen	14.	- 121.046	- 120.216
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>		<b>306.888</b>	<b>277.549</b>
Abschreibungen	15.	- 113.980	- 117.301
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>192.908</b>	<b>160.248</b>
Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	16.	208	164
Zinserträge	16.	5.015	5.644
Zinsaufwendungen	16.	- 39.949	- 39.933
Sonstiges Finanzergebnis	16.	336	- 119
<b>Finanzergebnis</b>	16.	<b>- 34.390</b>	<b>- 34.244</b>
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>		<b>158.518</b>	<b>126.004</b>
Ertragsteuern	18.	- 44.588	- 36.868
<b>Konzernjahresüberschuss</b>		<b>113.930</b>	<b>89.136</b>
davon Anteile anderer Gesellschafter	19.	37.703	36.090
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens		76.227	53.046

## Gesamtergebnisrechnung HHLA Konzern

in T€	Konzernanhang Tz.	2010	2009
<b>Konzernjahresüberschuss</b>		<b>113.930</b>	<b>89.136</b>
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	36.	- 6.493	- 23.640
Cashflow-Hedges	47.	- 220	- 800
Währungsdifferenzen		3.838	- 3.065
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	18.	2.140	7.766
Übrige		18	85
<b>Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen</b>		<b>- 717</b>	<b>- 19.654</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>113.213</b>	<b>69.482</b>
davon Anteile anderer Gesellschafter		37.898	35.903
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens		75.315	33.579

**Gewinn- und Verlustrechnung HHLA Teilkonzerne 2010**in T€; Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien;  
Anlage zum Konzernanhang

	2010 Konzern	2010 Hafenlogistik	2010 Immobilien	2010 Konsolidierung
Umsatzerlöse	1.073.122	1.044.118	33.960	- 4.956
Bestandsveränderungen	- 1.149	- 1.124	- 25	0
Aktiviert Eigenleistungen	7.359	7.350	0	9
Sonstige betriebliche Erträge	37.752	37.633	884	- 765
Materialaufwand	- 372.367	- 366.647	- 5.826	106
Personalaufwand	- 316.783	- 314.740	- 2.043	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 121.046	- 116.509	- 10.143	5.606
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>306.888</b>	<b>290.081</b>	<b>16.807</b>	<b>0</b>
Abschreibungen	- 113.980	- 110.170	- 4.117	307
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>192.908</b>	<b>179.911</b>	<b>12.690</b>	<b>307</b>
Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	208	208	0	0
Zinserträge	5.015	4.919	230	- 134
Zinsaufwendungen	- 39.949	- 35.013	- 5.070	134
Sonstiges Finanzergebnis	336	336	0	0
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 34.390</b>	<b>- 29.550</b>	<b>- 4.840</b>	<b>0</b>
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>158.518</b>	<b>150.361</b>	<b>7.850</b>	<b>307</b>
Ertragsteuern	- 44.588	- 42.768	- 3.028	1.208
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>113.930</b>	<b>107.593</b>	<b>4.822</b>	<b>1.515</b>
davon Anteile anderer Gesellschafter	37.703	37.703	0	0
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens	76.227	69.890	4.822	1.515

**Gesamtergebnisrechnung HHLA Teilkonzerne 2010**in T€; Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien;  
Anlage zum Konzernanhang

	2010 Konzern	2010 Hafenlogistik	2010 Immobilien	2010 Konsolidierung
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>113.930</b>	<b>107.593</b>	<b>4.822</b>	<b>1.515</b>
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	- 6.493	- 6.358	- 135	
Cashflow-Hedges	- 220	- 220	0	
Währungsdifferenzen	3.838	3.838	0	
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	2.140	2.096	44	
Übrige	18	18	0	
<b>Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen</b>	<b>- 717</b>	<b>- 626</b>	<b>- 91</b>	<b>0</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>113.213</b>	<b>106.967</b>	<b>4.731</b>	<b>1.515</b>
davon Anteile anderer Gesellschafter	37.898	37.898	0	
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens	75.315	69.069	6.246	

### Gewinn- und Verlustrechnung HHLA Teilkonzerne 2009

in T€; Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien;  
Anlage zum Konzernanhang

	2009 Konzern	2009 Hafenlogistik	2009 Immobilien	2009 Konsolidierung
Umsatzerlöse	990.743	962.865	32.718	- 4.839
Bestandsveränderungen	360	338	23	0
Aktiviert Eigenleistungen	8.278	8.231	0	47
Sonstige betriebliche Erträge	29.238	28.870	1.143	- 775
Materialaufwand	- 322.129	- 317.000	- 5.247	118
Personalaufwand	- 308.725	- 306.309	- 2.416	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 120.216	- 115.885	- 9.781	5.449
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>277.549</b>	<b>261.110</b>	<b>16.440</b>	<b>0</b>
Abschreibungen	- 117.301	- 113.460	- 4.138	296
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>160.248</b>	<b>147.650</b>	<b>12.302</b>	<b>296</b>
Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	164	164	0	0
Zinserträge	5.644	5.605	184	- 145
Zinsaufwendungen	- 39.933	- 34.671	- 5.407	145
Sonstiges Finanzergebnis	- 119	- 119	0	0
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 34.244</b>	<b>- 29.021</b>	<b>- 5.223</b>	<b>0</b>
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>126.004</b>	<b>118.629</b>	<b>7.079</b>	<b>296</b>
Ertragsteuern	- 36.868	- 35.834	- 988	- 46
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>89.136</b>	<b>82.795</b>	<b>6.091</b>	<b>250</b>
davon Anteile anderer Gesellschafter	36.090	36.090	0	0
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens	53.046	46.705	6.091	250

### Gesamtergebnisrechnung HHLA Teilkonzerne 2009

in T€; Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien;  
Anlage zum Konzernanhang

	2009 Konzern	2009 Hafenlogistik	2009 Immobilien	2009 Konsolidierung
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>89.136</b>	<b>82.795</b>	<b>6.091</b>	<b>250</b>
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	- 23.640	- 23.321	- 319	
Cashflow-Hedges	- 800	- 800	0	
Währungsdifferenzen	- 3.065	- 3.065	0	
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	7.766	7.663	103	
Übrige	85	85	0	
<b>Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen</b>	<b>- 19.654</b>	<b>- 19.438</b>	<b>- 216</b>	<b>0</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>69.482</b>	<b>63.357</b>	<b>5.875</b>	<b>250</b>
davon Anteile anderer Gesellschafter	35.903	35.903	0	
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens	33.579	27.454	6.125	



## Bilanz HHLA Konzern

in T€

Aktiva	Konzernanhang Tz.	31.12.2010	31.12.2009
<b>Langfristiges Vermögen</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	22.	83.850	82.334
Sachanlagen	23.	978.583	916.772
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	24.	185.568	186.471
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	25.	1.620	1.487
Finanzielle Vermögenswerte	26.	8.284	8.062
Latente Steuern	18.	32.766	29.812
		<b>1.290.671</b>	<b>1.224.938</b>
<b>Kurzfristiges Vermögen</b>			
Vorräte	27.	20.965	20.379
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	28.	126.516	121.731
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	29.	2.704	6.660
Sonstige finanzielle Forderungen	30.	2.607	2.356
Sonstige Vermögenswerte	31.	15.209	12.292
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	32.	20.972	23.412
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	33.	235.493	173.531
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	34.	0	5.200
		<b>424.466</b>	<b>365.561</b>
		<b>1.715.137</b>	<b>1.590.499</b>
<b>Passiva</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital		72.680	72.680
Teilkonzern Hafenlogistik		69.975	69.975
Teilkonzern Immobilien		2.705	2.705
Kapitalrücklage		139.728	139.728
Teilkonzern Hafenlogistik		139.222	139.222
Teilkonzern Immobilien		506	506
Erwirtschaftetes Eigenkapital		337.337	291.805
Teilkonzern Hafenlogistik		322.200	280.300
Teilkonzern Immobilien		15.137	11.505
Kumuliertes übriges Eigenkapital		29.514	30.547
Teilkonzern Hafenlogistik		28.412	29.354
Teilkonzern Immobilien		1.102	1.193
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		- 12.257	102.225
Teilkonzern Hafenlogistik		- 12.257	102.225
Teilkonzern Immobilien		0	0
	35.	<b>567.002</b>	<b>636.985</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Pensionsrückstellungen	36.	331.134	325.141
Sonstige langfristige Rückstellungen	37.	52.565	56.092
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	40.	65.747	0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	38.	387.612	316.363
Latente Steuern	18.	12.897	13.029
		<b>849.955</b>	<b>710.625</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	37.	21.896	18.854
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	39.	77.026	54.616
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	40.	67.986	66.329
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	38.	91.136	66.077
Sonstige Verbindlichkeiten	41.	34.577	33.596
Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern	42.	5.559	3.417
		<b>298.180</b>	<b>242.889</b>
		<b>1.715.137</b>	<b>1.590.499</b>

**Bilanz HHLA Teilkonzerne 31.12.2010**

in T€; Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien;  
Anlage zum Konzernanhang

	31.12.2010 Konzern	31.12.2010 Hafenlogistik	31.12.2010 Immobilien	31.12.2010 Konsolidierung
<b>Aktiva</b>				
<b>Langfristiges Vermögen</b>				
Immaterielle Vermögenswerte	83.850	83.831	19	0
Sachanlagen	978.583	955.772	5.464	17.347
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	185.568	66.715	150.276	- 31.423
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	1.620	1.620	0	0
Finanzielle Vermögenswerte	8.284	7.082	1.202	0
Latente Steuern	32.766	36.439	25	- 3.698
	<b>1.290.671</b>	<b>1.151.459</b>	<b>156.986</b>	<b>- 17.774</b>
<b>Kurzfristiges Vermögen</b>				
Vorräte	20.965	20.906	59	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	126.516	125.831	685	0
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	2.704	11.951	39	- 9.286
Sonstige finanzielle Forderungen	2.607	2.535	72	0
Sonstige Vermögenswerte	15.209	15.062	147	0
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	20.972	24.053	240	- 3.321
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	235.493	235.220	273	0
	<b>424.466</b>	<b>435.558</b>	<b>1.515</b>	<b>- 12.607</b>
	<b>1.715.137</b>	<b>1.587.017</b>	<b>158.501</b>	<b>- 30.381</b>
<b>Passiva</b>				
<b>Eigenkapital</b>				
Gezeichnetes Kapital	72.680	69.975	2.705	0
Kapitalrücklage	139.728	139.222	506	0
Erwirtschaftetes Eigenkapital	337.337	322.200	25.728	- 10.591
Kumuliertes übriges Eigenkapital	29.514	28.412	1.102	0
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	- 12.257	- 12.257	0	0
	<b>567.002</b>	<b>547.552</b>	<b>30.041</b>	<b>- 10.591</b>
<b>Langfristige Schulden</b>				
Pensionsrückstellungen	331.134	325.386	5.748	0
Sonstige langfristige Rückstellungen	52.565	51.143	1.422	0
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	65.747	65.747	0	0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	387.612	362.657	24.955	0
Latente Steuern	12.897	13.431	6.649	- 7.183
	<b>849.955</b>	<b>818.364</b>	<b>38.774</b>	<b>- 7.183</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	21.896	19.984	1.912	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	77.026	73.748	3.278	0
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	67.986	2.001	75.271	- 9.286
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	91.136	86.979	4.157	0
Sonstige Verbindlichkeiten	34.577	34.252	325	0
Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern	5.559	4.137	4.743	- 3.321
	<b>298.180</b>	<b>221.101</b>	<b>89.686</b>	<b>- 12.607</b>
	<b>1.715.137</b>	<b>1.587.017</b>	<b>158.501</b>	<b>- 30.381</b>

**Bilanz HHLA Teilkonzerne 31.12.2009**

in T€; Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien;  
Anlage zum Konzernanhang

	31.12.2009 Konzern	31.12.2009 Hafenlogistik	31.12.2009 Immobilien	31.12.2009 Konsolidierung
<b>Aktiva</b>				
<b>Langfristiges Vermögen</b>				
Immaterielle Vermögenswerte	82.334	82.305	30	0
Sachanlagen	916.772	893.700	5.284	17.787
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	186.471	71.032	147.609	- 32.169
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	1.487	1.487	0	0
Finanzielle Vermögenswerte	8.062	6.780	1.282	0
Latente Steuern	29.812	33.890	152	- 4.230
	<b>1.224.938</b>	<b>1.089.194</b>	<b>154.357</b>	<b>- 18.612</b>
<b>Kurzfristiges Vermögen</b>				
Vorräte	20.379	20.298	81	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	121.731	120.878	853	0
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	6.660	16.867	902	- 11.109
Sonstige finanzielle Forderungen	2.356	2.333	23	0
Sonstige Vermögenswerte	12.292	12.181	110	0
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	23.412	25.581	0	- 2.169
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	173.531	173.313	218	0
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	5.200	5.200	0	0
	<b>365.561</b>	<b>376.651</b>	<b>2.187</b>	<b>- 13.278</b>
	<b>1.590.499</b>	<b>1.465.845</b>	<b>156.544</b>	<b>- 31.890</b>
<b>Passiva</b>				
<b>Eigenkapital</b>				
Gezeichnetes Kapital	72.680	69.975	2.705	0
Kapitalrücklage	139.728	139.222	506	0
Erwirtschaftetes Eigenkapital	291.805	280.300	23.610	- 12.105
Kumuliertes übriges Eigenkapital	30.547	29.354	1.193	0
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	102.225	102.225	0	0
	<b>636.985</b>	<b>621.076</b>	<b>28.014</b>	<b>- 12.105</b>
<b>Langfristige Schulden</b>				
Pensionsrückstellungen	325.141	319.512	5.629	0
Sonstige langfristige Rückstellungen	56.092	54.663	1.429	0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	316.363	288.861	27.502	0
Latente Steuern	13.029	13.228	6.308	- 6.507
	<b>710.625</b>	<b>676.264</b>	<b>40.868</b>	<b>- 6.507</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	18.854	17.768	1.086	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	54.616	52.733	1.883	0
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	66.329	1.723	75.715	- 11.109
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	66.077	61.203	4.874	0
Sonstige Verbindlichkeiten	33.596	33.273	323	0
Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern	3.417	1.805	3.781	- 2.169
	<b>242.889</b>	<b>168.505</b>	<b>87.662</b>	<b>- 13.278</b>
	<b>1.590.499</b>	<b>1.465.845</b>	<b>156.544</b>	<b>- 31.890</b>

## Kapitalflussrechnung HHLA Konzern

in T€	Konzernanhang Tz.	2010	2009
<b>1. Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>			
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		192.908	160.248
Zu- und Abschreibungen auf nicht-finanzielle langfristige Vermögenswerte	11./15.	110.961	117.017
Abnahme der Rückstellungen		- 28.538	- 12.160
Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen		- 82	- 1.037
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 7.572	29.708
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 4.718	- 17.865
Einzahlungen aus Zinsen		5.147	5.112
Auszahlungen für Zinsen		- 20.904	- 20.288
Gezahlte Ertragsteuern		- 40.950	- 68.005
Währungskursbedingte und sonstige Effekte		697	483
<b>Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>		<b>206.949</b>	<b>193.213</b>
<b>2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>			
Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		2.855	3.702
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten		7.200	0
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		- 56.823	- 151.450
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	22.	- 7.625	- 7.524
Einzahlungen aus Abgängen von langfristigen finanziellen Vermögenswerten		1.995	192
Auszahlungen für Investitionen in langfristige finanzielle Vermögenswerte		- 1.890	- 795
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		- 1.973	- 7.145
Einzahlungen aus der Veräußerung von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		0	5.703
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>- 56.261</b>	<b>- 157.317</b>
<b>3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>			
An Aktionäre des Mutterunternehmens gezahlte Dividende	21.	- 30.695	- 72.680
An Minderheitsaktionäre gezahlte Dividende		- 30.569	- 42.619
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	45.	- 2.590	- 3.145
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten		0	64.193
Auszahlungen aus der Tilgung von (Finanz-)Krediten		- 31.314	- 34.339
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>- 95.168</b>	<b>- 88.590</b>
<b>4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>			
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1. - 3.)		55.520	- 52.694
Währungskursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds		- 994	689
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		179.156	231.161
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	43.	<b>233.682</b>	<b>179.156</b>



### Kapitalflussrechnung HHLA Teilkonzerne 2010

in T€; Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien;  
Anlage zum Konzernanhang

	2010 Konzern	2010 Hafenlogistik	2010 Immobilien	2010 Konsolidierung
<b>1. Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>				
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	192.908	179.911	12.690	307
Zu- und Abschreibungen auf nicht-finanzielle langfristige Vermögenswerte	110.961	107.151	4.117	- 307
Veränderung der Rückstellungen	- 28.538	- 29.021	483	
Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen	- 82	- 82	0	
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	- 7.572	- 7.397	1.048	- 1.223
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	- 4.718	- 6.266	325	1.223
Einzahlungen aus Zinsen	5.147	5.196	85	- 134
Auszahlungen für Zinsen	- 20.904	- 16.240	- 4.798	134
Gezahlte Ertragsteuern	- 40.950	- 39.156	- 1.794	
Währungskursbedingte und sonstige Effekte	697	697	0	
<b>Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>	<b>206.949</b>	<b>194.793</b>	<b>12.156</b>	<b>0</b>
<b>2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>				
Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	2.855	2.855	0	
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	7.200	7.200	0	
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	- 56.823	- 49.870	- 6.953	
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	- 7.625	- 7.624	- 1	
Einzahlungen aus Abgängen von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	1.995	1.995	0	
Auszahlungen für Investitionen in langfristige finanzielle Vermögenswerte	- 1.890	- 1.890	0	
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	- 1.973	- 1.973	0	
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>- 56.261</b>	<b>- 49.307</b>	<b>- 6.954</b>	<b>0</b>
<b>3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>				
An Aktionäre des Mutterunternehmens gezahlte Dividende	- 30.695	- 27.990	- 2.705	
An Minderheitsaktionäre gezahlte Dividende	- 30.569	- 30.569	0	
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	- 2.590	- 2.590	0	
Auszahlungen aus der Tilgung von (Finanz-)Krediten	- 31.314	- 28.872	- 2.442	
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>- 95.168</b>	<b>- 90.021</b>	<b>- 5.147</b>	<b>0</b>
<b>4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>				
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1. - 3.)	55.520	55.465	55	0
Währungskursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds	- 994	- 994	0	
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	179.156	183.538	- 4.382	
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>233.682</b>	<b>238.009</b>	<b>- 4.327</b>	<b>0</b>

### Kapitalflussrechnung HHLA Teilkonzerne 2009

in T€; Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien;  
Anlage zum Konzernanhang

	2009 Konzern	2009 Hafenlogistik	2009 Immobilien	2009 Konsolidierung
<b>1. Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>				
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	160.248	147.650	12.302	296
Zu- und Abschreibungen auf nicht-finanzielle langfristige Vermögenswerte	117.017	113.175	4.138	- 296
Abnahme der Rückstellungen	- 12.160	- 10.646	- 1.514	
Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen	- 1.037	- 1.072	35	
Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	29.708	25.659	261	3.788
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	- 17.865	- 16.579	- 298	- 988
Einzahlungen aus Zinsen	5.112	5.125	132	- 145
Auszahlungen für Zinsen	- 20.288	- 15.272	- 5.161	145
Gezahlte Ertragsteuern	- 68.005	- 65.821	- 2.184	
Währungskursbedingte und sonstige Effekte	483	483	0	
<b>Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>	<b>193.213</b>	<b>182.702</b>	<b>7.711</b>	<b>2.800</b>
<b>2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>				
Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	3.702	3.694	8	
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	- 151.450	- 147.006	- 4.444	
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	- 7.524	- 7.524	0	
Einzahlungen aus Abgängen von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	192	192	0	
Auszahlungen für Investitionen in langfristige finanzielle Vermögenswerte	- 795	- 772	- 23	
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	- 7.145	- 7.145	0	
Einzahlungen aus der Veräußerung von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	5.703	5.703	0	
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>- 157.317</b>	<b>- 152.858</b>	<b>- 4.459</b>	<b>0</b>
<b>3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>				
An Aktionäre des Mutterunternehmens gezahlte Dividende	- 72.680	- 69.975	- 2.705	
An Minderheitsaktionäre gezahlte Dividende	- 42.619	- 42.619	0	
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	- 3.145	- 3.145	0	
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten	64.193	64.193	0	
Auszahlungen aus der Tilgung von (Finanz-)Krediten	- 34.339	- 31.897	- 2.442	
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>- 88.590</b>	<b>- 83.443</b>	<b>- 5.147</b>	<b>0</b>
<b>4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>				
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1.- 3.)	- 52.694	- 53.599	- 1.895	2.800
Währungskursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds	689	689	0	
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	231.161	236.448	- 2.487	- 2.800
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>179.156</b>	<b>183.538</b>	<b>- 4.382</b>	<b>0</b>

## Segmentberichterstattung HHLA Konzern

in T€; Geschäftssegmente;  
Anlage zum Konzernanhang

2010	Teilkonzern Hafenlogistik		
	Container	Intermodal	Logistik
<b>Umsatzerlöse</b>			
Erlöse konzernfremde Dritte	594.981	315.561	115.503
Intersegmenterlöse	10.283	1.690	4.928
Summe Segmenterlöse	605.264	317.251	120.431
<b>Ergebnis</b>			
EBITDA	236.272	42.478	13.199
EBITDA-Marge	39,0 %	13,4 %	11,0 %
EBIT	155.726	24.760	6.174
EBIT aus fortgeführten Aktivitäten <sup>1</sup>	155.726	22.585	6.174
Segmentvermögen	901.375	245.460	110.632
<b>Sonstige Segmentinformationen</b>			
Investitionen			
Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	131.863	20.135	3.625
Immaterielle Vermögenswerte	6.036	844	84
Abschreibungen auf Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	77.143	14.394	6.797
davon außerplanmäßige Abschreibungen	2.160		
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	3.402	3.324	228
davon außerplanmäßige Abschreibungen		3.000	
Nicht-zahlungswirksame Posten	9.173	1.224	1.033
Containerumschlag in Tsd. TEU	5.844		
Containertransport <sup>3</sup> in Tsd. TEU		1.696	
<b>2009</b>			
<b>Umsatzerlöse</b>			
Erlöse konzernfremde Dritte	557.737	275.835	110.130
Intersegmenterlöse	3.879	1.491	4.792
Summe Segmenterlöse	561.616	277.326	114.922
<b>Ergebnis</b>			
EBITDA	225.522	31.550	14.042
EBITDA-Marge	40,2 %	11,4 %	12,2 %
EBIT	149.619	4.401	8.230
EBIT aus fortgeführten Aktivitäten <sup>2</sup>	149.619	21.889	8.230
Segmentvermögen	834.096	256.724	113.271
<b>Sonstige Segmentinformationen</b>			
Investitionen			
Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	89.515	35.586	19.572
Immaterielle Vermögenswerte	6.992	284	597
Abschreibungen auf Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	71.727	15.084	5.582
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	4.176	315	229
Abschreibungen auf zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte		11.749	
Nicht-zahlungswirksame Posten	12.656	5.199	4.137
Containerumschlag in Tsd. TEU	4.913		
Containertransport <sup>3</sup> in Tsd. TEU		1.500	

<sup>1</sup> Das EBIT aus fortgeführten Aktivitäten ist ohne das Ergebnis der CTL dargestellt.

<sup>2</sup> Aus Vergleichszwecken wurden die Vorjahreswerte ohne das laufende Ergebnis der combisped und der CTL dargestellt.

<sup>3</sup> Das Transportvolumen wurde nicht quotial ermittelt.

Holdings/Übrige	Teilkonzern Immobilien	Summe	Konsolidierung und Überleitung zum Konzern	Konzern
	Immobilien			
15.752	31.325	1.073.122	0	1.073.122
132.965	2.635	152.501	- 152.501	0
148.717	33.960	1.225.623		
- 2.346	16.807	306.410	478	306.888
- 1,6 %	49,5 %			
- 9.071	12.690	190.279	2.629	192.908
- 9.071	12.690	188.104	2.588	190.692
220.158	157.940	1.635.565	79.572	1.715.137
3.323	6.952	165.898	0	165.898
891	1	7.856	85	7.941
6.154	4.105	108.593	- 1.016	107.577
		2.160	0	2.160
571	12	7.537	- 1.133	6.404
		3.000	0	3.000
- 2.263	802	9.969	206	10.175
16.840	30.201	990.743	0	990.743
114.859	2.517	127.538	- 127.538	0
131.699	32.718	1.118.281		
- 10.360	16.440	277.194	355	277.549
- 7,9 %	50,2 %			
- 17.424	12.303	157.129	3.119	160.248
- 17.424	12.303	174.617	3.050	177.667
176.873	156.150	1.537.114	53.385	1.590.499
3.389	4.445	152.507	- 350	152.157
466	0	8.339	- 815	7.524
6.434	4.124	102.951	- 1.083	101.868
630	14	5.364	- 1.681	3.683
		11.749	0	11.749
34.372	1.342	57.706	102	57.808



Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA Konzern

in T€

	Mutterunternehmen					
	Gezeichnetes Kapital		Kapitalrücklage		Erwirtschaftetes Konzern- eigenkapital	Ausgleichsposten aus der Fremdwäh- rungsumrechnung
	A-Sparte	S-Sparte	A-Sparte	S-Sparte		
<b>Stand am 31.12.2008</b>	<b>69.975</b>	<b>2.705</b>	<b>139.222</b>	<b>506</b>	<b>311.693</b>	<b>- 15.548</b>
Dividenden					- 72.680	
Gesamtergebnis					53.046	- 3.076
Erwerb/Verkauf von Minderheitsanteilen an konsolidierten Unternehmen						
Übrige Veränderungen					- 254	
<b>Stand am 31.12.2009</b>	<b>69.975</b>	<b>2.705</b>	<b>139.222</b>	<b>506</b>	<b>291.805</b>	<b>- 18.624</b>
<b>Stand am 31.12.2009</b>	<b>69.975</b>	<b>2.705</b>	<b>139.222</b>	<b>506</b>	<b>291.805</b>	<b>- 18.624</b>
Dividenden					- 30.695	
Ausgleichsverpflichtungen für Minderheitsgesellschafter <sup>1</sup>						
Gesamtergebnis					76.227	3.578
Erwerb/Verkauf von Minderheitsanteilen an konsolidierten Unternehmen						
Übrige Veränderungen						
<b>Stand am 31.12.2010</b>	<b>69.975</b>	<b>2.705</b>	<b>139.222</b>	<b>506</b>	<b>337.337</b>	<b>- 15.046</b>

<sup>1</sup> Zur näheren Erläuterung verweisen wir auf die Textziffer 35 des Konzernanhangs.

Kumuliertes übriges Eigenkapital				Anteile der Aktionäre des Mutterunter- nehmens	Anteile der Minderheits- gesellschafter	Summe Konzern- eigenkapital
Cashflow-Hedges	Versicherungs- mathematische Gewinne/Verluste	Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	Übrige			
- 361	79.786	- 25.475	11.611	574.114	108.466	682.580
				- 72.680	- 42.619	- 115.299
- 508	- 23.625	7.667	75	33.579	35.903	69.482
				0	245	245
			1	- 253	230	- 23
- 869	56.161	- 17.808	11.687	534.760	102.225	636.985
- 869	56.161	- 17.808	11.687	534.760	102.225	636.985
				- 30.695	- 30.569	- 61.265
				0	- 121.543	- 121.543
- 157	- 6.461	2.110	18	75.315	37.898	113.213
				0	- 268	- 268
			- 120	- 120	0	- 120
- 1.026	49.700	- 15.698	11.585	579.260	- 12.257	567.002

### Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA Teilkonzern Hafenlogistik (A-Sparte)

in T€; Anlage zum Konzernanhang

	Mutterunternehmen			
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Ausgleichsposten aus der Fremdwährungsumrechnung
<b>Stand am 31.12.2008</b>	<b>69.975</b>	<b>139.222</b>	<b>303.825</b>	<b>- 15.548</b>
Dividenden			- 69.975	
Gesamtergebnis Teilkonzern			46.705	- 3.076
Erwerb/Verkauf von Minderheitsanteilen an konsolidierten Unternehmen				
Übrige Veränderungen			- 254	
<b>Stand am 31.12.2009</b>	<b>69.975</b>	<b>139.222</b>	<b>280.300</b>	<b>- 18.624</b>
<b>Stand am 31.12.2009</b>	<b>69.975</b>	<b>139.222</b>	<b>280.300</b>	<b>- 18.624</b>
Dividenden			- 27.990	
Ausgleichsverpflichtungen für Minderheitsgesellschafter <sup>1</sup>				
Gesamtergebnis Teilkonzern			69.890	3.578
Erwerb/Verkauf von Minderheitsanteilen an konsolidierten Unternehmen				
Übrige Veränderungen				
<b>Stand am 31.12.2010</b>	<b>69.975</b>	<b>139.222</b>	<b>322.200</b>	<b>- 15.046</b>

<sup>1</sup> Zur näheren Erläuterung verweisen wir auf die Textziffer 35 des Konzernanhangs.

### Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA Teilkonzern Immobilien (S-Sparte)

in T€; Anlage zum Konzernanhang

**Stand am 31.12.2008**

Dividenden

Gesamtergebnis Teilkonzern

**Stand am 31.12.2009**

Zuzüglich Konsolidierungseffekt der Gewinn- und Verlustrechnung

Abzüglich Konsolidierungseffekt der Bilanz

**Summe Konsolidierungseffekte**

**Stand am 31.12.2009**

**Stand am 31.12.2009**

Dividenden

Gesamtergebnis Teilkonzern

**Stand am 31.12.2010**

Zuzüglich Konsolidierungseffekt der Gewinn- und Verlustrechnung

Abzüglich Konsolidierungseffekt der Bilanz

**Summe Konsolidierungseffekte**

**Stand am 31.12.2010**

Kumuliertes übriges Eigenkapital				Anteile der Aktionäre des Mutterunter- nehmens	Anteile der Minderheits- gesellschafter	Summe Teilkonzern- eigenkapital
Cashflow- Hedges	Versicherungs- mathematische Gewinne/Verluste	Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	Übrige			
- 361	77.706	- 24.804	11.611	561.626	108.466	670.092
				- 69.975	- 42.619	- 112.594
- 508	- 23.306	7.564	75	27.454	35.903	63.357
				0	245	245
			1	- 253	230	- 23
- 869	54.400	- 17.240	11.687	518.851	102.225	621.076
- 869	54.400	- 17.240	11.687	518.851	102.225	621.076
				- 27.990	- 30.569	- 58.560
				0	- 121.543	- 121.543
- 157	- 6.326	2.066	18	69.069	37.898	106.967
				0	- 268	- 268
			- 120	- 120	0	- 120
- 1.026	48.074	- 15.174	11.585	559.810	- 12.257	547.552

Kumuliertes übriges Eigenkapital					Summe Teilkonzern- eigenkapital
Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Erwirtschaftetes Konzern- eigenkapital	Versicherungs- mathematische Gewinne/Verluste	Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	
2.705	506	20.223	2.080	- 671	24.843
		- 2.705			- 2.705
		6.091	- 319	103	5.875
2.705	506	23.610	1.761	- 568	28.013
		250			250
		- 12.354			- 12.354
		- 12.105			- 12.105
2.705	506	11.505	1.761	- 568	15.909
2.705	506	23.610	1.761	- 568	28.013
		- 2.705			- 2.705
		4.822	- 135	44	4.731
2.705	506	25.728	1.626	- 524	30.041
		1.515			1.515
		- 12.105			- 12.105
		- 10.591			- 10.591
2.705	506	15.138	1.626	- 524	19.450



# Konzernanhang

## Allgemeine Erläuterungen

### 1. Grundsätzliche Informationen über den Konzern

Das oberste Mutterunternehmen des Konzerns ist die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Bei St. Annen 1, 20457 Hamburg (im Folgenden: HHLA), eingetragen im Handelsregister Hamburg unter der Nummer HRB 1902. Das oberste, dem HHLA Konzern übergeordnete Mutterunternehmen ist die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg.

Seit Beschluss der Hauptversammlung vom 28. Juni 2007 besteht der HHLA Konzern mit Wirkung zum 1. Januar 2007 aus dem Teilkonzern Hafenlogistik (A-Sparte) und dem Teilkonzern Immobilien (S-Sparte). Der Teil des Konzerns, der sich mit den Immobilien der Hamburger Speicherstadt und am Hamburger Fischmarkt befasst, wird dem Teilkonzern Immobilien (S-Sparte) zugeordnet. Sämtliche übrigen Teile des Unternehmens werden gemeinsam dem Teilkonzern Hafenlogistik (A-Sparte) zugeordnet. Für Zwecke der Ermittlung der jeweiligen Dividendenberechtigung der Aktionäre werden Sparteneinzelausschlüsse erstellt, die satzungsgemäß Bestandteil des Anhangs zum Jahresabschluss des Mutterunternehmens sind.

Aufwendungen und Erträge der HHLA, 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.

Zur Verdeutlichung der Vermögens- und Ertragslage der Teilkonzerne sind diesem Konzernanhang die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung, die Gesamtergebnisrechnung, die Eigenkapitalveränderungsrechnung sowie die Kapitalflussrechnung der beiden Teilkonzerne als Anlage beigelegt.

Der Konzernabschluss der HHLA für das Geschäftsjahr 2010 wurde unverändert in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting

Standards Board (IASB) sowie den Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) aufgestellt. Dabei wurden die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards i. V. m. § 315 a Abs. 1 HGB sowie die ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Die Anforderungen der IFRS, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, wurden vollständig erfüllt und führen zur Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des HHLA Konzerns.

Hinsichtlich der Auswirkungen der erstmaligen Anwendung der IFRS zum Übergangzeitpunkt 1. Januar 2005 verweisen wir auf unseren Geschäftsbericht 2006.

Die Bilanzierung und Bewertung sowie die Erläuterungen und Angaben zum Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2010 basieren grundsätzlich auf denselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch dem Konzernabschluss 2009 zugrunde lagen. Ausnahmen bilden hier die unter ► Textziffer 6 genannten Ausweisänderungen sowie die unter ► Textziffer 5 aufgeführten Auswirkungen von neuen Rechnungslegungsstandards nach IFRS, die vom Konzern zum 1. Januar 2010 verpflichtend anzuwenden sind. Die daraus resultierenden Anpassungen von Vorjahreszahlen wurden entsprechend vorgenommen. Die angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind unter ► Textziffer 6 erläutert.

Das Geschäftsjahr der HHLA und ihrer einbezogenen Tochterunternehmen entspricht dem Kalenderjahr. Der Stichtag des Konzernabschlusses entspricht dem Abschlussstichtag des Mutterunternehmens. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt. Der Konzernabschluss und die Anhangsangaben werden in Euro aufgestellt. Sofern nicht anders angegeben, sind alle Beträge in Tausend Euro (T€) angegeben. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zu angegebenen Summen aufaddieren.

Die Erstellung des Konzernabschlusses erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des Anschaffungskostenprinzips. Hiervon ausgenommen sind derivative Finanzinstrumente und zur Veräußerung verfügbare Finanzinvestitionen, die zum Zeitwert bewertet wurden. Der vorliegende Konzernabschluss der HHLA für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2010 wurde am 4. März 2011 durch den Vorstand zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er diesen billigt. Die Veröffentlichung des Konzernabschlusses ist für den 31. März 2011 vorgesehen.

## Segmente der HHLA

Die HHLA ist in den folgenden vier Segmenten tätig:

### Container

Mit ihren hochleistungsfähigen Containerterminals sichert die HHLA die überragende Bedeutung des Hamburger Hafens als logistische Drehscheibe für den Stückgutverkehr. Die Tätigkeit auf den drei HHLA Terminals Altenwerder, Burchardkai und Tollerort besteht im Wesentlichen aus der Abfertigung von Containerschiffen und dem Umladen von Containern auf andere Verkehrsträger. Mit einem weiteren Containerterminal in Odessa, Ukraine, werden ebenfalls Umschlagleistungen erbracht. Umfassende Dienstleistungen rund um den Container und die Schiffsabfertigung vervollständigen dieses HHLA Segment.

### Intermodal

Die Intermodalgesellschaften der HHLA bieten ein umfassendes Transportnetzwerk auf der Schiene, der Straße und dem Seeweg, das die deutschen Seehäfen mit ihrem Hinterland in Europa verbindet. Die Gesellschaften TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt, die METRANS-Gruppe, Tschechien, und die Polzug-Gruppe, Hamburg/Warschau, Polen, betreiben regelmäßige Zugverbindungen von und nach Mittel- und Osteuropa und sind jeweils Marktführer im Containerhinterlandverkehr ihrer Regionen. Containerverkehr auf der Straße bietet die CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg, für den Nahbereich der Metropolregion Hamburg und Norddeutschland, aber auch im Fernverkehr.

### Logistik

Das Segment Logistik umfasst eine große Bandbreite von Dienstleistungen in den Bereichen Kontrakt- und Lagerlogistik sowie Beratung und Spezialumschlag. Das Leistungsspektrum beinhaltet einzelne Logistikdienstleistungen, komplette Prozessketten für die internationale Beschaffung und Distribution von Waren sowie die Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen. Zudem werden Beratungs- und Managementleistungen für Kunden aus der Hafen- und Transportwirtschaft angeboten.

### Immobilien

Die Geschäftsaktivitäten dieses Segments umfassen die Entwicklung, Vermietung und Verwaltung von Immobilien am Hamburger Hafen. Hierzu gehören die historische Speicherstadt sowie am nördlichen Elbufer das Fischereihafenareal. In der Speicherstadt gestaltet die HHLA den Strukturwandel von der traditionellen Lagerhaltung zu einem modernen Nutzungsmix mit Büros und Kultureinrichtungen.

## 2. Konsolidierungsgrundsätze

Der Konzernabschluss umfasst den Abschluss der HHLA und ihrer Tochterunternehmen zum 31. Dezember eines jeden Geschäftsjahres. Die Vermögenswerte und Schulden der in den Konzernab-

schluss voll bzw. quotal einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen werden nach den für den HHLA Konzern einheitlich geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt.

Zum Erwerbszeitpunkt erfolgt die Kapitalkonsolidierung durch Verrechnung der Anschaffungskosten der Beteiligung mit dem anteiligen Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden der Tochterunternehmen zum Zeitpunkt des Erwerbs. Dabei werden auch bisher nicht bilanzierte immaterielle Vermögenswerte, die nach IFRS 3 (überarbeitet) i. V. m. IAS 38 bilanzierungsfähig sind, sowie Eventualschulden mit ihren Zeitwerten aktiviert bzw. passiviert. Im Rahmen der Folgekonsolidierung werden die so aufgedeckten stillen Reserven und Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben bzw. aufgelöst.

Ein entstehender positiver Unterschiedsbetrag, der sich im Rahmen der Erstkonsolidierung ergibt, wird als Geschäfts- oder Firmenwert aktiviert und einem jährlichen Impairment-Test unterworfen. Ein negativer Unterschiedsbetrag aus der Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem anteiligen Zeitwert der Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden zum Zeitpunkt des Erwerbs wird nach einer kritischen Überprüfung erfolgswirksam vereinnahmt. Für eine detaillierte Erläuterung zum Vorgehen beim Impairment-Test verweisen wir auf die ► Textziffern 6 und 7.

Auf konzernfremde Dritte entfallende Anteile am Eigenkapital werden in der Bilanz unter „Anteile von Minderheiten am Eigenkapital“ innerhalb des Eigenkapitals ausgewiesen.

Der Erwerb von zusätzlichen Minderheitenanteilen an konsolidierten Gesellschaften wird gemäß dem Entity-Concept als Eigenkapitaltransaktion betrachtet und demnach unter Berücksichtigung der Minderung der Anteile direkt mit dem Eigenkapital verrechnet. Mehr- bzw. Mindererlöse aus dem Verkauf von Minderheitenanteilen an konsolidierten Gesellschaften werden ebenfalls erfolgsneutral direkt über das Eigenkapital ausgebucht, soweit die Transaktion zu keinem Beherrschungsverlust führt. Kommt es zum Beherrschungsverlust, sind die verbliebenen Anteile zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert. Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet (Schuldenkonsolidierung). Der Wertansatz der Vermögenswerte aus konzerninternen Lieferungen und Leistungen wird um nicht realisierte Zwischenergebnisse bereinigt (Zwischenergebniselimination); diese Vermögenswerte sind daher zu Konzernanschaffungs- bzw. Konzernherstellungskosten bewertet. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet (Aufwands- und Ertragskonsolidierung). Auf temporäre Unterschiede aus der Konsolidierung werden nach IAS 12 latente Steuern gebildet.

### 3. Konsolidierungskreis

Alle wesentlichen Unternehmen, bei denen die HHLA direkt bzw. indirekt die Möglichkeit zur Beherrschung hat, sind in den Konzernabschluss einbezogen. Beherrschung im Sinne des IAS 27 ist dann gegeben, wenn die Möglichkeit besteht, die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu bestimmen, um aus dessen Tätigkeit Nutzen zu ziehen. Die Einbeziehung in den Konzernabschluss erfolgt ab dem Zeitpunkt, ab dem die Kontrolle der Gesellschaft möglich ist. Die Einbeziehung in den Konzernabschluss endet, sobald die Beherrschung durch das Mutterunternehmen nicht mehr besteht.

Der Konsolidierungskreis der HHLA setzt sich wie folgt zusammen:

	Inland	Ausland	Gesamt
<b>HHLA AG und vollkonsolidierte Unternehmen</b>			
1. Januar 2010	33	7	40
Zugänge	0	1	1
Verschmelzungen	1	2	3
31. Dezember 2010	32	6	38
<b>Quotenkonsolidierte Unternehmen</b>			
1. Januar 2010	6	1	7
31. Dezember 2010	6	1	7
<b>At-Equity bilanzierte Unternehmen</b>			
1. Januar 2010	1	0	1
31. Dezember 2010	1	0	1
<b>Gesamt</b>	<b>39</b>	<b>7</b>	<b>46</b>

Eine vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns gemäß § 313 Abs. 4 HGB wird unter ► Textziffer 48 dargestellt.

#### Anteile an Joint Ventures

Der Konzern ist an Joint Ventures in der Form gemeinschaftlich geführter Unternehmen beteiligt. Ein Joint Venture wird als eine vertragliche Vereinbarung von zwei oder mehreren Parteien zur Durchführung einer wirtschaftlichen Tätigkeit, die einer gemeinschaftlichen Führung unterliegt, definiert. Die HHLA bilanziert ihren Anteil an Joint Ventures unter Anwendung der Quotenkonsolidierung. Der Konzern fasst seinen Anteil an den Vermögenswerten, Schulden, Erträgen und Aufwendungen der Joint Ventures mit den entsprechenden Posten im Konzernabschluss zusammen. Die Abschlüsse der Joint Ventures werden unter Anwendung einheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für das gleiche Berichtsjahr aufgestellt wie der Abschluss des Konzerns.

Werden an das Joint Venture Einlagen geleistet oder Vermögenswerte verkauft, so wird bei der Erfassung des Anteils von aus diesem Geschäftsvorfall stammenden Gewinnen oder Verlusten der wirtschaftliche Gehalt des Geschäftsvorfalles berücksichtigt. Erwirbt der Konzern von einem Joint Venture Vermögenswerte, so erfasst der Konzern seinen Anteil am Gewinn des Joint Ventures

aus diesem Geschäftsvorfall erst dann, wenn er die Vermögenswerte an einen unabhängigen Dritten weiterveräußert.

Das Joint Venture wird bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die gemeinschaftliche Führung des Joint Ventures durch den Konzern endet, unter Verwendung der Quotenkonsolidierung in den Abschluss des Konzerns einbezogen.

Regelungen in den Gesellschaftsverträgen oder Konsortialvereinbarungen gewährleisten bei den Gemeinschaftsunternehmen die gemeinsame Führung.

Der dem Konzern zuzurechnende Anteil an den Vermögenswerten, Schulden, Erträgen und Aufwendungen der gemeinschaftlich geführten Unternehmen zum 31. Dezember 2010 und zum 31. Dezember 2009 stellt sich wie folgt dar:

#### Angaben zur Bilanz

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Langfristige Vermögenswerte	17.582	16.484
Kurzfristige Vermögenswerte	19.051	19.916
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>36.633</b>	<b>36.400</b>
Langfristige Schulden	4.627	4.821
Kurzfristige Schulden	23.922	20.552
<b>Summe Schulden</b>	<b>28.549</b>	<b>25.373</b>

#### Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

in T€	2010	2009
Erträge	145.381	138.514
Aufwendungen	- 140.895	- 135.548
<b>Saldo</b>	<b>4.486</b>	<b>2.966</b>

#### Anteile an assoziierten Unternehmen

Bei Unternehmen, die als assoziierte Unternehmen bestimmt sind, verfügt der Anteilseigner über einen maßgeblichen Einfluss. Gleichzeitig liegt weder ein Tochterunternehmen noch ein Anteil an einem Joint Venture vor. Ein maßgeblicher Einfluss wird unterstellt, wenn die Möglichkeit besteht, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, ohne jedoch beherrschenden Einfluss auszuüben. Dies ist im Wesentlichen durch mittel- oder unmittelbare Stimmrechtsanteile von 20 % bis 50 % gegeben. Die Bilanzierung von Anteilen an assoziierten Unternehmen erfolgte im vorliegenden Abschluss unter Anwendung der Equity-Methode. Bei der Equity-Methode werden die Anteile an assoziierten Unternehmen zunächst mit den Anschaffungskosten angesetzt. In der Folge erhöht oder verringert sich der Buchwert der Anteile entsprechend dem Anteil des Anteilseigners am Ergebnis des Beteiligungsunternehmens. Der Anteil des Anteilseigners am Erfolg des Beteiligungsunternehmens wird in dessen Ergebnis ausgewiesen. Ein bei der erstmaligen Bilanzierung gegebenenfalls innerhalb des Beteiligungsbuchwerts bilanzierter Geschäfts- oder Firmenwert wird nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einer Werthaltigkeitsprüfung des gesamten

Buchwerts der Beteiligung unterzogen, wenn Anzeichen für eine Wertminderung vorliegen.

Nach dem Erwerbszeitpunkt wird der Anteil der HHLA am Ergebnis des assoziierten Unternehmens in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, der Anteil an erfolgsneutralen Veränderungen des Eigenkapitals wird unmittelbar im Eigenkapital berücksichtigt. Diese kumulativen Veränderungen wirken sich auf die Höhe des Beteiligungsbuchwerts des assoziierten Unternehmens aus. Sobald jedoch der Anteil der HHLA an den Verlusten des Unternehmens den Beteiligungsbuchwert übersteigt, erfasst die HHLA keine weiteren Verlustanteile, es sei denn, die HHLA ist Verpflichtungen eingegangen oder hat Zahlungen für das assoziierte Unternehmen geleistet.

Wesentliche Ergebnisse aus Geschäftsvorfällen zwischen der HHLA und dem assoziierten Unternehmen werden entsprechend dem Anteil am assoziierten Unternehmen eliminiert.

Die folgende Übersicht zeigt die wesentlichen Posten von Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung des nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmens entsprechend dem Beteiligungsanteil:

#### Angaben zur Bilanz

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Vermögenswerte	3.892	2.832
Schulden	2.384	1.434

#### Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

in T€	2010	2009
Umsatzerlöse	4.091	3.183
Ergebnis aus Equity-Beteiligungen	208	164

#### Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis

Mit Anteilsübertragung zum 25. Juni 2009 erwarb die tschechische Tochtergesellschaft METRANS a.s., Prag/Tschechien (kurz: METRANS), 50 % der Anteile an der RAILTRANSPORT s.r.o., Prag/Tschechien (kurz: RAILTRANSPORT), zu einem Kaufpreis von 5 Mio. CZK. Das Stammkapital betrug 1 Mio. CZK. Der Zweck der Gesellschaft ist die Erbringung von Dienstleistungen im Eisenbahnverkehr, im Facheinzelhandel und in der Vermittlung. Nach dem Erwerb beschloss die Gesellschafterversammlung das Stammkapital zu erhöhen. Mit der Aufstockung des Stammkapitals zum 28. Dezember 2010 erhöhte die METRANS ihre Anteile an der RAILTRANSPORT auf 80%. Das Stammkapital beträgt nun 11.874.000 CZK und ist voll eingezahlt. Die METRANS hält 9,5 Mio. CZK des Stammkapitals. Die Gesellschaft ist dem Segment Intermodal zugeordnet und wird zum 31. Dezember 2010 erstmals in den Konsolidierungskreis einbezogen. Die Anschaffungskosten dieser Gesellschaft betragen 732 T€. Zum Erstkonsolidierungszeitpunkt verfügt die Gesellschaft über Vermögenswerte in Höhe von 1.948 T€, insbesondere über Anlagen aus Finanzierungs-Leasing. Der Wert der übernommenen Verbindlichkeiten beträgt 1.801 T€ und besteht im Wesentlichen aus Verbindlich-

keiten aus Finanzierungs-Leasing. Nach Verrechnung der Minderheitenanteile resultiert ein anteiliger Unterschiedsbetrag in Höhe von 316 T€, der als Geschäfts- oder Firmenwert ausgewiesen wird. Wäre der Erwerbszeitpunkt am Anfang der Periode gewesen, würden Umsatzerlöse in Höhe von 2.086 T€ und ein Ergebnis nach Steuern von - 364 T€ in den Konzernabschluss einfließen.

Mit Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung und dem Verschmelzungsvertrag vom 9. Juni 2010 wurde die Verschmelzung der CTT Besitzgesellschaft mbH, Hamburg, auf die HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg, beschlossen und zum 22. Juni 2010 durch Eintragung in das Handelsregister rechtskräftig.

Mit Beschlussfassung vom 21. Juni 2010 und dem notariellen Vertrag vom 21. Juli 2010 wurde die Verschmelzung der Gesellschaften UMSP Property a.s., Prag, SDM-DEPO a.s., Prag, sowie der METRANS Plzeň, a.s., Nýřany, auf die METRANS beschlossen und durch die Eintragung in das Handelsregister am 7. Dezember 2010 rechtskräftig. Die Anteile an der METRANS Plzeň wurden aufgrund der geringen Wesentlichkeit bisher zu Anschaffungskosten unter den finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen. Aufgrund der Verschmelzung wurde im vorliegenden Konzernabschluss ein Verlust von 610 T€ erfasst.

Weitere Veränderungen durch Neu- oder Entkonsolidierung fanden im Berichtsjahr nicht statt.

## 4. Fremdwährungsumrechnung

In den in lokaler Währung aufgestellten Einzelabschlüssen der konsolidierten Gesellschaften werden monetäre Vermögenswerte und Schulden in fremder Währung zum Stichtagskurs bewertet. Die hieraus resultierenden Währungsdifferenzen werden im Periodenergebnis erfasst. Hiervon ausgenommen sind Währungsdifferenzen aus Fremdwährungskrediten, soweit sie zur Sicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb eingesetzt werden. Diese werden bis zur Veräußerung der Nettoinvestition direkt im Eigenkapital und erst bei deren Abgang im Periodenergebnis erfasst.

Nicht monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet wurden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht monetäre Posten, die mit ihrem Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des Zeitwerts gültig war.

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Kursgewinne/-verluste auf Fremdwährungsposten führen im Geschäftsjahr zu einem Verlust von 897 T€ (im Vorjahr: Gewinn von 958 T€).

Das Konzept der funktionalen Währung nach IAS 21 findet bei der Umrechnung aller in fremder Währung erstellten Jahresabschlüsse der ausländischen Konzerngesellschaften Anwendung. Da grund-



sätzlich die betreffenden Tochtergesellschaften ihr Geschäft finanziell, wirtschaftlich und organisatorisch selbstständig betreiben, ist dies die jeweilige Landeswährung. Zum Bilanzstichtag werden die Vermögenswerte und Schulden dieser Tochterunternehmen in Euro zum Stichtagskurs umgerechnet. Erträge und Aufwendungen werden zum gewichteten Durchschnittskurs des Geschäftsjahres umgerechnet. Eigenkapitalkomponenten werden zum jeweils historischen Kurs bei Entstehung umgerechnet. Die bei der Umrechnung entstehenden Umrechnungsdifferenzen werden als separater Bestandteil des Eigenkapitals ergebnisneutral erfasst. Scheiden Konzernunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, wird die betreffende Währungsumrechnungsdifferenz erfolgswirksam ausgebucht.

Die HHLA wendete die Regelungen des IAS 29 nicht an, da keine Geschäfte in hochinflationären Volkswirtschaften betrieben wurden.

Die für die Umrechnung verwendeten wesentlichen Kurse ergeben sich aus folgender Tabelle:

Währungen	ISO-Code	Stichtagskurs = 1 €		Durchschnittskurs = 1 €	
		31.12.2010	31.12.2009	2010	2009
Tschechische Krone	CZK	25,061	26,473	25,342	26,521
Polnischer Zloty	PLN	3,975	4,104	4,012	4,333
Ukrainische Griwna	UAH	10,573	11,449	10,550	10,863

## 5. Auswirkungen von neuen Rechnungslegungsstandards

Im Geschäftsjahr 2010 mussten folgende überarbeitete und neue Standards sowie Interpretationen des IASB/IFRIC erstmals verpflichtend angewendet werden:

IFRS 1 (überarbeitet)	Erstmalige Anwendung der IFRS
IFRS 3 (überarbeitet) Änderungen von IAS 27	Unternehmenszusammenschlüsse Konzern- und Einzelabschlüsse
Änderungen von IFRS 1	Zusätzliche Ausnahmen für Erstanwender (Juli 2009)
Änderungen von IFRS 2	Konzerninterne anteilsbasierte Vergütungen mit Barausgleich
IAS 39	Geeignete Grundgeschäfte – Änderungen des IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung
IFRIC 12	Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen
IFRIC 15	Vereinbarungen über die Errichtung von Immobilien
IFRIC 16	Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb
IFRIC 17	Sachdividenden an Eigentümer
IFRIC 18	Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden
Diverse	Verbesserungen an den IFRS (April 2009)

Nachfolgend aufgeführte Änderungen von Standards und Interpretationen können für das Geschäftsjahr 2010 freiwillig angewendet werden:

IAS 24 (überarbeitet)	Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
Änderungen von IFRS 1	Begrenzte Befreiung erstmaliger Anwender von Vergleichsangaben nach IFRS 7 (November 2009)
Änderungen von IAS 32	Finanzinstrumente: Darstellung
IFRIC 19	Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten mit Eigenkapitalinstrumenten
Änderungen von IFRIC 14	Vorauszahlungen auf Mindestdotierungsverpflichtungen

Die nachfolgenden Standards und Interpretationen, die vom IASB beschlossen sind, aber von der EU noch nicht übernommen wurden, wendet die HHLA nicht an:

IFRS 9	Finanzinstrumente
Änderungen von IFRS 7	Finanzinstrumente: Angaben
Änderungen von IAS 12	Latente Steuern: auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
Diverse	Verbesserungen an den IFRS (Mai 2010)

Die einzelnen Auswirkungen der Änderungen stellen sich wie folgt dar:

### Verpflichtend anzuwendende Standards und Interpretationen

#### IFRS 1 (überarbeitet) Erstmalige Anwendung der IFRS

IFRS 1 ist zur Verbesserung der Lesbarkeit neu strukturiert worden. In diesem Zusammenhang wurden einige veraltete Übergangslinien gestrichen und geringfügige Textänderungen vorgenommen. Die neue Struktur soll es zudem erlauben, künftige Änderungen einfacher zu berücksichtigen. Die Überarbeitung des Standards hatte auf den Konzernabschluss der HHLA keine Auswirkung.

#### IFRS 3 (überarbeitet) Unternehmenszusammenschlüsse und Änderungen von IAS 27 Konzern- und Einzelabschlüsse

Im Januar 2008 veröffentlichte das IASB die überarbeiteten Standards IFRS 3 *Unternehmenszusammenschlüsse (IFRS 3 (2008))* und IAS 27 *Konzern- und separate Einzelabschlüsse nach IFRS (IAS 27 (2008))*. In IFRS 3 (2008) wird die Anwendung der Erwerbsmethode bei Unternehmenszusammenschlüssen neu geregelt. Wesentliche Neuerungen betreffen die Bewertung von Minderheitsanteilen, die Erfassung von sukzessiven Unternehmenserwerben und die Behandlung von bedingten Kaufpreisbestandteilen und Anschaffungsnebenkosten. Nach der Neuregelung kann die Bewertung von nicht beherrschenden Anteilen entweder zum beizulegenden Zeitwert (Full-Goodwill-Methode) oder zum beizulegenden Zeitwert des anteiligen identifizierbaren Nettovermögens erfolgen. Bei sukzessiven Unternehmenserwerben ist eine

erfolgswirksame Neubewertung der Anteile vorgesehen, welche im Zeitpunkt des Beherrschungsübergangs gehalten wurden. Die Neubewertung stellt dabei auf den beizulegenden Zeitwert im Erwerbszeitpunkt der zusätzlich erworbenen Anteile ab. Eine Anpassung bedingter Kaufpreisbestandteile, die zum Zeitpunkt des Erwerbs als Verbindlichkeit ausgewiesen werden, ist zukünftig erfolgswirksam zu erfassen. Anschaffungsnebenkosten werden zum Zeitpunkt ihres Entstehens als Aufwand erfasst. Wesentliche Änderungen des IAS 27 (2008) betreffen die Bilanzierung von Transaktionen, bei denen ein Unternehmen weiterhin die Beherrschung behält, sowie Transaktionen, bei denen die Beherrschung untergeht. Transaktionen, die nicht zu einem Beherrschungsverlust führen, sind erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen. Verbleibende Anteile sind zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Abhängig von Art und Umfang gegenwärtiger und künftiger Transaktionen ergeben sich aus der Neuregelung des IAS 27 und des IFRS 3 Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des HHLA Konzerns.

#### **Änderungen von IFRS 1 (Juli 2009) Zusätzliche Ausnahmen für Erstanwender**

Die im Juli 2009 veröffentlichten Änderungen betreffen die retrospektive Anwendung von IFRS in besonderen Situationen und sollen sicherstellen, dass Unternehmen bei der Umstellung auf IFRS keine unverhältnismäßig hohen Kosten entstehen. Im Einzelnen betreffen diese Befreiungen Unternehmen der Öl- und Gasindustrie sowie Unternehmen mit bestehenden Leasingverträgen, welche ihre Leasingverträge im Hinblick auf die Klassifizierung nach IFRIC 4 neu beurteilen. Die Änderungen von IFRS 1 (Juli 2009) hatten keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der HHLA.

#### **Änderungen von IFRS 2 Konzerninterne anteilsbasierte Vergütungen mit Barausgleich**

Im Juni 2009 veröffentlichte das IASB Änderungen zu IFRS 2 *Anteilsbasierte Vergütungen*. Hierin wird festgelegt, dass ein Unternehmen, das Güter oder Dienstleistungen im Rahmen einer anteilsbasierten Vergütungsvereinbarung erhält, diese Güter oder Dienstleistungen gemäß IFRS 2 bilanzieren muss. Hierbei ist es nicht relevant, welches Unternehmen im Konzern die zugehörige Verpflichtung gegenüber dem Lieferanten oder Arbeitnehmer erfüllt bzw. ob die Verpflichtung in Anteilen oder in bar erfüllt wird. Durch die geänderten IFRS 2 werden IFRIC 8 und IFRIC 11 obsolet, da die hierin aufgeführten Leitlinien in IFRS 2 übernommen wurden. Die Änderungen des IFRS 2 hatten keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der HHLA.

#### **IAS 39 Geeignete Grundgeschäfte – Änderungen des IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung**

Im Juli 2008 veröffentlichte das IASB Änderungen zu IAS 39 *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*. Mit diesen Änderungen wird klargestellt, wie bei der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften mit dem Inflationsanteil von Finanzinstrumenten und mit Optionskontrakten, die als Sicherungsinstrument genutzt werden, zu verfahren ist. Im vorliegenden Konzernabschluss führte die Anwendung zu keinen wesentlichen Auswirkungen.

#### **IFRIC 12 Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen**

IFRIC 12 befasst sich mit der Fragestellung, wie Privatunternehmen die Rechte und Pflichten aus einem Vertrag mit öffentlichen Infrastruktureinrichtungen zu bilanzieren haben. Dabei kann eine vertragliche Vereinbarung regeln, dass ein Privatunternehmen eine Infrastruktureinrichtung zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben errichtet oder verbessert und diese Einrichtung betreibt und instand hält. Mit IFRIC 12 wird auch geklärt, wie mit dem Entgelt, welches der Betreiber dieser Einrichtung erhält, in der Rechnungslegung zu verfahren ist. Für den HHLA Konzern hat die Anwendung dieser Interpretation keine Auswirkung.

#### **IFRIC 15 Vereinbarungen über die Errichtung von Immobilien**

Diese Vereinbarungen regeln die Bilanzierung bei Errichtungsgesellschaften hinsichtlich der Erfassung von Erträgen aus dem Verkauf von Immobilien, bevor ihre Errichtung abgeschlossen ist. Für den HHLA Konzern hat die Anwendung dieser Interpretation keine Auswirkung.

#### **IFRIC 16 Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb**

Es finden sich hierin Klarstellungen hinsichtlich der bilanziellen Abbildung eines Währungskurssicherungsgeschäfts bei einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb. Dabei ist die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen nur auf Währungsumrechnungsdifferenzen möglich, welche aus der funktionalen Währung des Mutterunternehmens und aus der funktionalen Währung des ausländischen Geschäftsbetriebs entstehen. Abgesichert werden kann das Nettovermögen der ausländischen Gesellschaft, welches im Konzernabschluss berücksichtigt ist. Die erwähnten Sicherungsinstrumente können von jedem Unternehmen innerhalb des Konzerns gehalten werden, mit Ausnahme des Unternehmens, bei dem das Währungsrisiko aus der Nettoinvestition abgesichert wird. Hinsichtlich der Bestimmung der Beträge, welche bei Veräußerung des ausländischen Geschäftsbetriebs von der Fremdwährungsumrechnungsrücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung umzugliedern sind, verweist IFRIC 16 auf die Regelungen nach IAS 39.102. Die Höhe des entfallenden kumulierten Kursgewinns oder -verlusts kann nach der Methode der stufenweisen Konsolidierung oder nach der direkten Konsolidierungsmethode ermittelt werden. Die Anwendung dieser Interpretation hat keinen Einfluss auf den Konzernabschluss der HHLA.

#### **IFRIC 17 Sachdividenden an Eigentümer**

In IFRIC 17 finden sich Klarstellungen, wie Dividenden an Eigentümer zu bilanzieren sind, welche nicht in Form von Zahlungsmitteln, sondern in Sachwerten ausgeschüttet werden. Eine Dividendenverbindlichkeit ist dann anzusetzen, wenn eine entsprechende Genehmigung der Geschäftsführungsorgane existiert und sie somit nicht mehr im Ermessen des ausschüttenden Unternehmens liegt. Die Bewertung der Sachverpflichtung an die Eigentümer erfolgt zum beizulegenden Zeitwert der zu übertragenden Vermögenswerte. Eine Bewertungsdifferenz, welche aufgrund unterschiedlicher Wertansätze zwischen dem Buchwert und dem Erfüllungswert der Dividendenverbindlichkeit entsteht, ist erfolgswirksam in

der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Mit dem Inkrafttreten des IFRIC 17 sind auch Änderungen in IFRS 5 vorgenommen worden. Diese betreffen zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte, welche für eine Dividendenausschüttung vorgesehen sind. Die vorliegende Interpretation hat keine Auswirkung auf den vorliegenden Konzernabschluss. Es ist derzeit davon auszugehen, dass auch künftige Konzernabschlüsse von der Auswirkung nicht betroffen sind.

### **IFRIC 18 Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden**

Primär ist IFRIC 18 für den Energiesektor relevant. Es erfolgen insbesondere Klarstellungen für Vereinbarungen, bei denen ein Unternehmen von einem Kunden ein Objekt, eine Anlage oder Betriebsmittel erhält, die das Unternehmen dann dazu verwenden muss, entweder den Kunden mit dem Leitungsnetz zu verbinden oder dem Kunden einen permanenten Zugang zur Versorgung mit Gütern oder Dienstleistungen zu gewähren. Darüber hinaus werden Regelungen getroffen, wie in Fällen zu verfahren ist, in denen ein Unternehmen Zahlungsmittel mit der Auflage erhält, einen der vorgenannten Vermögenswerte zu erwerben oder herzustellen. Auf den vorliegenden Konzernabschluss hatte IFRIC 18 keine Auswirkung.

### **Diverse Verbesserungen an den IFRS (April 2009)**

Dieser Sammelstandard zielt darauf ab, die bestehenden Standards zu komprimieren und deren Verständnis zu erleichtern. Bei den meisten Änderungen handelt es sich um Klarstellungen oder Korrekturen der vorhandenen IFRS bzw. Änderungen, die sich aus zuvor an den IFRS vorgenommenen Modifikationen ergeben. Im vorliegenden Konzernabschluss führte die Anwendung dieser Verbesserungen zu keinen wesentlichen Veränderungen.

### **Freiwillig anzuwendende Standards und Interpretationen**

#### **IAS 24 (überarbeitet) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen**

Die im November 2009 veröffentlichten Änderungen treffen Klarstellungen für staatlich kontrollierte Unternehmen. Die früheren umfangreichen Offenlegungspflichten bezüglich der Geschäftsvorfälle mit Unternehmen, welche vom gleichen Staat kontrolliert werden, sind abgemildert worden. Es müssen zukünftig nur noch die für den Abschlussadressaten wesentlichen Transaktionen publiziert werden. Weiterhin verdeutlicht die Änderung von IAS 24 die Definition eines nahestehenden Unternehmens oder einer nahestehenden Person. Der geänderte Standard tritt für Berichtsperioden in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen, eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden zukünftig zu erweiterten Anhangsangaben führen. Es erfolgte keine vorzeitige Anwendung durch die HHLA.

### **Änderungen von IFRS 1 (November 2009)**

#### **Erstanwendung von IFRS**

Diese Änderung ermöglicht es künftig auch Erstanwendern, im Sinne von IFRS 1 bestehende Übergangsvorschriften für die Anwendung von IFRS 7 *Finanzinstrumente: Angaben* in Anspruch zu nehmen. Betroffen davon sind alle Angaben, die aus der erstmaligen Anwendung der im März 2009 veröffentlichten Änderungen zu IFRS 7 resultieren. Im ersten Jahr der Anwendung erfolgt eine Befreiung von der Verpflichtung zur Angabe von Vergleichszahlen für die in der Änderung neu aufgenommenen Angaben. Dadurch sollen unverhältnismäßige Mehrbelastungen durch kurze Fristen bis zur Erstanwendung vermieden werden. Die Änderungen von IFRS 1 (November 2009) haben keine Auswirkung auf den Konzernabschluss der HHLA.

### **Änderungen von IAS 32 Finanzinstrumente:**

#### **Darstellung**

Die im Oktober 2009 veröffentlichte Änderung stellt klar, wie bestimmte Bezugsrechte, Optionen und Optionsscheine zu bilanzieren sind, wenn die emittierten Instrumente nicht auf die funktionale Währung des Emittenten lauten. Werden solche Instrumente den gegenwärtigen Eigentümern anteilig zu einem festen Betrag angeboten, so sollten sie auch dann als Eigenkapitalinstrumente eingestuft werden, wenn ihr Bezugsrechtskurs auf eine andere Währung als die funktionale Währung des Emittenten lautet. Die bisherige Bilanzierung solcher Fälle als derivative Verbindlichkeit entfällt zukünftig. Die Änderungen haben für den HHLA Konzern keine wesentlichen Auswirkungen.

#### **IFRIC 19 Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten mit Eigenkapitalinstrumenten**

Es werden die Anforderungen erläutert, wenn ein Unternehmen die Bedingungen einer finanziellen Verbindlichkeit mit dem Gläubiger neu aushandelt und der Gläubiger dabei Aktien oder andere Eigenkapitalinstrumente des Unternehmens zur vollen oder teilweisen Tilgung der finanziellen Verbindlichkeit akzeptiert. Der IFRIC 19 stellt klar, dass:

- I die Eigenkapitalinstrumente des Unternehmens als Teil des „gezählten Entgelts“ zur Tilgung der finanziellen Verbindlichkeit anzusehen sind,
- I die ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Kann dieser Wert nicht verlässlich bestimmt werden, so sind die Eigenkapitalinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert der getilgten Verbindlichkeit zu bewerten,
- I die Differenz zwischen dem Buchwert der getilgten finanziellen Verbindlichkeit und des anfänglichen Bewertungsbetrags der Eigenkapitalinstrumente in der laufenden Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmens erfasst wird.

Die Änderungen von IFRIC 19 haben keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der HHLA.

### Änderungen von IFRIC 14 Vorauszahlungen auf Mindestdotierungsverpflichtungen

Die vorgenommenen Änderungen beschäftigen sich mit dem Sonderfall, in dem Unternehmen bereits vorab Zahlungen leisten, um ihren Mindestdotierungsverpflichtungen nachzukommen. Die Änderung erlaubt es den betroffenen Unternehmen, die aus diesen Zahlungen resultierenden Vorteile als Vermögenswerte anzusetzen. Die geänderte Version des IFRIC 14 ist verpflichtend erstmals auf nach dem 1. Januar 2011 beginnende Geschäftsjahre anzuwenden, eine frühere Anwendung ist zulässig. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen von IFRIC 14 Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der HHLA haben werden.

### Von der EU noch nicht übernommene Standards und Interpretationen

#### IFRS 9 Finanzinstrumente

Mit Veröffentlichung im November 2009 ist die erste Projektphase der Ersetzung des bestehenden IAS 39 *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung* abgeschlossen. In den 2009 veröffentlichten Regelungen finden sich Erläuterungen zur Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten. Es existieren demnach nur noch zwei Bewertungskategorien (fortgeführte Anschaffungskosten und beizulegender Zeitwert). Des Weiteren finden sich vereinfachte Regelungen zu Wahlrechten bezüglich der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten. Verändert wurde auch die Möglichkeit der Umklassifizierung in eine andere Bewertungskategorie. Im Oktober 2010 wurde der IFRS 9 *Finanzinstrumente* erneut veröffentlicht und beinhaltet neue Vorschriften für die Bilanzierung von finanziellen Verbindlichkeiten. Nach wie vor gibt es zwei Bewertungskategorien (fortgeführte Anschaffungskosten und beizulegender Zeitwert). Zusätzlich wurden die Vorschriften für die Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten aus dem bestehenden IAS 39 übernommen. Des Weiteren wird beabsichtigt, IFRS 9 um Vorschriften zur Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, zu erweitern sowie die Sicherungsbilanzierung aufzunehmen. Der Erstanwendungszeitpunkt für diesen Standard ist für Geschäftsjahre, welche am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen von IFRS 9 wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der HHLA haben werden.

#### Änderung von IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben

Im Oktober 2010 wurde der IFRS 7 *Finanzinstrumente: Angaben* veröffentlicht und beinhaltet Änderungen zu den Angaben von Übertragungen finanzieller Vermögenswerte. Diese Änderungen ermöglichen Nutzern von Finanzberichten einen besseren Einblick in Transaktionen zum Zwecke der Übertragung von Vermögenswerten (etwa Verbriefungen). Mit diesen Änderungen werden die korrespondierenden Angabepflichten nach den IFRS und den US-GAAP im Wesentlichen vereinheitlicht. Die Änderung des IFRS 7 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen, und wird voraussichtlich keine Auswirkung auf künftige Konzernabschlüsse der HHLA haben.

### Änderung von IAS 12 Latente Steuern: auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Im September 2010 wurde der IAS 12 *Latente Steuern: auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien* veröffentlicht. Die Änderung stellt klar, dass bestehende temporäre steuerliche Differenzen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sich grundsätzlich durch Veräußerung umkehren und nicht mehr im Rahmen der fortgeführten Nutzung. Als Konsequenz der Änderung gilt SIC 21 *Ertragsteuern – Realisierung von neubewerteten, nicht planmäßig abzuschreibenden Vermögenswerten* nicht mehr für zum beizulegenden Zeitwert bewertete als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien. Die übrigen Leitlinien wurden in IAS 12 integriert und der SIC 21 demzufolge zurückgezogen. Die Änderung des IAS 12 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2012 beginnen, und wird keine wesentliche Auswirkung auf künftige Konzernabschlüsse der HHLA haben.

## 6. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Den Jahresabschlüssen der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen liegen einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze zugrunde. Im Einzelnen werden die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze angewendet.

#### Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte werden aktiviert, wenn die Vermögenswerte identifizierbar sind, einen künftigen Nutzenzufluss erwarten lassen und die Anschaffungs- und Herstellungskosten verlässlich ermittelt werden können. Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert. Immaterielle Vermögenswerte mit einer bestimmbareren Nutzungsdauer werden planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Der Konzern überprüft seine immateriellen Vermögenswerte mit einer bestimmbareren Nutzungsdauer zu jedem Bilanzstichtag daraufhin, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen.

Bei den immateriellen Vermögenswerten mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wird ein Werthaltigkeitstest mindestens einmal jährlich durchgeführt und gegebenenfalls entsprechend den zukünftigen Erwartungen angepasst. Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer lagen im Berichtszeitraum mit Ausnahme der derivativen Geschäfts- oder Firmenwerte nicht vor.

Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Kosten aktiviert, die in der Entwicklungsphase nach dem Zeitpunkt der Feststellung der technologischen und wirtschaftlichen Realisierbarkeit bis zur Fertigstellung entstanden sind. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt zurechenbaren Kosten der Entwicklungsphase.



Der aktivierte Betrag der Entwicklungskosten wird einmal jährlich auf Wertminderung überprüft, wenn der Vermögenswert noch nicht genutzt wird oder wenn unterjährig Indikatoren für eine Wertminderung vorliegen.

Den immateriellen Vermögenswerten werden folgende Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	2010	2009
Software	3–7 Jahre	3–7 Jahre

### Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter planmäßiger Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen angesetzt. Kosten der laufenden Instandhaltung werden sofort aufwandswirksam erfasst. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteiliger, direkt zurechenbarer Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Gemäß IAS 16 werden Abbruchverpflichtungen in Höhe des Barwerts der Verpflichtung zum Zeitpunkt ihrer Entstehung als Bestandteil der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten berücksichtigt und gleichzeitig in entsprechender Höhe zurückgestellt. Der Aufwand wird durch die Abschreibung des aktivierten Vermögenswerts sowie durch die im Zinsaufwand erfasste Aufzinsung der Rückstellung über die Nutzungsdauer des Vermögenswerts erfasst. Die Neubewertungsmethode kommt im HHLA Konzern nicht zur Anwendung.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen nach der linearen Methode über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Dabei werden hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	2010	2009
Gebäude und Bauten	10–70 Jahre	10–70 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	5–25 Jahre	5–25 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–15 Jahre	3–15 Jahre

Die Buchwerte der Sachanlagen werden auf das Vorliegen einer Wertminderung überprüft, sobald Indikatoren dafür vorliegen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts seinen erzielbaren Betrag übersteigt.

### Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten, die gemäß IAS 23 direkt der Anschaffung oder Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts („qualifying asset“) zugerechnet werden können, werden als Bestandteil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten des betreffenden Vermögenswerts aktiviert. Nicht direkt zurechenbare, mit der Aufnahme von Fremdkapital anfallende Kosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

### Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen Gebäude, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zwecke der Wertsteigerung gehalten werden und nicht für die Lieferung von Gütern oder die Erbringung von Dienstleistungen, für Verwaltungszwecke oder für den Verkauf im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit genutzt werden.

Gemäß IAS 40 werden als Finanzinvestition gehaltene Immobilien zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich linearer planmäßiger Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen angesetzt. Nachträgliche Aufwendungen werden aktiviert, wenn diese zu einer Erhöhung des Nutzungswerts der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie führen. Die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen denen der selbst genutzten Sachanlagen.

Die Zeitwerte dieser Immobilien werden gesondert im Anhang unter ► Textziffer 24 angegeben.

Die Buchwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden auf Wertminderung überprüft, sobald Indikatoren dafür vorliegen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts seinen erzielbaren Betrag übersteigt.

### Wertminderung von Vermögenswerten

Der Konzern beurteilt an jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein Vermögenswert wertgemindert sein könnte. Liegen solche Anhaltspunkte vor oder ist wie im Falle von Geschäfts- oder Firmenwerten eine jährliche Überprüfung eines Vermögenswerts auf Wertminderung erforderlich, nimmt der Konzern eine Schätzung des erzielbaren Betrags vor. Der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts ist der höhere der beiden Beträge aus dem Zeitwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Der erzielbare Betrag ist für jeden einzelnen Vermögenswert zu bestimmen, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt keine Mittelzuflüsse, die weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten sind. In diesem Fall ist der erzielbare Betrag der kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu ermitteln. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts seinen erzielbaren Betrag, wird der Vermögenswert als wertgemindert betrachtet und auf seinen erzielbaren Betrag abgeschrieben. Die Ermittlung des beizulegenden Werts abzüglich Veräußerungskosten der einzelnen zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder des Vermögenswerts erfolgt auf Basis der Discounted-Cashflow-Methode. Dazu werden die geschätzten künftigen Cashflows unter Zugrundelegung eines Abzinsungssatzes nach Steuern, der die aktuellen Markterwartungen hinsichtlich des Zinseffekts und der spezifischen Risiken des Vermögenswerts widerspiegelt, auf ihren Barwert abgezinst. Zum 31. Dezember 2010 betrug der Zinssatz für die vorgenommene Abzinsung zwischen 7,4 % und 9,1 % p. a. (im Vorjahr: 8,4 % bis 9,5 % p. a.). Zur Ermittlung der künftigen Cashflows werden die in der aktuellen Konzernplanung für die nächsten fünf Jahre prognostizierten Zahlungsströme fortgeschrieben. Liegen zum Zeitpunkt

der Abschlusserstellung neue Erkenntnisse vor, werden diese berücksichtigt. Dabei kommen Wachstumsfaktoren von 0% bis 1,5% zur Anwendung. Die Konzernplanung bezieht bei der Prognose der Zahlungsströme neben den künftigen Markt- und Branchenerwartungen auch die Erfahrungen der Vergangenheit mit ein.

An jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein Wertminderungsaufwand, der in früheren Berichtsperioden erfasst worden ist, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. Liegt ein solcher Indikator vor, wird der erzielbare Betrag geschätzt. Ein zuvor erfasster Wertminderungsaufwand ist dann aufzuheben, wenn sich seit der Erfassung des letzten Wertminderungsaufwands eine Änderung in den Schätzungen ergeben hat, die bei der Bestimmung des erzielbaren Betrags herangezogen wurden. Wenn dies der Fall ist, ist der Buchwert des Vermögenswerts auf seinen erzielbaren Betrag zu erhöhen. Dieser erhöhte Buchwert darf nicht den Buchwert übersteigen, der sich nach Berücksichtigung der planmäßigen Abschreibungen ergeben würde, wenn in den früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre. Eine solche Wertaufholung ist sofort im Periodenergebnis zu erfassen. Nachdem eine Wertaufholung vorgenommen wurde, ist der Abschreibungsaufwand in künftigen Berichtsperioden anzupassen, um den berichtigten Buchwert des Vermögenswerts, abzüglich eines etwaigen Restbuchwerts, systematisch auf seine Restnutzungsdauer zu verteilen.

Wertaufholungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht vorgenommen.

### **Finanzielle Vermögenswerte**

Finanzielle Vermögenswerte im Sinne von IAS 39 werden als finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum Zeitwert bewertet werden, als Darlehen und Forderungen, als bis zur Endfälligkeit gehaltene Investitionen oder als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte klassifiziert.

Bei dem erstmaligen Ansatz von finanziellen Vermögenswerten werden diese zu ihrem Zeitwert bewertet. Im Falle von Finanzinvestitionen, für die keine erfolgswirksame Bewertung zum Zeitwert erfolgt, werden darüber hinaus Transaktionskosten einbezogen, die direkt dem Erwerb des finanziellen Vermögenswerts zuzurechnen sind. Der Konzern legt die Klassifizierung seiner finanziellen Vermögenswerte mit dem erstmaligen Ansatz fest und überprüft diese Zuordnung am Ende eines jeden Geschäftsjahres, soweit dies zulässig und angemessen ist.

Bei finanziellen Vermögenswerten erfolgt die Bilanzierung grundsätzlich zum Erfüllungstag, d. h. zum Zeitpunkt der Lieferung und des Eigentumsübergangs. Hiervon weicht lediglich die Bilanzierung der Derivate ab, die zum Handelstag erfolgt.

### **Erfolgswirksam zum Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte**

Derivative Finanzinstrumente werden als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert, es sei denn, es handelt sich hierbei um Derivate, die als Sicherungsinstrument designiert wurden und als solche

effektiv sind. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Vermögenswerten, die zu Handelszwecken gehalten werden, werden erfolgswirksam erfasst.

### **Kredite und Forderungen**

Kredite und Forderungen sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbaren Zahlungen, die nicht in einem aktiven Markt notiert sind. Diese Vermögenswerte werden zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Gewinne und Verluste werden im Periodenergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen ausgebucht oder wertgemindert sind, sowie im Rahmen von Amortisationen.

### **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte**

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich einer Wertberichtigung für zweifelhafte Forderungen angesetzt. Eine Wertberichtigung wird vorgenommen, wenn ein objektiver substanzieller Hinweis vorliegt, dass der Konzern nicht in der Lage sein wird, die Forderungen einzuziehen. Forderungen werden ausgebucht, sobald sie uneinbringlich sind. Objektive Hinweise sind z. B. offensichtliche Zahlungsschwierigkeiten oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens bei einem Kunden. Bei der entsprechenden Beurteilung stützt sich die HHLA auf kundenbezogene Erkenntnisse eigener Stellen, externe Informationen und Erfahrungswerte.

### **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente**

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sind Kassenbestände, Schecks, sofort verfügbare Bankguthaben sowie kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten, deren ursprüngliche Laufzeit bis zu sechs Monate beträgt und die zum Nennbetrag bilanziert werden. Nicht frei verfügbare Zahlungsmittel werden gesondert angegeben.

### **Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte**

Nach dem erstmaligen Ansatz werden zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert bewertet, wobei Gewinne oder Verluste im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst werden. Zu dem Zeitpunkt, an dem die Finanzinstrumente ausgebucht werden oder an dem eine Wertminderung für die Finanzinstrumente festgestellt wird, wird der zuvor im Eigenkapital erfasste kumulierte Gewinn oder Verlust erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die auf organisierten Märkten gehandelt werden, wird durch Bezugnahme auf den an der Börse notierten Geldkurs am Bilanzstichtag ermittelt. Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, für die kein aktiver Markt besteht, wird unter Anwendung von Bewertungsmethoden geschätzt. Soweit insbesondere für die nicht konsolidierten Anteile an verbundenen Unternehmen und sonstigen Beteiligungen der Zeitwert nicht zuverlässig ermittelt werden kann, da sie nicht auf einem aktiven Markt gehandelt werden, werden diese mit den Anschaffungskosten bewertet.

### **Wertminderung finanzieller Vermögenswerte**

Der Konzern ermittelt an jedem Bilanzstichtag, ob eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswerts oder einer Gruppe von finanziellen Vermögenswerten vorliegt.

### **Vermögenswerte, die mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt werden**

Gibt es einen objektiven Hinweis, dass eine Wertminderung bei mit fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Krediten und Forderungen eingetreten ist, ergibt sich die Höhe des Verlusts als Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem Barwert der erwarteten künftigen Cashflows (mit Ausnahme künftiger, noch nicht eingetretener Kreditausfälle), abgezinst mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswerts (d. h. dem bei erstmaligem Ansatz ermittelten Zinssatz). Der Verlustbetrag ist ergebniswirksam zu erfassen. Verringert sich die Höhe der Wertberichtigung in einer der folgenden Berichtsperioden und kann diese Verringerung objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung aufgetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden, wird die früher erfasste Wertberichtigung rückgängig gemacht. Eine anschließende Wertaufholung wird ergebniswirksam erfasst, soweit der Buchwert des Vermögenswerts zum Zeitpunkt der Wertaufholung nicht die fortgeführten Anschaffungskosten übersteigt.

### **Vermögenswerte, die mit ihren Anschaffungskosten angesetzt werden**

Bestehen objektive Hinweise darauf, dass eine Wertminderung bei einem nicht notierten Eigenkapitalinstrument aufgetreten ist, das nicht zum Zeitwert angesetzt wird, weil sein Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann, ergibt sich der Betrag der Wertberichtigung als Differenz zwischen dem Buchwert des finanziellen Vermögenswerts und dem Barwert der geschätzten künftigen Cashflows, die mit der aktuellen Markttrendite eines vergleichbaren finanziellen Vermögenswerts abgezinst werden.

### **Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte**

Ist ein zur Veräußerung verfügbarer Vermögenswert in seinem Wert gemindert, wird ein im Eigenkapital erfasster Betrag in Höhe der Differenz zwischen den Anschaffungskosten (abzüglich etwaiger Tilgungen und Amortisationen) und dem aktuellen Zeitwert, abzüglich etwaiger bereits früher ergebniswirksam erfasster Wertberichtigungen dieses finanziellen Vermögenswerts, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Wertaufholungen bei Eigenkapitalinstrumenten, die als zur Veräußerung verfügbar eingestuft sind, werden ergebnisneutral erfasst. Wertaufholungen bei Schuldinstrumenten werden ergebniswirksam erfasst, wenn sich der Anstieg des Zeitwerts des Instruments objektiv auf ein Ereignis zurückführen lässt, das nach der ergebniswirksamen Erfassung der Wertminderung aufgetreten ist.

### **Vorräte**

Vorräte umfassen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertige Erzeugnisse und Leistungen sowie fertige Erzeugnisse und Handelswaren. Der erstmalige Ansatz erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert. Die gängigen Verbrauchsfolgeverfahren kommen bei der Bewertung nicht zur Anwendung. Unfertige Leistungen werden in Höhe der anteiligen Auftrags Erlöse nach Maßgabe des Fertigstellungsgrades bewertet, sofern das Ergebnis des Dienstleistungsgeschäfts verlässlich schätzbar ist. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der bis zur Fertigstellung und bis zum Verkauf anfallenden geschätzten Kosten.

### **Verbindlichkeiten**

Bei der erstmaligen Erfassung von Verbindlichkeiten werden diese mit dem Zeitwert der erhaltenen Gegenleistung nach Abzug der mit der Kreditaufnahme verbundenen Transaktionskosten unter Berücksichtigung von Agien und Disagien bewertet. Nach der erstmaligen Erfassung werden die Verbindlichkeiten anschließend unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Abweichend werden als Verbindlichkeit bilanzierte Derivate zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

### **Rückstellungen**

Eine Rückstellung wird dann gebildet, wenn der Konzern eine gegenwärtige (gesetzliche oder faktische) Verpflichtung aufgrund eines vergangenen Ereignisses besitzt, der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung der Verpflichtung wahrscheinlich und eine verlässliche Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist. Der Ansatz der Rückstellung erfolgt in Höhe des erwarteten Erfüllungsbetrags, der die zukünftigen Preis- und Kostensteigerungen beinhaltet. Sofern der Konzern für eine passivierte Rückstellung zumindest teilweise eine Rückerstattung erwartet (wie z. B. bei einem Versicherungsvertrag), wird die Erstattung als gesonderter Vermögenswert nur dann erfasst, wenn die Erstattung so gut wie sicher ist. Der Aufwand zur Bildung der Rückstellung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung nach Abzug der Erstattung ausgewiesen. Ist die Wirkung des Zinseffekts wesentlich, werden langfristige Rückstellungen zu einem Zinssatz vor Steuern abgezinst, der die für die Schuld spezifischen Risiken widerspiegelt. Im Falle einer Abzinsung wird die durch Zeitablauf bedingte Erhöhung der Rückstellungen als Zinsaufwand erfasst.

## **Pensionen und andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses**

### **Pensionsverpflichtungen**

Die Pensionen und ähnliche Verpflichtungen umfassen die Versorgungsverpflichtungen des Konzerns aus leistungsorientierten Altersversorgungssystemen („Defined Benefit Obligation“). Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren („Projected Unit Credit Method“) bewertet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden nach Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Das Wahlrecht der Korridormethode wird nicht ausgeübt. Der erfolgswirksame Dienstzeitaufwand wird im Personalaufwand ausgewiesen, der Zinsanteil der Rückstellungszuführung im Finanzergebnis.

### **Altersteilzeitverpflichtungen**

Die in der Freistellungsphase des sogenannten Blockmodells zu zahlenden Arbeitsentgelte werden als Rückstellungen für Altersteilzeit bilanziert. Der Ansatz erfolgt rätierlich über den Zeitraum der aktiven Phase, über den sich der Erfüllungsrückstand aufbaut. Die über die gesamte Altersteilzeitphase zu zahlenden Aufstockungsbeiträge werden als Rückstellungen für Altersteilzeit bilanziert. Zur Bewertung der Verpflichtungen für das Arbeitsentgelt in der Freistellungsphase des Blockmodells und der Aufstockungsbeträge werden jährlich versicherungsmathematische Gutachten eingeholt. Sofern die Verpflichtungen zur Leistung aufgrund eines Erfüllungsrückstands im Blockmodell oder von Aufstockungsbeträgen erst nach Ablauf von zwölf Monaten fällig werden, werden diese mit dem Barwert angesetzt.

### **Leasingverhältnisse, bei denen der Konzern als Leasingnehmer auftritt**

Die Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis ist oder enthält, wird auf Basis des wirtschaftlichen Gehalts der Vereinbarung getroffen und erfordert eine Einschätzung, ob die Erfüllung der vertraglichen Vereinbarung von der Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts oder bestimmter Vermögenswerte abhängig ist und ob die Vereinbarung ein Recht auf die Nutzung des Vermögenswerts einräumt.

### **Finanzierungs-Leasing**

Finanzierungs-Leasingverhältnisse, bei denen im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen an dem übertragenen Vermögenswert auf den Konzern übertragen werden, werden zu Beginn des Leasingverhältnisses zum Zeitwert des Leasinggegenstandes oder mit dem Barwert der Mindestleasingzahlungen, sofern dieser Wert niedriger ist, aktiviert. In gleicher Höhe wird eine Leasingverbindlichkeit passiviert. Leasingzahlungen werden so in ihre Bestandteile Finanzierungsaufwendungen und Tilgung der Leasingverbindlichkeit aufgeteilt, dass der verbleibende Restbuchwert der Leasingverbindlichkeit mit einem kons-

tanten Zinssatz verzinst wird. Finanzierungsaufwendungen werden in der jeweiligen Periode aufwandswirksam erfasst.

Ist der Eigentumsübergang auf den Konzern am Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses nicht hinreichend sicher, so werden aktivierte Leasingobjekte über den kürzeren der beiden Zeiträume aus der Laufzeit des Leasingverhältnisses oder der Nutzungsdauer vollständig abgeschrieben. Andernfalls entspricht die Abschreibungsdauer der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Leasingobjekts.

### **Operating-Leasing**

Leasingzahlungen für Operating-Leasingverhältnisse werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

### **Leasingverhältnisse, bei denen der Konzern als Leasinggeber auftritt**

Der HHLA Konzern vermietet Immobilien im und am Hamburger Hafen sowie Bürogebäude und sonstige Gewerbeflächen und Lagerhallen. Die Mietverträge sind als Operating-Leasingverhältnisse zu klassifizieren, da die wesentlichen Risiken und Chancen für die Immobilien bei dem Konzern verbleiben. Die Immobilien werden daher unter den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bilanziert. Mieterträge aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden linear über die Laufzeit der Leasingverhältnisse erfasst.

### **Ertrags- und Aufwandserfassung**

Erträge werden erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen an den Konzern fließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich bestimmt werden kann. Darüber hinaus müssen zur Realisation der Erträge die folgenden Ansatzkriterien erfüllt sein:

#### **Verkauf von Waren und Erzeugnissen**

Erträge werden erfasst, wenn die mit dem Eigentum an den verkauften Waren und Erzeugnissen verbundenen maßgeblichen Risiken und Chancen auf den Käufer übergegangen sind.

#### **Erbringung von Dienstleistungen**

Erträge aus Dienstleistungen werden nach Maßgabe des Leistungsfortschritts als Ertrag erfasst. Die Ermittlung des Leistungsfortschritts erfolgt nach Maßgabe der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Arbeitsstunden als Prozentsatz der für das jeweilige Projekt insgesamt geschätzten Arbeitsstunden. Ist das Ergebnis eines Dienstleistungsgeschäfts nicht verlässlich schätzbar, sind Erträge nur in dem Ausmaß zu erfassen, in dem die angefallenen Aufwendungen erstattungsfähig sind.



### Gestellung von Mitarbeitern

Seit dem ersten Quartal 2010 erfolgt eine Ausweisänderung der Aufwendungen für Fremdpersonal, die vormals innerhalb des Materialaufwands ausgewiesen wurden. Per 31. März 2010 wurden diese Aufwendungen erstmals in den Personalaufwand umgliedert. Dieser Posten beinhaltet die Aufwendungen für die Gestellung von Mitarbeitern der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m.b.H., Hamburg. Aufgrund des arbeitnehmerähnlichen Verhältnisses ist der Ausweis unter dem Personalaufwand eine konsistentere Darstellung. Die entsprechenden Vorjahreszahlen wurden angepasst. Für Vergleichszwecke dient folgende Übersicht:

in T€	Materialaufwand		Personalaufwand	
	2010	2009	2010	2009
Vor Umgliederung	- 412.413	- 346.113	- 276.737	- 284.741
Umgliederung	40.046	23.984	- 40.046	- 23.984
Nach Umgliederung	- 372.367	- 322.129	- 316.783	- 308.725

### Zinsen

Zinserträge und Zinsaufwendungen werden bei Entstehung erfasst.

### Dividenden

Erträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs des Konzerns auf Zahlung erfolgswirksam erfasst. Davon ausgenommen sind Dividenden, die von nach der Equity-Methode bilanzierter Unternehmen ausgeschüttet werden.

### Erträge und Aufwendungen

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung bzw. zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam erfasst. Erträge und Aufwendungen, die jeweils aus identischen Transaktionen oder Ereignissen resultieren, werden in der gleichen Periode erfasst. Mietaufwendungen werden linear über die Laufzeit der Leasingverhältnisse erfasst.

### Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden erfasst, wenn eine hinreichende Sicherheit dafür besteht, dass die Zuwendungen gewährt werden und das Unternehmen die damit verbundenen Bedingungen erfüllt. Im Falle von aufwandsbezogenen Zuwendungen werden diese planmäßig als Ertrag über den Zeitraum erfasst, der erforderlich ist, um sie mit den entsprechenden Aufwendungen, die sie kompensieren sollen, zu verrechnen. Bezieht sich die Zuwendung auf einen Vermögenswert, wird diese grundsätzlich von den Anschaffungskosten des Vermögenswerts abgesetzt und durch eine Verminderung der Abschreibungen über die Nutzungsdauer des betreffenden Vermögenswerts linear erfolgswirksam erfasst.

### Steuern

#### Laufende Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden

Die laufenden Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für das Geschäftsjahr und für frühere Perioden sind mit dem Betrag zu bewerten, in dessen Höhe eine Erstattung von den Steuerbehörden bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörden erwartet wird. Der Berechnung des Betrags werden die Steuersätze und Steuergesetze zugrunde gelegt, die am Bilanzstichtag gelten.

#### Latente Steuern

Die Bildung latenter Steuern erfolgt unter Anwendung der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode auf alle zum Bilanzstichtag bestehenden temporären Differenzen zwischen dem Wertansatz eines Vermögenswerts bzw. einer Schuld in der Bilanz und dem steuerlichen Wertansatz sowie auf steuerliche Verlustvorträge.

Latente Steuerschulden werden für alle zu versteuernden temporären Differenzen erfasst.

Latente Steueransprüche werden für alle abzugsfähigen temporären Unterschiede und noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge in dem Maße erfasst, in dem es wahrscheinlich ist, dass zu versteuerndes Einkommen verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen und die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge verwendet werden können.

Der Buchwert der latenten Steueransprüche wird an jedem Bilanzstichtag überprüft und in dem Umfang reduziert, in dem es nicht mehr wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das der latente Steueranspruch verwendet werden kann. Nicht angesetzte latente Steueransprüche werden an jedem Bilanzstichtag überprüft und in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass ein künftiges zu versteuerndes Ergebnis die Realisierung des latenten Steueranspruchs ermöglicht.

Latente Steueransprüche und -schulden werden anhand der Steuersätze bemessen, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, erwartet wird. Dabei werden die Steuersätze (und Steuervorschriften) zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag durch den Gesetzgeber bereits erlassen sind.

Ertragsteuern, die sich auf Posten beziehen, die direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden ebenso erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Latente Steueransprüche und -schulden werden nur saldiert, sofern sich die latenten Steuern auf Steuern vom Einkommen und Ertrag beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden, und die laufenden Steuern gegeneinander verrechnet werden können.

### Zeitwerte der Finanzinstrumente

Die Zeitwerte der Finanzinstrumente werden auf Basis entsprechender Marktwerte oder Bewertungsmethoden bestimmt. Für flüssige Mittel und andere kurzfristige originäre Finanzinstrumente entsprechen die Zeitwerte den zu den jeweiligen Stichtagen bilanzierten Buchwerten.

Bei langfristigen Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten sowie langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten erfolgt die Bestimmung des Zeitwerts auf Grundlage der erwarteten Zahlungsströme unter Anwendung der zum Bilanzstichtag gültigen Referenzzinssätze. Die Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente werden auf Grundlage der zum Bilanzstichtag bestehenden Referenzzinssätze und Terminkurse ermittelt.

### Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte

Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente wie beispielsweise Zinsswaps, Zinsscaps und Devisentermingeschäfte, um sich gegen Zins- und Währungsrisiken abzusichern. Diese derivativen Finanzinstrumente werden zu dem Zeitpunkt, zu dem der entsprechende Vertrag abgeschlossen wird, zunächst mit ihren Zeitwerten angesetzt und nachfolgend mit ihren Zeitwerten neu bewertet.

Bei derivativen Finanzinstrumenten, die nicht die Kriterien für eine Bilanzierung von Sicherungsgeschäften erfüllen, werden Gewinne oder Verluste aus Änderungen des Zeitwerts sofort erfolgswirksam erfasst.

Zum Zwecke der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen werden Sicherungsinstrumente als Cashflow-Hedges klassifiziert, wenn es sich um eine Absicherung des Risikos von Schwankungen der Cashflows handelt, das einem mit einem erfassten Vermögenswert, einer erfassten Schuld oder einer vorhergesehenen Transaktion verbundenen Risiko zugeordnet werden kann.

Eine Absicherung des Währungsrisikos einer festen Verpflichtung wird als Absicherung der Cashflows behandelt.

Zu Beginn einer Sicherungsbeziehung legt der Konzern sowohl die Sicherungsbeziehung, die der Konzern als Sicherungsgeschäft bilanzieren möchte, als auch die Risikomanagementzielsetzungen und -strategien im Hinblick auf die Absicherung formal fest und dokumentiert sie. Diese Dokumentation enthält die Festlegung des Sicherungsinstruments, des Grundgeschäfts oder der abgesicherten Transaktion und die Art des abzusichernden Risikos sowie eine Beschreibung, wie das Unternehmen die Wirksamkeit des Sicherungsinstruments bei der Kompensation der Risiken aus Änderungen des Zeitwerts oder der Cashflows des gesicherten Grundgeschäfts ermitteln wird. Derartige Sicherungsbeziehungen werden hinsichtlich der Erreichung einer Kompensation der Risiken aus Änderungen des Zeitwerts oder der Cashflows als in hohem Maße wirksam eingeschätzt. Sie werden fortlaufend dahingehend

beurteilt, ob sie tatsächlich während der gesamten Berichtsperiode, für die die Sicherungsbeziehung designiert wurde, hochwirksam waren.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung des Zeitwerts oder zur Absicherung der Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb wurden in der Berichtsperiode nicht getätigt. Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Cashflows, die die strengen Kriterien für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen erfüllen, werden wie folgt bilanziert:

### Absicherung von Cashflows

Der effektive Teil des Gewinns oder Verlusts aus der Änderung des Zeitwerts eines Sicherungsinstruments wird unter Berücksichtigung der darauf entfallenden latenten Steuern direkt im Eigenkapital erfasst, während der ineffektive Teil erfolgswirksam erfasst wird.

Die im Eigenkapital erfassten Beträge werden in der Periode in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in der die abgesicherte Transaktion das Periodenergebnis beeinflusst, z. B. in der abgesicherte Finanzerträge oder -aufwendungen erfasst werden oder in der ein vorhergesehener Verkauf oder Kauf durchgeführt wird. Handelt es sich bei dem abgesicherten Grundgeschäft um die Anschaffungskosten eines nicht-finanziellen Vermögenswerts oder einer nicht-finanziellen Schuld, so werden die im Eigenkapital erfassten Beträge dem ursprünglich erfassten Buchwert des nicht-finanziellen Vermögenswerts oder der nicht-finanziellen Schuld hinzugerechnet.

Wird mit dem Eintritt der vorhergesehenen Transaktion nicht länger gerechnet, werden die zuvor im Eigenkapital erfassten Beträge im Periodenergebnis erfasst. Wenn das Sicherungsinstrument ausläuft oder veräußert, beendet oder ohne Ersatz oder ein Überrollen eines Sicherungsinstruments in ein anderes Sicherungsinstrument ausgeübt wird oder wenn der Konzern die Designation eines Sicherungsinstruments zurückzieht, verbleiben die zuvor ausgewiesenen Beträge so lange als gesonderter Posten im Eigenkapital, bis die vorhergesehene Transaktion eingetreten ist.

## 7. Wesentliche Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die Erstellung des Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit den IFRS erfordert Einschätzungen und Ermessen einzelner Sachverhalte durch das Management. Die vorgenommenen Schätzungen wurden auf der Basis von Erfahrungswerten und weiteren relevanten Faktoren unter Berücksichtigung der Prämisse der Unternehmensfortführung vorgenommen.

Die sich tatsächlich ergebenden Beträge können von den Beträgen, die sich aus Schätzungen und Annahmen ergeben, abweichen.

Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sind unter ► Textziffer 6 erläutert. Wesentliche Ermessensentscheidungen und Schätzungen betreffen folgende Sachverhalte:

### Unternehmenszusammenschlüsse

Die bei einem Unternehmenszusammenschluss erworbenen Vermögenswerte, die übernommenen Schulden und Eventualschulden bedürfen Schätzungen hinsichtlich ihrer beizulegenden Zeitwerte. Hierzu bedient sich die HHLA Gutachten von unabhängigen externen Gutachtern oder berechnet intern anhand geeigneter Berechnungsmodelle den beizulegenden Zeitwert. In der Regel dienen dabei diskontierte Cashflows als Basis. Abhängig von der Art der Vermögenswerte bzw. der Verfügbarkeit von Informationen kommen marktpreis-, kapitalwert- und kostenorientierte Bewertungsverfahren zur Anwendung. Zu Einzelheiten bezüglich der im Berichtsjahr erworbenen Unternehmen wird auf ► Textziffer 3 verwiesen.

### Geschäfts- oder Firmenwerte

Der Konzern überprüft mindestens einmal jährlich, ob die Geschäfts- oder Firmenwerte wertgemindert sind. Dies erfordert eine Schätzung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich der Veräußerungskosten bzw. des Nutzungswerts der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, denen der Geschäfts- oder Firmenwert zugeordnet ist. Zur Schätzung des Nutzungswerts muss der Konzern die voraussichtlichen künftigen Cashflows aus der zahlungsmittelgenerierenden Einheit schätzen und darüber hinaus einen angemessenen Abzinsungssatz wählen, um den Barwert dieser Cashflows zu ermitteln. Dabei können unvorhersehbare Veränderungen dazu führen, dass die in der Planung verwendeten Annahmen nicht mehr angemessen sind und eine Planungsanpassung erfordern, die zu einem Wertminderungsaufwand führen kann. Zum 31. Dezember 2010 weisen wir einen Buchwert über 41.561 T€ (im Vorjahr: 44.245 T€) aus. Weitere Informationen sind unter ► Textziffer 22 aufgeführt.

### Interne Entwicklungstätigkeiten

Diese Aktivitäten beziehen sich auf die konzerninterne Entwicklung von Software. Sobald die Ansatzvoraussetzungen nach IAS 38.57 vorliegen, erfolgt eine Aktivierung. Die HHLA schreibt vom Zeitpunkt der Nutzung der Software über die erwartete Nutzungsdauer von drei bis sieben Jahren ab. Zum 31. Dezember 2010 betrug der Buchwert der aus internen Entwicklungsaktivitäten entstandenen immateriellen Vermögenswerte 26.459 T€ (im Vorjahr: 24.023 T€). Weitere Ausführungen finden sich unter ► Textziffer 22.

### Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Bei der Ermittlung der Zeitwerte dieser Immobilien führt die HHLA eigene Berechnungen durch. Dabei werden branchenübliche Discounted-Cashflow-Verfahren angewendet. Den Berechnungen lie-

gen Annahmen zugrunde über die Höhe der erwarteten künftigen Cashflows, die anzuwendenden Zinssätze und über den Zeitraum des Zuflusses von erwarteten Cashflows, die diese Vermögenswerte erzielen können. Der Buchwert zum 31. Dezember 2010 betrug 185.568 T€ (im Vorjahr: 186.471 T€). Detailliertere Angaben sind unter ► Textziffer 24 aufgeführt.

### Pensionsrückstellungen

Für die Ermittlung des Aufwands aus Pensionsverpflichtungen werden jährlich versicherungsmathematische Gutachten eingeholt. In die Berechnungen fließen Annahmen über demografische Entwicklungen, Gehalts- und Rentensteigerungen sowie Zinssätze, Inflations- und Fluktuationsraten ein. Da diese Annahmen langfristiger Natur sind, ist von wesentlichen Unsicherheiten bei den Betrachtungen auszugehen. Zum 31. Dezember 2010 betrug der Barwert der Pensionsverpflichtungen 329.221 T€ (im Vorjahr: 323.824 T€). Nähere Erläuterungen finden sich unter ► Textziffer 36.

### Altersteilzeitrückstellungen

Für den Ansatz und die Bewertung der Rückstellungen für Altersteilzeit werden alle Mitarbeiter berücksichtigt, die eine Vereinbarung unterzeichnet haben oder für die eine Unterzeichnung erwartet wird. Die Anzahl der erwarteten Fälle ist eine Schätzung. Darüber hinausgehend werden den Bewertungsgutachten versicherungsmathematische Annahmen zugrunde gelegt. Zum 31. Dezember 2010 betrug der Barwert der Verpflichtungen 11.669 T€ (im Vorjahr: 21.304 T€). Nähere Erläuterungen sind unter ► Textziffer 37 aufgeführt.

### Abbruchverpflichtungen

Die Rückstellungen für Abbruchverpflichtungen ergeben sich aus Verpflichtungen, die im Rahmen von langfristigen Mietverträgen mit der FHH zum Ende der jeweiligen Vertragslaufzeiten zu erfüllen sind. Alle Unternehmen des HHLA Konzerns im Hamburger Hafen sind verpflichtet, bei Beendigung des Mietverhältnisses das Mietobjekt geräumt von den in ihrem Eigentum stehenden Baulichkeiten zurückzugeben. In die Berechnung gehen Annahmen über die Höhe des Rückbaubedarfs, des Zinssatzes sowie der Inflationsrate ein. Zum 31. Dezember 2010 betrug der Barwert der Verpflichtungen 39.107 T€ (im Vorjahr: 34.018 T€). Nähere Erläuterungen sind unter ► Textziffer 37 aufgeführt.

### Sonstige Schätzungen und Ermessensentscheidungen

Annahmen und Ermessensentscheidungen existieren auch für Wertberichtigungen auf zweifelhafte Forderungen, bei der Bestimmung von Abschreibungsdauern von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen, bei der Ermittlung von sonstigen Rückstellungen sowie beim Ansatz latenter Steuern auf steuerliche Verlustvorträge.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

### 8. Umsatzerlöse

Aus den nachstehenden Übersichten ist eine Aufteilung der Umsatzerlöse des Konzerns nach Segmenten ersichtlich.

in T€	2010	2009
Container	594.981	557.737
Intermodal	315.561	275.835
Logistik	115.503	110.130
Holding/Übrige	15.752	16.840
Immobilien	31.325	30.201
	<b>1.073.122</b>	<b>990.743</b>

Die Umsatzerlöse aufgeteilt nach Regionen:

in T€	2010	2009
Deutschland	846.704	805.054
EU	175.296	140.018
Außerhalb EU	51.122	45.671
	<b>1.073.122</b>	<b>990.743</b>

### 9. Bestandsveränderung

Die Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen stellt sich wie folgt dar:

in T€	2010	2009
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	- 1.149	360

### 10. Aktivierte Eigenleistungen

in T€	2010	2009
Container	7.007	7.778
Intermodal	26	101
Logistik	49	0
Holding/Übrige	277	399
	<b>7.359</b>	<b>8.278</b>

Die aktivierten Eigenleistungen resultieren im Wesentlichen aus technischen Eigenleistungen, die im Rahmen von Baumaßnahmen und Entwicklungsaktivitäten aktiviert wurden.

### 11. Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2010	2009
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	12.050	5.521
Periodenfremde Erträge	6.314	7.427
Entschädigungen	4.463	2.026
Erträge aus Zuschreibungen	3.020	284
Erstattungen	2.426	2.863
Erträge aus Währungskursdifferenzen	1.844	3.957
Gewinne aus der Veräußerung von Sachanlagen	895	1.687
Übrige sonstige betriebliche Erträge	6.740	5.473
	<b>37.752</b>	<b>29.238</b>

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sind wesentlich beeinflusst durch geänderte Einschätzungen über zukünftige Zahlungsverpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen in Höhe von 6.241 T€ sowie nicht mehr bestehende Verpflichtungen für Abbruchkosten in Höhe von 4.233 T€. Die periodenfremden Erträge enthalten im Wesentlichen nicht in Anspruch genommene Rückvergütungen an Kunden und nicht abgerechnete Bauleistungen in Höhe von insgesamt 4.340 T€ (im Vorjahr: 4.459 T€). Die Erträge aus Zuschreibungen beinhalten mit 2.000 T€ die Zuschreibung auf den beizulegenden Zeitwert der als zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte, die noch im Berichtsjahr verkauft wurden.

### 12. Materialaufwand

Der Materialaufwand des Geschäftsjahres entfällt auf:

in T€	2010	2009
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	63.335	54.626
Aufwendungen für Fremdpersonal*	193	1.237
Aufwendungen für bezogene Leistungen	308.839	266.266
	<b>372.367</b>	<b>322.129</b>

\* Ausweisänderung, siehe ► Textziffer 6, Gestellung von Mitarbeitern.

### 13. Personalaufwand

Die im Geschäftsjahr angefallenen Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer stellen sich wie folgt dar:

in T€	2010	2009
Löhne und Gehälter	228.805	233.716
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	43.324	46.565
Gestellung von Mitarbeitern*	40.046	23.984
Laufender Dienstzeitaufwand	3.945	3.804
Andere Aufwendungen für Altersversorgung	663	656
	<b>316.783</b>	<b>308.725</b>

\* Ausweisänderung, siehe ► Textziffer 6, Gestellung von Mitarbeitern.



Für das Geschäftsjahr 2010 betrug die direkte Vergütung der Mitglieder des Vorstands 2.554 T€ (im Vorjahr: 2.599 T€). Davon entfielen 1.450 T€ auf das Grundgehalt (im Vorjahr: 1.519 T€), 53 T€ auf Nebenleistungen (im Vorjahr: 75 T€) und 1.051 T€ auf die erfolgsabhängige Vergütung (im Vorjahr: 1.005 T€). Darüber hinaus wurden 810 T€ (im Vorjahr: 1.511 T€) für Pensionszusagen aufgewendet. Frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 821 T€ (im Vorjahr: 751 T€). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden insgesamt 11.692 T€ (im Vorjahr: 11.639 T€) zurückgestellt. Für nähere Erläuterungen zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats verweisen wir auf den ► Vergütungsbericht.

Im Berichtsjahr sind Lohn- und Gehaltsaufwendungen aus der Beendigung von Arbeitsverhältnissen in Höhe von 108 T€ (im Vorjahr: 1.806 T€) entstanden.

Der laufende Dienstzeitaufwand enthält die Leistungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen sowie für pensionsähnliche Verpflichtungen. Die sozialen Abgaben enthalten Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung in Höhe von 19.814 T€ (im Vorjahr: 20.701 T€) sowie Aufwendungen an den Pensionssicherungsverein. Aus der bis zum 31. Oktober des Berichtsjahres durchgeführten Kurzarbeit resultiert ein Erstattungsanspruch bezüglich der vom Arbeitgeber zu tragenden Aufwendungen zur Sozialversicherung gegenüber der Bundesagentur für Arbeit. Die hierzu zählenden Erstattungen sind nach der Nettomethode ertragswirksam in den Aufwendungen für soziale Abgaben erfasst und beliefen sich auf 2.721 T€ (im Vorjahr: 462 T€).

Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl hat sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

	2010	2009
<b>Vollkonsolidierte Unternehmen</b>		
Lohnempfänger	2.396	2.451
Gehaltsempfänger	1.983	2.034
Auszubildende	120	137
	<b>4.499</b>	<b>4.622</b>
<b>Quotal konsolidierte Unternehmen</b>		
Lohnempfänger	55	83
Gehaltsempfänger	144	129
Auszubildende	0	1
	<b>199</b>	<b>213</b>
	<b>4.698</b>	<b>4.835</b>

## 14. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Der Aufriss der sonstigen Aufwendungen stellt sich wie folgt dar:

in T€	2010	2009
Leasing	41.342	39.992
Fremdleistung für Instandhaltung	28.405	25.823
Beratung, Dienstleistung, Versicherungen, Prüfungskosten	24.783	25.624
Reise-, Werbungs- und Repräsentationskosten	2.768	2.962
Flächen- und Gebäudereinigung	2.630	2.566
Sonstige Personalkosten	2.175	2.276
Sonstige Steuern	2.099	1.760
Wagnisaufwand	1.968	1.864
Aufwendungen aus Kursdifferenzen	1.956	3.253
Post- und Telekommunikationskosten	1.757	1.867
Periodenfremde Aufwendungen	1.273	1.497
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	813	650
Verluste aus Entkonsolidierung	0	2.997
Sonstige	9.077	7.085
	<b>121.046</b>	<b>120.216</b>

Zur Erläuterung der Leasingaufwendungen verweisen wir auf ► Textziffer 45.

## 15. Abschreibungen

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres entfallen auf:

in T€	2010	2009
Immaterielle Vermögenswerte	6.404	3.683
Sachanlagen	92.709	88.232
Als Finanzierungs-Leasing klassifizierte Vermögenswerte	3.823	3.260
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	11.044	10.377
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0	11.749
	<b>113.980</b>	<b>117.301</b>

Eine Klassifikation der Abschreibungen nach Anlagenklassen ist aus dem Anlagenspiegel ersichtlich. Im Berichtsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 5.160 T€ (im Vorjahr: 1.550 T€) vorgenommen, siehe ► Textziffern 22 und 24.

## 16. Finanzergebnis

Das Finanzergebnis stellt sich im Geschäftsjahr wie folgt dar:

in T€	2010	2009
<b>Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen</b>	<b>208</b>	<b>164</b>
Zinserträge aus nicht verbundenen Unternehmen	1.785	810
Erträge aus Währungskursdifferenzen	1.396	908
Zinserträge aus Bankguthaben	1.173	2.924
Erträge aus Zinssicherungsgeschäften	395	663
Zinserträge aus nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	264	337
Erträge aus der Ausleihung von Finanzanlagen	2	2
<b>Zinserträge</b>	<b>5.015</b>	<b>5.644</b>
In den Pensionsrückstellungen enthaltener Zinsanteil	15.652	16.949
Zinsaufwendungen aus Bankverbindlichkeiten	11.146	12.820
In den sonstigen Rückstellungen enthaltener Zinsanteil	3.052	2.398
Zinsaufwendungen an nicht konsolidierte verbundene Unternehmen	2.983	3.008
Aufwendungen aus Währungskursdifferenzen	2.181	654
Zinsaufwendungen an nicht verbundene Unternehmen	1.965	1.832
Aufwendungen aus Zinssicherungsinstrumenten	1.491	1.322
In Leasingraten enthaltene Zinsen	1.479	950
<b>Zinsaufwendungen</b>	<b>39.949</b>	<b>39.933</b>
<b>Zinsergebnis</b>	<b>- 34.934</b>	<b>- 34.289</b>
Erträge aus sonstigen Beteiligungen	336	423
Abschreibungen auf Finanzanlagen und langfristige Forderungen	0	348
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	194
<b>Sonstiges Finanzergebnis</b>	<b>336</b>	<b>- 119</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 34.390</b>	<b>- 34.244</b>

Die Einbeziehung der At-Equity bilanzierten CuxPort GmbH, Cuxhaven, erfolgte auf Basis der Zahlen des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2010. Abweichend davon basiert die Vorjahreszahl auf dem Zwischenabschluss zum 30. September 2009, da zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses 2009 der Jahresabschluss der Gesellschaft nicht vorlag.

Die im Jahr 2010 entstandenen Währungskursdifferenzen betreffen hauptsächlich die SC HPC Ukraina, Odessa/Ukraine. Dabei handelte es sich im Wesentlichen um Währungskurseffekte aus Bankbeständen.

## 17. Forschungs- und Entwicklungskosten

Im Geschäftsjahr 2010 wurden Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in Höhe von 2.532 T€ (im Vorjahr: 1.532 T€) als Aufwand erfasst. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die Entwicklung von Software.

## 18. Ertragsteuern

Als Ertragsteuern werden die gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sowie die latenten Steuern ausgewiesen. Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag setzen sich aus Körperschaftsteuer, Solidaritätszuschlag sowie aus Gewerbesteuer zusammen. Bei in Deutschland ansässigen Kapitalgesellschaften fallen eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 % sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften sowie in Deutschland ansässige Tochterunternehmen in der Rechtsform einer Personengesellschaft der Gewerbesteuer, deren Höhe sich nach den gemeindespezifischen Hebesätzen bestimmt. Die Gewerbesteuer mindert bei Kapitalgesellschaften nicht mehr die Bemessungsgrundlage für die Körperschaftsteuer.

Die wesentlichen Bestandteile des Ertragsteueraufwands für die Geschäftsjahre 2010 und 2009 setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	2010	2009
<b>Latente und laufende Ertragsteuern</b>		
Latente Steuern aus zeitlichen Unterschieden		
Inland	- 2.285	- 3.265
Ausland	124	405
	- 2.161	- 2.860
Latente Steuern aus Verlustvorträgen		
Inland	970	748
Ausland	169	0
	1.139	748
	- 1.022	- 2.112
Laufender Ertragsteueraufwand		
Inland	36.848	30.860
Ausland	8.762	8.120
	45.610	38.980
<b>In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesener Ertragsteueraufwand</b>	<b>44.588</b>	<b>36.868</b>

In den laufenden Ertragsteueraufwendungen sind periodenfremde Steuererträge in Höhe von 973 T€ (im Vorjahr: 2.406 T€) enthalten.

Die aktiven latenten Steueransprüche und die passiven latenten Steuerschulden ergeben sich aus den temporären Differenzen und steuerlichen Verlustvorträgen wie folgt:

in T€	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2009
Immaterielle Vermögenswerte	1.004	1.459	1.293	1.070
Sachanlagen und Finanzierungs-Leasing	5.602	4.534	15.812	13.943
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	0	0	13.144	13.725
Finanzielle Vermögenswerte	699	756	368	404
Vorräte	0	18	82	143
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	763	673	737	879
Pensionsrückstellungen und sonstige Rückstellungen	41.372	38.966	797	1.506
Verbindlichkeiten	872	1.379	99	82
Verlustvorträge	1.889	750	0	0
	<b>52.201</b>	<b>48.535</b>	<b>32.332</b>	<b>31.752</b>
Saldierungen	- 19.435	- 18.723	- 19.435	- 18.723
<b>Bilanzposten</b>	<b>32.766</b>	<b>29.812</b>	<b>12.897</b>	<b>13.029</b>

Die Überleitungsrechnung zwischen dem Ertragsteueraufwand und dem hypothetischen Steueraufwand auf Basis des IFRS-Ergebnisses und des anzuwendenden Steuersatzes des Konzerns für die Geschäftsjahre 2010 und 2009 setzt sich folgendermaßen zusammen:

in T€	2010	2009
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>158.518</b>	<b>126.004</b>
Ertragsteueraufwand zum hypothetischen Ertragsteuersatz von 32,28 % (im Vorjahr: 32,28 %)	51.170	40.674
Steuerertrag (-aufwand) für Vorjahre	- 973	- 3.518
Effekt aus Steuersatzänderung	- 1.552	157
Steuerfreie Erträge	- 78	- 137
Nicht abzugsfähige Aufwendungen	312	3.119
GewSt.-Hinzurechnungen und -Kürzungen	973	1.059
Steuersatzdifferenzen	- 4.737	- 4.221
Sonstige Steuereffekte	- 527	- 265
	<b>44.588</b>	<b>36.868</b>

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, die nach der derzeitigen Rechtslage in Deutschland gelten bzw. zum Realisationszeitpunkt erwartet werden. Der Berechnung wurde sowohl in 2009 als auch in 2010 ein Steuersatz von 32,28 % zugrunde gelegt, der sich aus dem Körperschaftsteuersatz von 15,0 %, dem Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % und dem in Hamburg geltenden Gewerbesteuerersatz von 16,45 % zusammensetzt. Unternehmen in der Rechtsform einer Personengesellschaft unterliegen der Gewerbesteuer. Die grundstücksverwaltenden Gesellschaften unterliegen aufgrund spezialgesetzlicher Regelungen grundsätzlich nicht der Gewerbesteuer. Die Gewerbesteuer mindert nicht mehr ihre eigene Bemessungsgrundlage sowie bei Kapitalgesellschaften nicht mehr die Bemessungsgrundlage für die Körperschaftsteuer. Im Rahmen der Mindestbesteuerung sind die steuerlichen Verlust-

vorträge in Deutschland nur eingeschränkt nutzbar. Danach ist eine positive steuerliche Bemessungsgrundlage bis zu 1 Mio. € unbeschränkt, darüber hinausgehende Beträge bis maximal 60 % sind um einen vorhandenen Verlustvortrag zu kürzen.

Die Effekte aus Steuersatzänderungen beinhalten im Wesentlichen die Gewerbesteuereffekte aus der geänderten Anwendung der Besteuerung ausgewählter grundstücksverwaltender Unternehmen im Konzern.

Die Auswirkungen abweichender Steuersätze für in- und ausländische Steuern vom Steuersatz der Konzernobergesellschaft sind in der Überleitungsrechnung unter den Steuersatzdifferenzen ausgewiesen.

Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und temporäre Differenzen werden bilanziert, sofern deren Realisierung in der näheren Zukunft hinreichend gesichert erscheint. Dem Konzern unbegrenzt zur Verrechnung stehen körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 5.765 T€ (im Vorjahr: 4.735 T€) und gewerbesteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 5.866 T€ (im Vorjahr: 5 T€) und führen insofern zu einer entsprechenden Aktivierung von latenten Steuern. Auf steuerliche Verlustvorträge wurden für körperschaftsteuerliche Zwecke in Höhe von 647 T€ (im Vorjahr: 611 T€) und für gewerbesteuerliche Zwecke in Höhe von 852 T€ (im Vorjahr: 804 T€) keine aktiven latenten Steuern bilanziert. Die Vortragsfähigkeit der steuerlichen Verlustvorträge sowie Zinsvorträge im Inland ist nach derzeitiger Rechtslage unbeschränkt möglich.

Die im Eigenkapital erfolgsneutral gebuchten aktiven latenten Steuern in Höhe von 512 T€ (im Vorjahr: 403 T€) und passiven latenten Steuern in Höhe von 16.138 T€ (im Vorjahr: 18.169 T€) stammen aus versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen sowie aus Cashflow-Hedges.

Die in der Gesamtergebnisrechnung berücksichtigten Ertragsteuern setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	2010			2009		
	Brutto	Steuern	Netto	Brutto	Steuern	Netto
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	- 6.493	2.087	- 4.406	- 23.640	7.636	- 16.004
Cashflow-Hedges	- 220	56	- 164	- 800	153	- 647
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	18	- 3	15	71	- 23	48
	<b>- 6.695</b>	<b>2.140</b>	<b>- 4.555</b>	<b>- 24.369</b>	<b>7.766</b>	<b>- 16.603</b>

## 19. Ergebnisanteile anderer Gesellschafter

Die anderen Gesellschaftern zustehenden Gewinne in Höhe von 37.703 T€ (im Vorjahr: 36.090 T€) entfallen vornehmlich auf Minderheitsgesellschafter der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg, sowie der METTRANS a.s., Prag/Tschechien.

Der leichte Anstieg der Ergebnisanteile anderer Gesellschafter ist durch die insgesamt positive Ergebnisentwicklung beeinflusst.

## 20. Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird nach IAS 33 mittels Division des den Aktionären der Muttergesellschaft zuzurechnenden Konzernjahresüberschusses durch die durchschnittliche Anzahl der Aktien ermittelt.

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ergibt sich wie folgt:

	2010	2009
Anteil der Aktionäre der Muttergesellschaft am Konzernergebnis in T€	76.227	53.046
Anzahl der im Umlauf befindlichen Stammaktien in Stück (gewichteter Durchschnitt)	72.679.826	72.679.826
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>1,05</b>	<b>0,73</b>

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wurde für den Teilkonzern Hafenlogistik wie folgt ermittelt:

	2010	2009
Anteil der Aktionäre der Muttergesellschaft am Konzernergebnis in T€	69.890	46.705
Anzahl der im Umlauf befindlichen Stammaktien in Stück (gewichteter Durchschnitt)	69.975.326	69.975.326
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>1,00</b>	<b>0,67</b>

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wurde für den Teilkonzern Immobilien wie folgt ermittelt:

	2010	2009
Anteil der Aktionäre der Muttergesellschaft am Konzernergebnis in T€	6.337	6.341
Anzahl der im Umlauf befindlichen Stammaktien in Stück (gewichteter Durchschnitt)	2.704.500	2.704.500
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>2,34</b>	<b>2,34</b>

Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem unverwässerten Ergebnis je Aktie, da im Geschäftsjahr keine Wandel- oder Optionsrechte im Umlauf waren.

## 21. Dividende je Aktie

Die Dividendenberechtigung der Aktiegattungen richtet sich nach der Höhe des nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) ermittelten Bilanzgewinns der jeweiligen Sparte.

Auf der Hauptversammlung am 16. Juni 2010 wurde beschlossen, für das Geschäftsjahr 2009 im Berichtsjahr eine Dividende auf Stammaktien in Höhe von 30.695 T€ an die Anteilseigner auszuschütten. Zum Zeitpunkt der Ausschüttung betrug die Anzahl der dividendenberechtigten Aktien 72.679.826, wovon 69.975.326 dem Teilkonzern Hafenlogistik (A-Sparte) und 2.704.500 dem Teilkonzern Immobilien (S-Sparte) zuzurechnen sind. Demnach ergibt sich eine Dividende pro A-Aktie in Höhe von 0,40 € und eine Dividende pro S-Aktie in Höhe von 1,00 €. Der verbleibende, nicht ausgeschüttete Gewinn wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Im Jahr 2011 sollen an die Aktionäre des Teilkonzerns Hafenlogistik 38.486 T€ und an die Aktionäre des Teilkonzerns Immobilien 3.245 T€ ausgeschüttet werden. Hieraus folgt eine Dividende pro Aktie in Höhe von 0,55 € für den Teilkonzern Hafenlogistik und in Höhe von 1,20 € für den Teilkonzern Immobilien.



## Erläuterungen zur Bilanz

### 22. Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Geschäfts- oder Firmenwert	Software	Selbsterstellte Software	Andere immaterielle Vermögenswerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
<b>Buchwert 1. Januar 2009</b>	<b>44.241</b>	<b>2.893</b>	<b>21.303</b>	<b>0</b>	<b>9.919</b>	<b>78.356</b>
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>						
1. Januar 2009	47.564	33.635	21.378	1.399	9.919	113.895
Zugänge	4	1.465	3.806		2.249	7.524
Abgänge		- 105	- 5			- 110
Umbuchungen		2.268			- 2.025	243
Veränderungen Konsolidierungskreis		- 20				- 20
Effekte aus Wechselkursän- derungen		- 84				- 84
<b>31. Dezember 2009</b>	<b>47.568</b>	<b>37.159</b>	<b>25.179</b>	<b>1.399</b>	<b>10.143</b>	<b>121.448</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen</b>						
1. Januar 2009	3.323	30.742	75	1.399	0	35.539
Zugänge		2.602	1.081			3.683
Abgänge		- 43				- 43
Veränderungen Konsolidierungskreis		- 20				- 20
Effekte aus Wechselkursän- derungen		- 45				- 45
<b>31. Dezember 2009</b>	<b>3.323</b>	<b>33.236</b>	<b>1.156</b>	<b>1.399</b>	<b>0</b>	<b>39.114</b>
<b>Buchwert 31. Dezember 2009</b>	<b>44.245</b>	<b>3.923</b>	<b>24.023</b>	<b>0</b>	<b>10.143</b>	<b>82.334</b>
<b>Buchwert 1. Januar 2010</b>	<b>44.245</b>	<b>3.923</b>	<b>24.023</b>	<b>0</b>	<b>10.143</b>	<b>82.334</b>
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>						
1. Januar 2010	47.568	37.159	25.179	1.399	10.143	121.448
Zugänge	316	1.785	4.149		1.692	7.942
Abgänge		- 1.430	- 48			- 1.478
Umbuchungen		795			- 795	0
Effekte aus Wechselkursän- derungen		119				119
<b>31. Dezember 2010</b>	<b>47.884</b>	<b>38.428</b>	<b>29.280</b>	<b>1.399</b>	<b>11.040</b>	<b>128.031</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen</b>						
1. Januar 2010	3.323	33.236	1.156	1.399	0	39.114
Zugänge	3.000	1.739	1.665			6.404
Abgänge		- 1.409				- 1.409
Effekte aus Wechselkursän- derungen		72				72
<b>31. Dezember 2010</b>	<b>6.323</b>	<b>33.638</b>	<b>2.821</b>	<b>1.399</b>	<b>0</b>	<b>44.181</b>
<b>Buchwert 31. Dezember 2010</b>	<b>41.561</b>	<b>4.790</b>	<b>26.459</b>	<b>0</b>	<b>11.040</b>	<b>83.850</b>

Die Buchwerte der Geschäfts- oder Firmenwerte entfallen auf folgende HHLA Segmente:

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Container (Rosshafen)	30.929	30.929
Container (HHCT)	6.493	6.493
Intermodal	4.137	6.821
Übrige	2	2
	<b>41.561</b>	<b>44.245</b>

Der zum 31. Dezember 2010 ausgewiesene Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 30.929 T€ betrifft die im Jahr 2006 erworbenen 100 % der Anteile an der HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg, durch die HHLA. Die erworbene Gesellschaft betreibt die Vermietung und Verwaltung von Gebäuden und Flächen auf dem Rosshafen Terminal Hamburg. Zum gleichen Zeitpunkt hat die Gesellschaft verschiedene Gebäude und bauliche Anlagen erworben, die sich auf dem Grundstück Rosshafen in Hamburg befinden. Der Geschäfts- oder Firmenwert resultiert im Wesentlichen aus zusätzlichen strategischen Optionen zur Erweiterung der Umschlagaktivitäten des Konzerns auf den durch die Gesellschaft gemieteten Flächen.

Im Segment Intermodal führte der jährlich durchzuführende Goodwill-Impairment-Test der zahlungsmittelgenerierenden Einheit TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt/Main, zu einem Impairment-Bedarf in Höhe von 3.000 T€. Der dieser Gesellschaft zugeordnete Geschäfts- oder Firmenwert wurde in dieser Höhe erfolgswirksam abgeschrieben. Der sich ergebende Aufwand wird unter den Abschreibungen ausgewiesen.

Der Abwertungsbedarf ergab sich aus zurückgenommenen Ergebnisprognosen. Als erzielbarer Betrag wurde der Nutzungswert ermittelt, wobei ein Abzinsungssatz von 7,4 % (im Vorjahr: 8,4 %) angesetzt wurde. Die der Ermittlung zugrunde liegende Ergebnisprognose basiert auf der Prognose für die Jahre 2011 bis 2015, wobei aufgrund bestehender Unsicherheiten ein Abschlag vom Planergebnis vorgenommen wurde. Ab 2016 wird ein Fortführungswert ohne Wachstumsfaktor angesetzt. Eine Erhöhung des Ergebnisabschlags um 500 T€ würde zu einem Anstieg des Impairment-Bedarfs um 1.800 T€ führen. Ohne den vorgenommenen Abschlag vom Planergebnis ergäbe sich kein Wertminderungsbedarf.

Aus der Erstkonsolidierung der Gesellschaft RAILTRANSPORT s.r.o., Prag/Tschechien, ist ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 316 T€ im Segment Intermodal entstanden.

Von der ausgewiesenen selbsterstellten Software waren 17.763 T€ (im Vorjahr: 15.535 T€) bis zum Bilanzstichtag noch nicht fertiggestellt.

Die geleisteten Anzahlungen betreffen mit 10.620 T€ (im Vorjahr: 8.075 T€) die Entwicklung und den Aufbau von Software für Steuerungs-, Planungs- und Migrationssysteme der Gesellschaft HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg.

Im Vorjahr betrafen die Summe der Umbuchungen über 243 T€ Umgliederungen von Software aus dem Sachanlagevermögen, siehe ► Textziffer 23.

## 23. Sachanlagen

Die Sachanlagen haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattungen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
<b>Buchwert 1. Januar 2009</b>	<b>273.641</b>	<b>287.904</b>	<b>164.688</b>	<b>146.752</b>	<b>872.985</b>
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>					
1. Januar 2009	514.794	598.437	321.962	146.772	1.581.965
Zugänge	58.327	9.353	26.598	55.348	149.626
Abgänge	- 6.565	- 9.438	- 10.501	- 484	- 26.988
Umbuchungen	50.631	33.227	3.369	- 87.836	- 609
Veränderungen Konsolidierungskreis	7.762		- 1.853	- 37	5.872
Umgliederung in die zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte	- 13.445	- 9.002	- 47		- 22.494
Effekte aus Wechselkursänderungen	- 330	- 1.610	- 51	- 155	- 2.146
<b>31. Dezember 2009</b>	<b>611.174</b>	<b>620.967</b>	<b>339.477</b>	<b>113.608</b>	<b>1.685.226</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen</b>					
1. Januar 2009	241.153	310.533	157.274	20	708.980
Zugänge	20.309	39.202	31.981		91.492
Abgänge	- 4.404	- 9.189	- 10.823	- 20	- 24.436
Veränderungen Konsolidierungskreis			- 1.780		- 1.780
Umgliederung in die zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte	- 2.599	- 2.916	- 30		- 5.545
Effekte aus Wechselkursänderungen	- 23	- 203	- 31		- 257
<b>31. Dezember 2009</b>	<b>254.436</b>	<b>337.427</b>	<b>176.591</b>	<b>0</b>	<b>768.454</b>
<b>Buchwert 31. Dezember 2009</b>	<b>356.738</b>	<b>283.540</b>	<b>162.886</b>	<b>113.608</b>	<b>916.772</b>
<b>Buchwert 1. Januar 2010</b>	<b>356.738</b>	<b>283.540</b>	<b>162.886</b>	<b>113.608</b>	<b>916.772</b>
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>					
1. Januar 2010	611.174	620.967	339.477	113.608	1.685.226
Zugänge	86.738	55.907	5.766	10.526	158.937
Abgänge	- 6.811	- 3.797	- 9.021	- 116	- 19.745
Umbuchungen	11.139	43.602	- 193	- 61.883	- 7.335
Veränderungen Konsolidierungskreis		3	1.266		1.269
Effekte aus Wechselkursänderungen	1.273	2.336	79	64	3.752
<b>31. Dezember 2010</b>	<b>703.513</b>	<b>719.018</b>	<b>337.374</b>	<b>62.199</b>	<b>1.822.104</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen</b>					
1. Januar 2010	254.436	337.427	176.591	0	768.454
Zugänge	23.380	43.163	29.989		96.532
Abgänge	- 4.685	- 3.686	- 8.670		- 17.041
Umbuchungen	- 5.165	1.331	- 1.339		- 5.173
Veränderungen Konsolidierungskreis		3	197		200
Effekte aus Wechselkursänderungen	82	417	50		549
<b>31. Dezember 2010</b>	<b>268.048</b>	<b>378.655</b>	<b>196.818</b>	<b>0</b>	<b>843.521</b>
<b>Buchwert 31. Dezember 2010</b>	<b>435.465</b>	<b>340.363</b>	<b>140.556</b>	<b>62.199</b>	<b>978.583</b>

Die im Berichtsjahr ausgewiesenen Bestände der Anlagen im Bau betreffen im Wesentlichen Terminalerweiterungen in Form von Liegeplatz- und Lagerflächenerweiterungen und Anzahlungen auf Containerbrücken.

Die Umbuchungen der Buchwerte über 2.162 T€ betreffen Umbuchungen zwecks Ausweisänderungen gemäß IAS 40 in die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien aufgrund von Umwidmungen von Gebäuden, siehe ► Textziffer 24.

Im zweiten Quartal 2010 hat die Gesellschaft METRANS a.s., Prag/Tschechien, die wirtschaftliche Nutzungsdauer für alle bilanzierten Waggons rückwirkend zum 1. Januar 2010 einheitlich auf 15 Jahre angepasst. Für das Geschäftsjahr 2010 ergibt sich hieraus ein geringerer Abschreibungseffekt in Höhe von 1.958 T€. Die Abschreibungsdifferenzen gleichen sich über die verbleibende wirtschaftliche Nutzungsdauer aus.

Gebäude, Flächenbefestigungen und mobile Gegenstände des Anlagevermögens mit einem Buchwert von 46.841 T€ (im Vorjahr: 80.231 T€) wurden im Zusammenhang mit Darlehen des Konzerns sicherungsübereignet. Die Abweichung zum Vorjahr resultiert aus der Veränderung von Darlehenskonditionen.

Darüber hinaus ist das Sachanlagevermögen durch Grundschulden in Höhe von 8.224 T€ (im Vorjahr: 26.299 T€) belastet. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr resultiert aus der Entlastung durch Darlehenstilgung.

Hinsichtlich der bestehenden Verfügungsbeschränkungen an den Gebäuden bzw. deren Nutzung im Zusammenhang mit der Anmietung der zugehörigen Grundstücke von der Freien und Hansestadt Hamburg wird auf die Ausführungen zu den Leasingverträgen unter ► Textziffer 45 verwiesen.

Zum Stichtag bestehen Verpflichtungen aus offenen Bestellungen in Höhe von 44.220 T€ (im Vorjahr: 47.833 T€) auf Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Die HHLA erhielt im Berichtsjahr Zuschüsse der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit der Förderung des Kombinierten Verkehrs in Höhe von 951 T€ (im Vorjahr: 7.208 T€). Dieser Betrag wurde zusätzlich mit noch nicht verwendeten Zuschüssen aus Vorjahren mit den Anschaffungskosten der betreffenden Vermögenswerte in 2010 verrechnet und belief sich auf insgesamt 1.436 T€ (im Vorjahr: 6.217 T€).



Im Sachanlagevermögen sind folgende Vermögenswerte enthalten, die als Finanzierungs-Leasing nach IAS 17 einzustufen sind:

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattungen	Summe
<b>Buchwert 1. Januar 2009</b>	<b>67</b>	<b>3.548</b>	<b>20.774</b>	<b>24.389</b>
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>				
1. Januar 2009	245	6.499	27.503	34.247
Zugänge		15	1.272	1.287
Abgänge		- 8	- 879	- 887
Effekte aus Wechselkursänderungen		33		33
<b>31. Dezember 2009</b>	<b>245</b>	<b>6.539</b>	<b>27.896</b>	<b>34.680</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen</b>				
1. Januar 2009	178	2.951	6.728	9.857
Zugänge	24	562	2.674	3.260
Abgänge		- 5	- 853	- 858
Effekte aus Wechselkursänderungen		27		27
<b>31. Dezember 2009</b>	<b>202</b>	<b>3.535</b>	<b>8.549</b>	<b>12.286</b>
<b>Buchwert 31. Dezember 2009</b>	<b>43</b>	<b>3.004</b>	<b>19.347</b>	<b>22.394</b>
<b>Buchwert 1. Januar 2010</b>	<b>43</b>	<b>3.004</b>	<b>19.347</b>	<b>22.394</b>
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>				
1. Januar 2010	245	6.539	27.896	34.680
Zugänge	66.062	14	1.008	67.084
Abgänge		- 11	- 1.105	- 1.116
Umbuchungen			- 1.967	- 1.967
Veränderungen Konsolidierungskreis			1.219	1.219
Effekte aus Wechselkursänderungen		62		62
<b>31. Dezember 2010</b>	<b>66.307</b>	<b>6.604</b>	<b>27.051</b>	<b>99.962</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen</b>				
1. Januar 2010	202	3.535	8.549	12.286
Zugänge	446	556	2.821	3.823
Abgänge		- 9	- 1.029	- 1.038
Umbuchungen			- 1.426	- 1.426
Veränderungen Konsolidierungskreis			180	180
Effekte aus Wechselkursänderungen		36		36
<b>31. Dezember 2010</b>	<b>648</b>	<b>4.118</b>	<b>9.095</b>	<b>13.861</b>
<b>Buchwert 31. Dezember 2010</b>	<b>65.659</b>	<b>2.486</b>	<b>17.956</b>	<b>86.101</b>

Die Zugänge bei den Grundstücken und Gebäuden im Berichtsjahr betreffen in voller Höhe zwei neu fertiggestellte Großschiffsliegeplätze an den Containerterminals Burchardkai und Tollerort in Hamburg, die die HHLA von der Hamburg Port Authority AöR, Hamburg (kurz: HPA), einem nahestehenden Unternehmen, angemietet hat. Wir verweisen auch auf die Ausführungen unter der ► Textziffer 45.

## 24. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
<b>Buchwert 1. Januar 2009</b>	<b>193.715</b>	<b>0</b>	<b>193.715</b>
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
1. Januar 2009	257.675	0	257.675
Zugänge	2.066	464	2.530
Abgänge	- 377		- 377
Umbuchungen	56	310	366
<b>31. Dezember 2009</b>	<b>259.420</b>	<b>774</b>	<b>260.194</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen</b>			
1. Januar 2009	63.960	0	63.960
Zugänge	10.377		10.377
Abgänge	- 330		- 330
Zuschreibungen	- 284		- 284
<b>31. Dezember 2009</b>	<b>73.723</b>	<b>0</b>	<b>73.723</b>
<b>Buchwert 31. Dezember 2009</b>	<b>185.697</b>	<b>774</b>	<b>186.471</b>
<b>Buchwert 1. Januar 2010</b>	<b>185.697</b>	<b>774</b>	<b>186.471</b>
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
1. Januar 2010	259.420	774	260.194
Zugänge	722	6.237	6.959
Abgänge			0
Umbuchungen	7.335		7.335
<b>31. Dezember 2010</b>	<b>267.477</b>	<b>7.011</b>	<b>274.488</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen</b>			
1. Januar 2010	73.723	0	73.723
Zugänge	11.044		11.044
Abgänge			0
Zuschreibungen	- 1.020		- 1.020
Umbuchungen	5.173		5.173
<b>31. Dezember 2010</b>	<b>88.920</b>	<b>0</b>	<b>88.920</b>
<b>Buchwert 31. Dezember 2010</b>	<b>178.557</b>	<b>7.011</b>	<b>185.568</b>

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen im Wesentlichen zu Bürogebäuden ausgebauten Lagerspeicher in der Hamburger Speicherstadt sowie Logistikhallen und befestigte Flächen.

Die Mieterlöse aus den zum jeweiligen Geschäftsjahresende als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien beliefen sich im Geschäftsjahr auf 46.459 T€ (im Vorjahr: 47.353 T€). Die direkten betrieblichen Aufwendungen der zum jeweiligen Jahresende bilanzierten Immobilien beliefen sich im Berichtsjahr auf 21.868 T€ (im Vorjahr: 19.458 T€).

Aufgrund von veränderten Annahmen über Mietzahlungsströme resultierten in 2010 ein Zuschreibungsbetrag in Höhe von 1.020 T€ (im Vorjahr: 284 T€), der im Segment Container in den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst ist, sowie eine außerplanmäßige Abschreibung über 2.160 T€ (im Vorjahr: 1.550 T€), welche ebenfalls im Segment Container unter den Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ausgewiesen wird.

Die Zeitwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betragen insgesamt 429.995 T€ (im Vorjahr: 397.863 T€). Die Zeitwerte wurden durch die Immobilienabteilung des Konzerns berechnet.

Die Bestimmung der Zeitwerte erfolgt auf Grundlage der prognostizierten Nettozahlungszuflüsse aus der Bewirtschaftung der Objekte unter Nutzung der Discounted-Cashflow-Methode (DCF-Methode). Im Rahmen der DCF-Bewertung wird ein Detailplanungszeitraum von zehn Jahren bzw. bis zum Ende der Nutzungsdauer bei Objekten mit einer Restnutzungsdauer von kleiner als zehn Jahren berücksichtigt.

Während des Detailplanungszeitraums wird von den vertraglich vereinbarten Mieteinnahmen der jeweiligen Immobilie und weiteren objektspezifischen Wertparametern zur Berücksichtigung der künftigen Betriebs-, Verwaltungs- und Instandhaltungskosten ausgegangen. Die angewendeten Parameter wurden aus den Mietverträgen bzw. der Unternehmensplanung abgeleitet.

Der Diskontierung der Zahlungsströme werden marktübliche Diskontierungssätze von 5,56 % bis 8,84 % p. a. einheitlich zugrunde gelegt. Die Bestimmung erfolgt objektkonkret anhand von immobilienpezifischen Beurteilungskriterien.

Hinsichtlich der bestehenden Verfügungsbeschränkungen an den Gebäuden bzw. deren Nutzung im Zusammenhang mit der Anmietung der zugehörigen Grundstücke von der Freien und Hansestadt Hamburg wird auf die Ausführungen zu den Leasingverträgen unter ► Textziffer 45 verwiesen.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien mit einem Restbuchwert von 94.454 T€ (im Vorjahr: 90.379 T€) entfallen auf Gebäude in der Speicherstadt. Davon entfallen auf geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau 7.011 T€ (im Vorjahr: 774 T€). Umfassende Sanierungsmaßnahmen an diesen Gebäuden sind aufgrund des Denkmalschutzes an entsprechende gesetzliche Auflagen gebunden.

## 25. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Unter den Anteilen an assoziierten Unternehmen ist die CuxPort GmbH, Cuxhaven, ausgewiesen.

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Anteile an assoziierten Unternehmen	1.620	1.487

## 26. Finanzielle Vermögenswerte

Die finanziellen Vermögenswerte haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Wertpapiere	2.707	4.800
Anteile an verbundenen Unternehmen	2.264	1.634
Sonstige Beteiligungen	341	257
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.972	1.371
	8.284	8.062

Die Wertpapiere im Vorjahr betrafen im Wesentlichen Nachdotierungen der Depots der Lebensarbeitszeitkonten durch die HHLA in Höhe von 1.606 T€ sowie die Insolvenzversicherung der Alterszeitguthaben von 2.854 T€. Im Berichtsjahr erfolgten Abschreibungen auf den Zeitwert in Höhe von 1 T€ (im Vorjahr: Zuschreibungen über 49 T€).

Die Nachdotierungen der Lebensarbeitszeitkonten entstanden durch Einzahlungen in die entsprechenden Depots durch die HHLA. Diese Einzahlungen stellen kein Planvermögen im Sinne des IAS 19 dar, weil die Mitarbeiter keine Ansprüche aus den Einzahlungen haben. Folglich erfolgt keine Saldierung mit dem Barwert, sondern der Ausweis unter den Wertpapieren.

Im Berichtsjahr sind die Wertpapiere zur Insolvenzversicherung der Altersteilzeitguthaben mit den entsprechenden Altersteilzeitverpflichtungen saldiert worden, da sie die Voraussetzungen von Planvermögen gemäß IAS 19 erfüllen. Im Ergebnis verminderte sich der Wertpapierbestand um 3.983 T€, siehe ► Textziffer 37.

Unter den Anteilen an verbundenen Unternehmen werden die Anteile an Konzerngesellschaften ausgewiesen, die aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht konsolidiert werden.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die sonstigen Beteiligungen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

In den sonstigen finanziellen Vermögenswerten befinden sich im Wesentlichen Forderungen aus Staffelmiete über 734 T€ (im

Vorjahr: 541 T€), Forderungen gegenüber der HPA in Höhe von 414 T€ (im Vorjahr: 423 T€) sowie Forderungen gegenüber der METRANS (Danubia) Kft., Győr/Ungarn, über 300 T€.

## 27. Vorräte

Im Einzelnen gliedern sich die Vorräte wie folgt:

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	18.594	16.859
Unfertige Leistungen	2.186	2.905
Fertige Erzeugnisse und Waren	185	615
	<b>20.965</b>	<b>20.379</b>

Der Betrag der Wertminderungen von Vorräten, der als Aufwand erfasst worden ist, beläuft sich auf 837 T€ (im Vorjahr: 870 T€). Dieser Aufwand ist unter dem Materialaufwand erfasst, siehe ► Textziffer 12.

## 28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	126.516	121.731

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Dritte sind unverzinslich und haben sämtlich eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Im Berichtsjahr wurden keine Forderungen als Sicherheiten für Finanzverbindlichkeiten abgetreten, während im Vorjahr noch 14.944 T€ abgetreten waren. Im Übrigen werden in geringem Umfang Sicherheiten für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gehalten (z. B. Mietbürgschaften).

Die Ausführungen zu Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen befinden sich unter ► Textziffer 47.

## 29. Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen

Die Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH)	128	350
Forderungen gegen die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	0	4.203
Übrige Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	2.576	2.107
	<b>2.704</b>	<b>6.660</b>

Die Forderungen gegen die HGV im Vorjahr betrafen mit 4.200 T€ marktüblich verzinsten Forderungen aus dem Konzernclearing.

## 30. Sonstige finanzielle Forderungen

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Kurzfristige Forderungen gegen Mitarbeiter	281	271
Kurzfristige Erstattungsansprüche gegen Versicherungen	98	163
Positive Marktwerte von Zinscaps	12	43
Forderungen Cash-Pool	1	1.448
Sonstige kurzfristige Finanzforderungen	2.215	431
	<b>2.607</b>	<b>2.356</b>

Die sonstigen kurzfristigen Finanzforderungen betreffen im Berichtsjahr im Wesentlichen Vorauszahlungen für noch nicht durchgeführte Investitionsvorhaben.

## 31. Sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Kurzfristige Forderungen Finanzamt	8.976	4.767
Geleistete Anzahlungen	579	723
Übrige	5.654	6.802
	<b>15.209</b>	<b>12.292</b>

In den kurzfristigen Forderungen Finanzamt befinden sich neben Ertragsteuerforderungen auch Verkehrsteueransprüche eines ausländischen Joint Ventures über 3.137 T€.

Für die ausgewiesenen sonstigen Vermögenswerte bestehen keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen.

## 32. Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern

Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern resultieren aus anrechenbaren Kapitalertragsteuern sowie geleisteten Steuervorauszahlungen.

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	20.972	23.412

### 33. Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Kurzfristige Einlagen	99.114	68.232
Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestand	136.379	105.299
	<b>235.493</b>	<b>173.531</b>

Bei den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten handelt es sich um Kassenbestände sowie Guthaben bei verschiedenen Banken in unterschiedlicher Währung. Zahlungsmittel in Höhe von 21.537 T€ (im Vorjahr: 11.785 T€) unterliegen Devisenausfuhrbeschränkungen.

Zum 31. Dezember 2010 verfügte der Konzern über nicht in Anspruch genommene Kreditlinien in Höhe von 26.718 T€ (im Vorjahr: 30.535 T€), für deren Inanspruchnahme alle notwendigen Bedingungen erfüllt sind.

Guthaben bei Kreditinstituten werden mit variablen Zinssätzen für täglich kündbare Guthaben verzinst. Kurzfristige Einlagen erfolgen für unterschiedliche Zeiträume, die in Abhängigkeit vom jeweiligen Zahlungsmittelbedarf des Konzerns zwischen einem Tag und sechs Monaten betragen. Diese werden mit den jeweils gültigen Zinssätzen für kurzfristige Einlagen verzinst. Die Zinssätze lagen im Geschäftsjahr zwischen 0,0% und 1,6% (im Vorjahr: 0,0% und 5,2%). Die Zeitwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen weitgehend den Buchwerten.

### 34. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Die im Vorjahr hierunter ausgewiesenen Grundstücke, Gebäude, Containerbrücken und Gleisanlagen des HHLA Segments Intermodal in Höhe von 5.200 T€ wurden im Berichtsjahr in zwei Tranchen veräußert. Im Zuge dessen ergab sich in 2010 eine Zuschreibung über 2.000 T€ auf den beizulegenden Zeitwert. Der insgesamt erzielte Veräußerungsgewinn über 280 T€ sowie die Zuschreibung werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen, siehe ► Textziffer 11.

### 35. Eigenkapital

Die Entwicklung der einzelnen Komponenten des Eigenkapitals für die Geschäftsjahre 2010 und 2009 sind in den Eigenkapitalveränderungsrechnungen dargestellt.

#### Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der HHLA besteht zum Bilanzstichtag insgesamt aus zwei verschiedenen Aktiegattungen, den A-Aktien und den S-Aktien. Das gezeichnete Kapital beträgt 72.680 T€ und ist in 69.975.326 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien der Gesellschaft

eingeteilt, jeweils mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von 1,00 €.

Das Grundkapital ist voll eingezahlt.

Im Rahmen des Börsengangs am 2. November 2007 wurden 22.000.000 A-Aktien am Kapitalmarkt platziert. Dies entspricht einem Streubesitz von ca. 30% des Grundkapitals der HHLA.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hält zum Bilanzstichtag über die Gesellschaft HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, 69,65% einschließlich der unmittelbar der HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg, zustehenden Stimmrechte in Höhe von 18,87%.

#### Genehmigtes Kapital I

Gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 24. September 2007 und § 3 Abs. 4 der Satzung der Gesellschaft ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 1. September 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt 33.797.750 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I). Dabei ist den Inhabern der A-Aktien ein Bezugsrecht einzuräumen, das Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien ist ausgeschlossen. Durch das in 2008 durchgeführte Mitarbeiterbeteiligungsprogramm reduzierte sich das verbleibende Genehmigte Kapital I auf 33.742.924 €.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien auszuschließen,

- (a) wenn die Erhöhung des Grundkapitals durch Bareinlagen insgesamt einen Betrag von 10% des aus A-Aktien bestehenden Grundkapitals nicht übersteigt, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung, und der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien gleicher Gattung und Ausstattung zum Zeitpunkt der Festlegung des Ausgabepreises durch den Vorstand nicht wesentlich unterschreitet; bei der Berechnung der 10%-Grenze ist der anteilige Betrag des Grundkapitals abzusetzen, der auf neue oder zurückerworbene A-Aktien entfällt, die seit der Wirksamkeit des Genehmigten Kapitals I unter vereinfachtem Bezugsrechtsausschluss gemäß oder entsprechend § 186 Abs. 3 S. 4 AktG ausgegeben oder veräußert worden sind, sowie der anteilige Betrag des Grundkapitals, auf den sich Options- und/oder Wandlungsrechte bzw. -pflichten aus Schuldverschreibungen beziehen, die seit Wirksamkeit des Genehmigten Kapitals I in sinngebäuer Anwendung von § 186 Abs. 3 S. 4 AktG ausgegeben worden sind;
- (b) wenn er das Grundkapital zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensbeteiligungen, Teilen von Unternehmen, gewerblichen Schutzrechten wie z. B. Patenten, Marken oder hierauf gerichteten Lizenzen oder sonstigen Produktrechten gegen Sacheinlagen erhöht;
- (c) soweit es zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist oder



(d) um die neuen Aktien Mitarbeitern der Gesellschaft und ihrer Tochterunternehmen zum Erwerb anzubieten (Mitarbeiterbeteiligung).

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung von Kapitalerhöhungen aus dem Genehmigten Kapital I festzulegen, insbesondere den weiteren Inhalt der jeweiligen Aktienrechte und die sonstigen Bedingungen der Aktienausgabe. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Satzung der Gesellschaft nach jeder Ausnutzung des genehmigten Kapitals entsprechend anzupassen, insbesondere in Bezug auf die Höhe des Grundkapitals und die Anzahl der bestehenden A-Stückaktien.

### **Genehmigtes Kapital II**

Gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 24. September 2007 und nach § 3 Abs. 5 der Satzung der Gesellschaft ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 1. September 2012 durch Ausgabe von bis zu 1.352.250 neuen auf den Namen lautenden S-Aktien (Stückaktien ohne Nennwert im anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 1,00 €) gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 1.352.250 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II). Dabei ist den Inhabern der S-Aktien ein Bezugsrecht einzuräumen, das Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien ist ausgeschlossen.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung von Kapitalerhöhungen aus dem Genehmigten Kapital II festzulegen, insbesondere den weiteren Inhalt der jeweiligen Aktienrechte und die sonstigen Bedingungen der Aktienausgabe. Der Vorstand ist ferner ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Spitzenbeträge, die sich aufgrund des Bezugsverhältnisses ergeben, vom Bezugsrecht der S-Aktionäre auszunehmen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Satzung der Gesellschaft nach jeder Ausnutzung des genehmigten Kapitals entsprechend anzupassen, insbesondere in Bezug auf die Höhe des Grundkapitals und die Anzahl der bestehenden S-Stückaktien.

### **Sonstige Ermächtigungen**

Die ordentliche Hauptversammlung der HHLA vom 16. Juni 2010 hat den Vorstand der Gesellschaft bis zum 15. Dezember 2011 ermächtigt, eigene A-Aktien der Gesellschaft im Umfang von insgesamt bis zu 10 % des derzeitigen auf A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben und die aufgrund dieser Ermächtigung erworbenen eigenen A-Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrats – neben der Veräußerung über die Börse oder durch Angebot mit Bezugsrecht an alle Aktionäre – unter Abschluss des Bezugsrechts der Aktionäre in den in dem Beschluss genannten Fällen zu verwenden und ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss ganz oder teilweise einzuziehen.

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

Darüber hinaus hat die ordentliche Hauptversammlung der HHLA vom 16. Juni 2010 beschlossen, den Vorstand bis zum 15. Juni 2013 zu ermächtigen, einmalig oder mehrmals auf den Inhaber

oder auf den Namen lautende Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu insgesamt 400.000.000 € zu begeben. Options- und Wandlungsrechte dürfen nur auf A-Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen, auf die A-Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von bis zu insgesamt nominal 6.900.000 € ausgegeben werden.

### **Kapitalrücklage**

Die Kapitalrücklage des Konzerns enthält Agien aus der Ausgabe von Aktien sowie die damit verbundenen Emissionskosten, die von der Kapitalrücklage abgezogen wurden. Außerdem sind Agien aus Kapitalerhöhungen bei Tochtergesellschaften mit Minderheiten enthalten sowie eine Rücklagenerhöhung durch ein Mitarbeiterbeteiligungsprogramm. Eine in Vorjahren vorgenommene Kapitalerhöhung wirkte sich mindernd auf die Kapitalrücklage aus.

Zum Stichtag weist der HHLA Konzern unverändert gegenüber dem Vorjahr eine Kapitalrücklage in Höhe von 139.728 T€ aus.

### **Erwirtschaftetes Eigenkapital**

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden, sowie die zum 1. Januar 2006 (Übergangszeitpunkt) bestehenden Unterschiede zwischen HGB und IFRS.

### **Kumuliertes übriges Eigenkapital**

Gemäß IAS 19, der ein Wahlrecht zur Behandlung von versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten aus leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen ermöglicht, beinhaltet das Eigenkapital des HHLA Konzerns zudem sämtliche versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen. Weiterhin werden hierunter die Veränderungen des Zeitwerts von zu Sicherungszwecken eingesetzten Finanzinstrumenten (Cashflow-Hedges), die Veränderungen des Zeitwertes der Lebensarbeitszeitkonten und die hierauf jeweils entfallenden steuerlichen Effekte ausgewiesen.

Der Ausgleichsposten aus der Fremdwährungsumrechnung dient der Erfassung von Differenzen aufgrund der Umrechnung der Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen.

### **Anteile von Minderheiten am Eigenkapital**

Die Minderheitenanteile am Eigenkapital umfassen die Fremdanteile am konsolidierten Eigenkapital der einbezogenen Gesellschaften und belaufen sich zum Ende des Geschäftsjahres 2010 auf - 12.257 T€ (im Vorjahr: 102.225 T€).

Am 7. September 2010 wurden zwischen den Tochtergesellschaften HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg, und HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg, Ergebnisabführungsverträge mit der HHLA Container-Terminals GmbH, Hamburg (kurz: HHCT), abgeschlossen. Auf der Basis der Ergebnisabführungsverträge verpflichtet sich die HHCT an den Minderheitsgesellschafter der oben genannten Gesellschaften für die Dauer der Laufzeit des Vertrages zur Zahlung einer im Wesentlichen an den künftigen Ergebnissen orientierten Ausgleichszahlung.

Der Anteil des Minderheitsgesellschafters ist infolge des Ergebnisabführungsvertrages als zusammengesetztes Finanzinstrument i. S. d. IAS 39.28 zu klassifizieren, da dieses sowohl eine Fremdkapitalkomponente als auch eine Eigenkapitalkomponente umfasst. Diese Komponenten sind zu trennen und nach ihrer Klassifikation als Eigen- oder Fremdkapital zu bilanzieren. Die Ermittlung des der Eigenkapitalkomponente beizulegenden Zeitwerts erfolgt durch Abzug des beizulegenden Zeitwerts der Fremdkapitalkomponente vom beizulegenden Zeitwert des gesamten Instruments.

Der beizulegende Zeitwert der Fremdkapitalkomponente in Form dieser Ausgleichszahlungen entspricht den vertraglich festgelegten künftigen Zahlungen während des Bestehens des Ergebnisabführungsvertrages.

Entsprechend den Regelungen in IAS 32 sind somit diese zukünftigen geschätzten Ausgleichszahlungsansprüche des Minderheitsgesellschafters, obwohl der variable Ausgleichsanspruch laut Vertrag erst mit Feststellung des Jahresabschlusses entsteht, für die Jahre 2010 bis 2014 als sonstige finanzielle Verbindlichkeit auszuweisen.

Die zukünftigen Ausgleichszahlungen wurden mit einem Zinssatz von 4,5 % diskontiert.

Für die Geschäftsjahre 2010 bis 2014 wurde der auf den Minderheitsgesellschafter entfallende geschätzte Ergebnisanteil in Höhe von 121.543 T€ als sonstige finanzielle Verbindlichkeit aus den Anteilen von Minderheiten am Eigenkapital umgegliedert. Hieraus resultiert ein negatives Minderheitenkapital in Höhe von 12.257 T€.

### Angaben zum Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement der HHLA ist darauf ausgerichtet, die finanzielle Stabilität und Flexibilität des Konzerns nachhaltig zu gewährleisten, um das Wachstum des Konzerns sicherzustellen und die Aktionäre angemessen am Erfolg des Konzerns teilhaben zu lassen. Maßgebend hierfür ist das bilanzielle Eigenkapital.

Die zentrale wertorientierte Steuerungsgröße im HHLA Konzern ist die Gesamtkapitalverzinsung (ROCE). Zur Gewährleistung einer stabilen Kapitalstruktur wird darüber hinaus die Eigenkapitalquote überwacht. Diese soll die Marke von 30 % nicht unterschreiten.

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Eigenkapital	567.002	636.985
Bilanzsumme	1.715.137	1.590.499
<b>Eigenkapitalquote</b>	<b>33 %</b>	<b>40 %</b>

Die Eigenkapitalquote reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr. Der wesentliche Faktor bei der dargestellten Entwicklung ist ein im September 2010 geschlossener Ergebnisabführungsvertrag. Für weitere Einzelheiten verweisen wir auf die Ausführungen unter ► Anteile von Minderheiten am Eigenkapital.

Wären die nach IAS 32 klassifizierten Finanzinstrumente nicht als Fremdkapitalkomponente, sondern wie vor dem Abschluss des Ergebnisabführungsvertrages als Eigenkapitalkomponente auszuweisen, hätte sich bei gleicher Bilanzsumme ein Eigenkapital in Höhe von 688.545 T€ und eine Eigenkapitalquote in Höhe von 40 % ergeben.

Hinsichtlich der externen Mindestkapitalanforderungen, die im Berichtsjahr zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt wurden, wird auf ► Textziffer 38 verwiesen.

## 36. Pensionsrückstellungen

### Pensionsverpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden für Verpflichtungen aus Anwartschaften und aus laufenden Leistungen an berechnete aktive und ehemalige Mitarbeiter von Gesellschaften des HHLA Konzerns sowie deren Hinterbliebene gebildet. Für die betriebliche Altersversorgung wird dabei grundsätzlich zwischen leistungs- und beitragsorientierten Versorgungssystemen unterschieden.

### Leistungsorientierte Pensionspläne

Bei leistungsorientierten Versorgungsplänen besteht die Verpflichtung des Konzerns darin, die zugesagten Leistungen an aktive und frühere Mitarbeiter zu erfüllen („Defined Benefit Plans“), wobei die HHLA ein rückstellungs- und fondsfinanziertes Versorgungssystem besitzt.

Die betriebliche Altersversorgung wird aufgrund verschiedener Anspruchsgrundlagen gewährt. Neben Einzelzusagen sind dies in erster Linie der Betriebsrenten-Tarifvertrag (BRTV) sowie die sogenannte Hafenteilrente, die durch den Rahmentarifvertrag für die Hafenteilnehmer der deutschen Seehafenbetriebe geregelt wird.

Beim BRTV handelt es sich um eine Gesamtversorgung. Dabei sagt die HHLA den begünstigten Arbeitnehmern eine Versorgung in einer bestimmten Höhe zu, die aus gesetzlicher Rente und betrieblicher Altersversorgung resultiert. Die Höhe der Gesamtversorgung ergibt sich aus einem dienstzeitabhängigen Prozentsatz eines fiktiv ermittelten Nettoentgelts der letzten Lohn- bzw. Gehaltsgruppe auf Basis der Sozialversicherungsdaten des Jahres 1999.

Die Höhe der Hafenteilrente ist dienstzeitabhängig. Die Höhe der Betriebsrente ergibt sich aus dem Rahmentarifvertrag der deutschen Seehäfen.

Auf Basis dieser Pensionspläne bildete der Konzern Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen für die in Zukunft zu erwartenden Leistungen in Form von Alters- und Hinterbliebenenrenten. Unter Verwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens ermittelten externe Gutachter die Höhe dieser Verpflichtung.

Die für Leistungszusagen erfassten Beträge stellen sich im Berichts- und in den vergangenen vier Jahren wie folgt dar:

in T€	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006
Barwert der Pensionszusagen	329.221	323.824	299.862	311.873	377.077
Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeit	1.913	1.317	802	482	289
	331.134	325.141	300.664	312.355	377.366

### Pensionszusagen

In den folgenden Tabellen werden die Bestandteile der in der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) erfassten Aufwendungen für die leistungsorientierten Versorgungszusagen und die in der Bilanz für die jeweiligen Pläne angesetzten Beträge dargestellt. Der Barwert der Pensionszusagen setzt sich wie folgt zusammen:

in T€	2010	2009
<b>Barwert der Pensionsverpflichtungen am 01.01.</b>	<b>323.824</b>	<b>299.862</b>
Laufender Dienstzeitaufwand (in der GuV erfasst)	3.449	3.321
Zinsaufwand (in der GuV erfasst)	15.383	16.787
Rentenzahlungen	- 19.850	- 19.758
Versicherungsmathematische Verluste (+)/Gewinne (-)	6.415	23.612
<b>Barwert der Pensionsverpflichtungen am 31.12.</b>	<b>329.221</b>	<b>323.824</b>

In der Bilanz wird jeweils der volle Barwert der Pensionsverpflichtungen einschließlich versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste ausgewiesen.

Der in der Bilanz erfasste Schuldposten hat sich wie folgt entwickelt:

in T€	2010	2009
<b>Bilanzwerte am 01.01.</b>	<b>323.824</b>	<b>299.862</b>
In der GuV erfasster Aufwand	18.832	20.108
Rentenzahlungen	- 19.850	- 19.758
Versicherungsmathematische Verluste (+)/Gewinne (-)	6.415	23.612
<b>Bilanzwerte am 31.12.</b>	<b>329.221</b>	<b>323.824</b>

Die im Eigenkapital verrechneten Gewinne und Verluste haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	2010	2009
<b>Versicherungsmathematische Gewinne am 01.01.</b>	<b>56.253</b>	<b>79.865</b>
Veränderungen im Geschäftsjahr	- 6.415	- 23.612
<b>Versicherungsmathematische Gewinne am 31.12.</b>	<b>49.838</b>	<b>56.253</b>

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen liegen folgende versicherungsmathematische Annahmen zugrunde:

in %	31.12.2010	31.12.2009
Abzinsungssatz	4,50	4,75
Entgelttrend	3,00	3,00
Rententrend (ohne BRTV)	2,00	2,00
Rententrend (Monatsrenten nach BRTV)	1,00	1,00
Fluktuationsrate	2,10	1,30

Hinsichtlich der biometrischen Grundlagen wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet.

Der Zinssatz für die Abzinsung (4,50 %) resultiert aus der Umlaufrendite für Industrieobligationen im Dezember 2010, vermindert um einen Abschlag für höhere Bonitäten.

Unter Zugrundelegung eines alternativen Abzinsungssatzes ergäbe sich folgender Barwert der Pensionsverpflichtungen:

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Alternativer Abzinsungssatz in %	4,75	5,10
Barwert der Pensionsverpflichtung	319.144	309.647

### Pensionszahlungen

Im Geschäftsjahr 2010 leistete die HHLA Pensionszahlungen für Pläne in Höhe von 19.850 T€. In den nächsten fünf Jahren erwartet die HHLA folgende Zahlungen für Pensionspläne:

Jahre	in T€
2011	20.226
2012	20.342
2013	20.290
2014	20.502
2015	20.647
	<b>102.007</b>

### Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeit

Im Geschäftsjahr 2006 haben sich die inländischen Konzerngesellschaften aufgrund tarifvertraglicher Regelungen zur Einrichtung von Lebensarbeitszeitkonten verpflichtet. Die Mitarbeiter lassen Entgeltbestandteile durch den Konzern in Geldmarkt- oder Investmentfonds einzahlen und bauen das angesparte Wertguthaben im Rahmen einer bezahlten Freistellung vor Eintritt in den Ruhestand ab. Der Vergütungsanspruch der Mitarbeiter bemisst sich nach der jeweiligen Höhe des Wertguthabens in Abhängigkeit von der Kursentwicklung des Fondsvermögens zuzüglich weiterer vertraglich vereinbarter Sozialleistungen während der Freistellungsphase.

Der durch die Wertguthaben gedeckte Teil der Verpflichtung wird mit dem Zeitwert des Wertguthabens angesetzt. Die nicht durch die Wertguthaben gedeckten tarifvertraglichen Zusatzleistungen werden mit dem vollen Barwert der Verpflichtung einschließlich versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste bewertet.

Im Berichtsjahr und in den vergangenen vier Jahren hat sich die Dotierung der Versorgungszusagen wie folgt geändert:

in T€	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006
Barwert der Verpflichtungen	8.325	5.029	2.635	1.894	850
Zeitwert des Planvermögens (Fondsanteile)	- 6.412	- 3.712	- 1.833	- 1.412	- 561
Unterdotierung	1.913	1.317	802	482	289

Der Barwert der Verpflichtungen entwickelte sich wie folgt:

in T€	2010	2009
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	5.029	2.635
Laufender Dienstzeitaufwand	2.135	1.942
Dienstzeitaufwand Vorjahre	672	0
Zinsaufwand (in GuV erfasst)	269	161
Versicherungsmathematische Verluste	233	77
Gezahlte Versorgungsleistungen	- 52	- 41
Sonstiges	39	255
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	8.325	5.029

Der Zeitwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

in T€	2010	2009
Zeitwert des Planvermögens am 01.01.	3.712	1.833
Erwartete Erträge des Planvermögens	246	157
Einzahlungen	1.639	1.459
Versicherungsmathematische Verluste	155	49
Gezahlte Versorgungsleistungen	- 51	- 41
Nachdotierungen	672	0
Sonstiges	39	255
Zeitwert des Planvermögens am 31.12.	6.412	3.712

Das Planvermögen enthält ausschließlich Geldmarkt- und Investmentfondsanteile. Die erwartete Rendite des Planvermögens beträgt 4,50 % (im Vorjahr: 4,75 %). Auf das Planvermögen entstanden im Geschäftsjahr Verluste in Höhe von 5 T€ (im Vorjahr: Gewinne in Höhe von 177 T€).

Der Berechnung der Rückstellungen für Lebensarbeitszeit liegen folgende versicherungsmathematische Annahmen zugrunde:

in %	31.12.2010	31.12.2009
Abzinsungssatz	4,50	4,75
Entgeltrend	3,00	3,00

Mit Ausnahme des gedeckten Teils des Dienstzeitaufwands des Planvermögens wurden folgende Beträge in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

in T€	2010	2009
Laufender Dienstzeitaufwand		
einschließlich Entgeltumwandlung	2.135	1.942
davon als ungedeckter Teil im Aufwand erfasst	496	483
davon als gedeckter Teil im Planvermögen erfasst	1.639	1.459
Zinsaufwand	269	161
Erwartete Erträge des Planvermögens	- 246	- 157
Gezahlte Versorgungsleistungen	1	0
	2.159	1.946

Die im Eigenkapital verrechneten Gewinne und Verluste haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	2010	2009
Versicherungsmathematische Verluste am 01.01.	38	10
Veränderungen im Geschäftsjahr	78	28
Versicherungsmathematische Verluste am 31.12.	116	38

### Zahlungen für Lebensarbeitszeitverpflichtungen

Im Geschäftsjahr 2010 leistete die HHLA Zahlungen für Pläne in Höhe von 52 T€. Im Gegenzug bestanden entsprechende Wertpapierguthaben in Höhe von 51 T€. Somit ergab sich insgesamt im Berichtsjahr ein Mittelabfluss von über 1 T€. In den nächsten fünf Jahren erwartet die HHLA folgende Zahlungen aus Lebensarbeitszeitverpflichtungen, welche nicht durch Wertpapierguthaben gesichert sind:

Jahre	in T€
2011	22
2012	17
2013	26
2014	40
2015	47
	152

### Beitragsorientierte Pensionspläne

Bei beitragsorientierten Versorgungsplänen („Defined Contribution Plans“) leisten die betreffenden Unternehmen lediglich Beitragszahlungen an zweckgebundene Fonds. Darüber hinausgehende Verpflichtungen ergeben sich nicht. Finanzielle oder aktuarielle Risiken trägt die HHLA aus diesen Zusagen nicht.

Der Aufwand im Zusammenhang mit Pensionsfonds, welche als beitragsorientierte Pensionspläne zu betrachten sind, betrug im Berichtsjahr 238 T€ (im Vorjahr: 372 T€).

Als Arbeitgeberanteil an die gesetzliche Rentenversicherung führte die HHLA 19.814 T€ (im Vorjahr: 20.701 T€) ab.

## 37. Sonstige lang- und kurzfristige Rückstellungen

Die wesentlichen sonstigen lang- und kurzfristigen Rückstellungen in den Geschäftsjahren 2010 und 2009 sind im Folgenden dargestellt:

in T€	31.12.2010			31.12.2009		
	Summe	davon kurzfristig	davon langfristig	Summe	davon kurzfristig	davon langfristig
Abbruchverpflichtungen	39.107	0	39.107	34.018	0	34.018
Altersteilzeit	11.669	3.950	7.719	21.304	5.497	15.807
Tantiemen und Einmalzahlungen	6.709	6.709	0	5.943	5.943	0
Erwartete Mieterhöhungen	6.634	6.634	0	2.830	2.830	0
Selbstbehalte in Schadensfällen	2.594	2.594	0	1.539	1.539	0
Jubiläen	2.247	0	2.247	2.350	0	2.350
Rechts- und Prozesskosten	1.070	0	1.070	1.308	0	1.308
Übrige	4.431	2.009	2.422	5.654	3.045	2.609
	74.461	21.896	52.565	74.946	18.854	56.092



## Abbruchverpflichtungen

Die Rückstellungen für Abbruchverpflichtungen ergeben sich aus Verpflichtungen, die im Rahmen von langfristigen Mietverträgen mit der FHH zum Ende der jeweiligen Vertragslaufzeiten zu erfüllen sind. Alle Unternehmen des HHLA Konzerns im Hamburger Hafen sind verpflichtet, bei Beendigung des Mietverhältnisses das Mietobjekt geräumt von den in ihrem Eigentum stehenden Baulichkeiten zurückzugeben. Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde mit Ausnahme der unter Denkmalschutz stehenden Bauten von einer vollen Inanspruchnahme aus der Verpflichtung für alle Mietobjekte ausgegangen. Die Verpflichtungen aus Abbruchkosten betreffen die HHLA Segmente Container, Immobilien und Logistik und werden wie im Vorjahr mit einem Zinssatz von 4,5 % p. a. diskontiert. Im Berichtsjahr ist die der Berechnung der ausgewiesenen Rückstellungsbeträge zugrunde liegende erwartete Preissteigerung, die aus dem Baukostenindex abgeleitet wird, von 1,5 % auf 2,0 % erhöht worden. Hieraus resultiert eine erfolgsneutrale Zuführung zur Abbruchkostenrückstellung in Höhe von 6.228 T€, die zu einer entsprechenden Erhöhung des Anlagevermögens führte und somit zu höheren künftigen Abschreibungen führen wird. Darüber hinaus wird sich aus der Anpassung der Rückstellung zukünftig ein zusätzlicher Zinsaufwand kumuliert bis zum Ende der jeweiligen Laufzeit der betreffenden Verträge in Höhe von 13.332 T€ ergeben.

Gleichzeitig wirkte sich zusätzlicher Rückbaubedarf bei angemieteten Flächen im Segment Container erhöhend auf den Rückstellungsbetrag aus.

Mit dem Abfluss der Rückstellungen wird im Zeitraum 2025 bis 2036 gerechnet.

## Altersteilzeit

Die Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen beinhalten die Verpflichtungen der HHLA aus dem während der aktiven Phase der Anspruchsberechtigten aufgebauten Erfüllungsrückstand sowie dem Aufstockungsbetrag. Neben den laufenden Altersteilzeitverträgen erfolgte die Bildung von Rückstellungen für alle Mitarbeiter, die einen Antrag auf Altersteilzeit gestellt haben, bzw. für Arbeitnehmer, denen ein Angebot zur Altersteilzeit unterbreitet wurde und für die zukünftig die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Basis der Altersteilzeit bildete in der Vergangenheit der Tarifvertrag über Altersteilzeit vom 1. Juli 2001, der die Höchstzahl der Anspruchsberechtigten auf 5 % der Belegschaft begrenzte. Mit dem Tarifvertrag über Altersteilzeit vom 4. August 2009 wurde diese 5 %-Grenze abgeschafft. Gleichzeitig entfällt mit diesem Vertrag der Altersteilzeitenanspruch für die zukünftig abzuschließenden Altersteilzeitverträge.

Der im Vorjahr für die Bildung der Rückstellung berücksichtigte Erwartungswert hinsichtlich der Inanspruchnahme der vom Arbeitgeber angebotenen Altersteilzeitverhältnisse wurde in 2010 angepasst. Es nahmen weniger Arbeitnehmer als erwartet das Angebot der Altersteilzeit wahr. Daher ergab sich im Berichtsjahr ein Ertrag aus der Auflösung der Rückstellung in Höhe von 6.241 T€, welcher in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen ist, siehe ► Textziffer 11.

Die im Zusammenhang mit Altersteilzeitverträgen bestehenden Wertpapierguthaben stellen Planvermögen im Sinne des IAS 19 dar. Sie wurden deshalb mit den in den Rückstellungen enthaltenen Altersteilzeitverpflichtungen saldiert. Der entsprechende Betrag über 3.983 T€ mindert somit den Rückstellungsausweis.

Die Ermittlung des Rückstellungsbetrags erfolgte unter Ansatz eines Kalkulationszinssatzes in Höhe von 4,5 % p. a. (im Vorjahr: 4,75 % p. a.).

## Erwartete Mieterhöhungen

Rückstellungen für erwartete Mieterhöhungen umfassen erwartete, jedoch noch nicht vom Mietzinsempfänger in Rechnung gestellte Mietzinsanpassungen für im Wesentlichen in Hamburg angemietete Hafenterrassen und Kaimauern. Basis für die Rückstellungsbildung sind entsprechende Mietverträge.

In 2010 führte die Anmietung einer neu fertiggestellten Kaimauer am Containerterminal Burchardkai zu einer Zuführung über 1.700 T€. Darüber hinaus beinhaltet der Zuführungsbetrag erwartete Mietsteigerungen für bereits angemietete Flächen und Kaimauern.

## Selbstbehalte in Schadensfällen

Hierunter werden Risiken aus etwaigen Schadensfällen ausgewiesen, die über den bestehenden Versicherungsschutz hinausgehen. Zum 31. Dezember 2010 betrug das berücksichtigte Risiko 2.594 T€.

## Jubiläen

Die Rückstellungen für Jubiläen berücksichtigen die den Mitarbeitern des Konzerns vertraglich zugesicherten Ansprüche auf den Erhalt von Jubiläumszuwendungen. Grundlage für die Bilanzierung bilden versicherungsmathematische Gutachten. Bei der Berechnung wurde ein Diskontierungszinssatz von 4,5 % p. a. (im Vorjahr: 4,75 % p. a.) zugrunde gelegt.

## Übrige Rückstellungen

In den übrigen Rückstellungen sind unter anderem Rückstellungen für durch Arbeitnehmer geleistete Überstunden über 1.169 T€ (im Vorjahr: 995 T€) enthalten. Über diesen Betrag haben die betroffenen Arbeitnehmer in einem Zeitraum von einem bis fünf Jahren die ihnen zustehende Freizeit nicht in Anspruch genommen. Des Weiteren sind in den übrigen Rückstellungen Beträge für Gewährleistungen in Höhe von 284 T€ (im Vorjahr: 617 T€), für Beihilfen an Rentner und Ausgeschiedene in Höhe von 333 T€ (im Vorjahr: 318 T€) sowie für sonstige übrige Rückstellungen in Höhe von 2.645 T€ (im Vorjahr: 3.724 T€) enthalten.

Rechtsstreitigkeiten, die einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben könnten, bestehen zum Bilanzstichtag nicht.

Ein Rückstellungsbedarf für Umweltschutzmaßnahmen ergab sich bei der HHLA nicht.

Die Entwicklung der sonstigen lang- und kurzfristigen Rückstellungen ist dem folgenden Rückstellungsspiegel zu entnehmen:

in T€	01.01.2010	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	31.12.2010
Abbruchverpflichtungen	34.018	7.434	1.954	66	4.233	39.107
Altersteilzeit	21.304	3.225	992	7.611	6.241	11.669
Tantiemen und Einmalzahlungen	5.943	6.709	0	5.472	471	6.709
Erwartete Mieterhöhungen	2.830	4.296	0	132	360	6.634
Selbstbehalte in Schadensfällen	1.539	1.900	0	678	167	2.594
Jubiläen	2.350	26	106	228	7	2.247
Rechts- und Prozesskosten	1.308	4	0	234	8	1.070
Übrige	5.654	4.107	0	4.767	563	4.431
	<b>74.946</b>	<b>27.701</b>	<b>3.052</b>	<b>19.188</b>	<b>12.050</b>	<b>74.461</b>

### 38. Lang- und kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Details der lang- und kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten ergeben sich wie folgt:

in T€	31.12.2010			
	Summe	davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon Restlaufzeit über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	298.903	30.641	173.885	94.377
Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasing	15.280	3.859	10.981	440
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	11.893	11.893	0	0
Negative Zeitwerte von Währungs- und Zinssicherungsinstrumenten	2.743	1.668	0	1.075
Sonstige Darlehen	1.915	811	1.104	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	148.014	42.264	104.943	807
davon Ausgleichsverpflichtungen für Minderheitsgesellschafter	121.543	23.969	97.574	0
	<b>478.748</b>	<b>91.136</b>	<b>290.913</b>	<b>96.699</b>

in T€	31.12.2009			
	Summe	davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon Restlaufzeit über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	329.985	33.055	146.680	150.250
Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasing	17.365	3.755	12.671	939
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	9.897	9.897	0	0
Negative Zeitwerte von Währungs- und Zinssicherungsinstrumenten	3.064	1.535	1.529	0
Sonstige Darlehen	1.341	0	1.341	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	20.788	17.835	1.934	1.019
	<b>382.440</b>	<b>66.077</b>	<b>164.155</b>	<b>152.208</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten zum Stichtag abgegrenzte Zinsen in Höhe von 3.343 T€ (im Vorjahr: 3.697 T€); kurzfristige Kontokorrentkredite in Höhe von 401 T€ (im Vorjahr: 23 T€) und sonstige Entgelte in Höhe von 10 T€ (im Vorjahr: 0 T€).

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen in Höhe von 15.280 T€ (im Vorjahr: 17.365 T€) stellen den diskontierten Wert zukünftiger Zahlungen aus Finanzierungs-Leasing dar. Es handelt sich um Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen von mobilen Gegenständen des Anlagevermögens.

Zur Besicherung von verzinslichen Darlehen wurden Gebäude, Flächenbefestigungen und mobile Gegenstände des Anlagevermögens mit einem Buchwert in Höhe von 46.841 T€ (im Vorjahr: 80.231 T€) sicherungsübereignet. Die entsprechenden Sicherungsverträge sind derart ausgestaltet, dass die entsprechenden Vermögensgegenstände bis zur vollständigen Rückzahlung der besicherten Darlehen sowie der Zinsen auf die Kreditinstitute übergehen und diese ein Recht auf Verwertung haben, sofern der Kreditnehmer mit seinen zu erbringenden Zins- und Tilgungsleistungen in Verzug gerät. Die Abweichung zum Vorjahr resultiert aus der Veränderung von Darlehenskonditionen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern enthalten im Wesentlichen Löhne, Gehälter und Urlaubsverpflichtungen.

Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Rückvergütungen an Kunden sowie Verbindlichkeiten gegenüber anderen Gesellschaftern. Im Berichtsjahr wurden zwischen den Tochtergesellschaften CTA und CTA Besitz Ergebnisabführungsverträge mit der HHCT abgeschlossen. Auf der Basis der Ergebnisabführungsverträge verpflichtet sich die HHCT an den Minderheitsgesellschafter der oben genannten Gesellschaften für die Dauer der Laufzeit des Vertrages zur Zahlung einer Ausgleichszahlung. Diese Ausgleichszahlung in Höhe von 23.969 T€ für den Ergebnisanteil des Berichtsjahres und in Höhe von 97.574 T€ für geschätzte Ergebnisanteile zukünftiger Geschäftsjahre wird als sonstige finanzielle Verbindlichkeit ausgewiesen. Hierzu verweisen wir auf die Anteile der Minderheiten am Eigenkapital, siehe ► Textziffer 35.

Die Konditionen der Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind nachfolgend aufgeführt:

Buchwert zum 31.12.2010 in T€	Nominalwert	Nominal- währung	Restzins- bindungsfrist	Zinssatz	Zinskondition
13.498	16.873	€	2020	2,76 %	fix
20.000	20.000	€	2019	3,66 %	fix
3.446	7.811	€	2018	3,79–3,84 %	fix
1.253	3.579	€	2017	5,67 %	fix
18.000	30.000	€	2016	5,61 %	fix
30.675	32.669	€	2015	2,88–4,23 %	fix
47.776	78.000	€	2012	5,15–5,47 %	fix
27.971	49.257	€	2011	4,60–5,03 %	fix
128.753	139.644	€	2011	variabel + Marge	variabel
3.777	113.900	CZK	2011	variabel + Marge	variabel
<b>295.149</b>					

Bei den variablen Zinssätzen handelt es sich um EURIBOR- bzw. PRIBOR-Sätze mit Laufzeiten von einem Monat bis sechs Monaten.

Die finanziellen Verbindlichkeiten, bei denen die Zeitwerte nicht den Buchwerten entsprechen, sind in nachfolgender Übersicht dargestellt:

in T€	31.12.2010		31.12.2009	
	Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
Langfristig verzinsliche Darlehen	162.619	163.738	178.654	182.202

Für die Ermittlung der Zeitwerte der langfristig verzinslichen Darlehen wurden Zinssätze von 2,4 % bis 4,0 % p. a. (im Vorjahr: 2,3 % bis 4,6 % p. a.) verwendet. Die Zinssätze resultieren aus dem risikofreien Zinssatz in Abhängigkeit von der Laufzeit zuzüglich eines dem Kreditrating entsprechenden Aufschlags und stellen somit Marktzinsen dar. Der durchschnittliche Zinssatz für die ausgewiesenen Darlehensverbindlichkeiten betrug im Berichtsjahr 3,2 %.

Die variablen Zinssätze sind teilweise durch Zinssicherungsgeschäfte gesichert. An dieser Stelle verweisen wir auf unsere Ausführungen zu den derivativen Finanzinstrumenten.

Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestehen für einzelne Konzerngesellschaften Kreditauflagen (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind. Ein Verstoß gegen diese Auflagen berechtigt den jeweiligen Kreditgeber, zusätzliche Sicherheiten, eine Anpassung der Konditionen oder die Rückzahlung des Kredits zu verlangen. Zur Vermeidung derartiger Maßnahmen überwacht die HHLA laufend die Einhaltung der Covenants und leitet bei Bedarf Maßnahmen ein, um die Erfüllung der Kreditbedingungen sicherzustellen. Das entsprechende Kreditvolumen betrug zum Bilanzstichtag 81.076 T€ (im Vorjahr: 94.566 T€). Im Berichtsjahr wurden die Kreditauflagen zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt.

Die Fälligkeiten der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verteilen sich auf die nächsten fünf Jahre und die Zeit danach wie folgt:

	in T€
Bis 1 Jahr	26.887
1 Jahr bis 2 Jahre	26.127
2 Jahre bis 3 Jahre	71.961
3 Jahre bis 4 Jahre	26.258
4 Jahre bis 5 Jahre	49.539
Über 5 Jahre	94.377
	<b>295.149</b>

### 39. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen des Geschäftsjahres bestehen ausschließlich gegenüber Dritten. Wie im Vorjahr ist der Gesamtbetrag innerhalb eines Jahres fällig.

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	<b>77.026</b>	54.616

### 40. Lang- und kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2010			
	Summe	davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon Restlaufzeit über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber der HGV	<b>65.855</b>	65.855	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der HPA (Finanzierungs-Leasing)	<b>65.799</b>	52	353	65.394
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber anderen nahestehenden Unternehmen und Personen	<b>2.079</b>	2.079	0	0
	<b>133.733</b>	<b>67.986</b>	<b>353</b>	<b>65.394</b>

in T€	31.12.2009			
	Summe	davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon Restlaufzeit über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber der HGV	<b>65.476</b>	65.476	0	0
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber anderen nahestehenden Unternehmen und Personen	<b>853</b>	853	0	0
	<b>66.329</b>	<b>66.329</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber der HGV betreffen mit 65.855 T€ (im Vorjahr: 65.476 T€) ein marktüblich verzinstes Darlehen sowie den dazugehörigen Zinsanteil an den Teilkonzern Immobilien.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der HPA betreffen angemietete Großschiffsliegeplätze jeweils beim Containerterminal Burchardkai und Containerterminal Tollerort in Hamburg. Der ausgewiesene Bilanzwert stellt den Barwert der Verbindlichkeiten dar und berücksichtigt eine Anmietungsdauer bis einschließlich 2059 bzw. 2060.

## 41. Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten gliedern sich wie folgt auf:

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Zuwendungen der öffentlichen Hand	10.588	11.216
Verbindlichkeiten aus Steuern	8.209	6.119
Berufsgenossenschaftsbeiträge	3.689	3.105
Zölle	3.553	4.718
Hafenfonds	1.857	1.039
Verbindlichkeiten aus Sozialversicherung	1.458	433
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.321	2.414
Sonstige Schulden	3.902	4.552
	<b>34.577</b>	<b>33.596</b>

Sämtliche sonstige Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

Die Zuwendungen der öffentlichen Hand betreffen Zahlungen aus vorbehaltlichen Mittelabrufen im Zusammenhang mit der Förderung des Kombinierten Verkehrs, die nach Prüfung der Erfüllung der Auflagen aktivisch von den Anschaffungskosten der geförderten Investitionen abgesetzt werden.

Für Zuschüsse der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit der Förderung des Kombinierten Verkehrs in Höhe von 27.317 T€, die im Zeitraum 2001 bis 2010 an die HHLA ausgezahlt wurden, besteht hinreichende Sicherheit, dass sämtliche Förderbedingungen erfüllt sind oder werden. Diese Zuschüsse wurden daher bereits von den Anschaffungskosten der geförderten Investitionen abgesetzt. Die Förderbedingungen umfassen u. a. die Verpflichtung, die geförderten Anlagen über eine sogenannte Vorhaltefrist von fünf bis 20 Jahren zu betreiben, bestimmte Betriebsregeln einzuhalten und der fördernden Behörde Nachweise über die Verwendung der Fördermittel zur Verfügung zu stellen.

Der Mittelzufluss aus Zuwendungen der öffentlichen Hand betrug im HHLA Konzern im Berichtsjahr 1.051 T€ (im Vorjahr: 7.353 T€).

## 42. Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern

Soweit Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern bestehen, resultieren diese aus erwarteten Nachzahlungen zur Körperschaftsteuer, zum Solidaritätszuschlag und zur Gewerbesteuer.

Im Rahmen der Erstellung des Jahresabschlusses werden unter Zugrundelegung der im Abschlusszeitpunkt bekannten steuerrechtlichen Sachverhalte und der gültigen Rechtslage für die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag und die Gewerbesteuer entsprechende Rückstellungen gebildet.

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern	5.559	3.417

## Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

### 43. Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung wird gemäß IAS 7 *Kapitalflussrechnung* erstellt. Sie zeigt, wie sich der Bestand an flüssigen Mitteln des HHLA Konzerns während des Geschäftsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert hat. Sie unterscheidet dabei zwischen Mittelbewegungen aus betrieblicher Tätigkeit, Investitions- und Finanzierungstätigkeit. Der Finanzmittelfonds beinhaltet Kassenbestand, Schecks sowie Guthaben bei Kreditinstituten mit einer Restlaufzeit von nicht mehr als sechs Monaten sowie Forderungen bzw. Verbindlichkeiten gegenüber der HGV und Forderungen bzw. Verbindlichkeiten aus Cash-Pool. Die angesetzten Werte entsprechen den Nennbeträgen. Effekte der Währungsumrechnung sowie Änderungen des Konsolidierungskreises werden bei der Berechnung bereinigt.

#### Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit wird nach der indirekten Methode ermittelt. Dabei wird das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) um Veränderungen der Rückstellungen, Veränderungen der kurzfristigen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten und nicht zahlungswirksamer Posten bereinigt. Darüber hinaus werden zahlungswirksame Posten, wie Zinsen und Ertragsteuern, berücksichtigt. Der Mittelzufluss aus operativer Geschäftstätigkeit ist mit 206.949 T€ höher ausgefallen als im Vorjahr mit 193.213 T€. Grund für diese Entwicklung ist im Wesentlichen das höhere EBIT mit 192.908 T€ im Vergleich zum Vorjahr 160.248 T€.



### Cashflow aus der Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wird zahlungsbezogen ermittelt. Er ergibt sich im Wesentlichen aus dem Zahlungsmittelabfluss aus Investitionen in langfristige Vermögenswerte. Daneben werden auch Mittelzuflüsse aus der Veräußerung von langfristigen Vermögenswerten berücksichtigt. Im Berichtsjahr ergab sich ein Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit in Höhe von 56.261 T€ (im Vorjahr: 157.317 T€). Dieser im Vergleich zum Vorjahr geringere Cashoutflow aus der Investitionstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch zeitlich gestreckte Projekte, die auf reduziertem Niveau in den Segmenten Container und Intermodal fortgeführt wurden und auf nicht-zahlungswirksame Investitionen.

Nicht-zahlungswirksame Investitionen in Höhe von 109.075 T€ (im Vorjahr: 707 T€) beinhalten im Wesentlichen neu angemietete Kai-mauern aus Finanzierungs-Leasing sowie neue in Betrieb genommene Containerbrücken an den Containerterminals Burchardkai und Tollerort. Im Vorjahr betrafen die nicht-zahlungswirksamen Investitionen aktivierte Fremdkapitalkosten für eine in 2009 fertiggestellte Klimahalle.

### Free Cashflow

Der Saldo aus dem Mittelzufluss aus betrieblicher Tätigkeit und dem Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit bildet den Free Cashflow. Hierdurch ist eine Aussage darüber möglich, wie viel liquide Mittel für Dividendenzahlungen oder für die Tilgung bestehender Schulden zur Verfügung stehen. Der Free Cashflow entwickelte sich gegenüber dem Vorjahr positiv, da der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit anstieg und der Cashflow aus der Investitionstätigkeit sank. Er stieg von 35.896 T€ auf 150.688 T€.

### Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit

Der Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit wird wie der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit zahlungsbezogen ermittelt. Im Berichtsjahr flossen Mittel in Höhe von 61.264 T€ für die Dividendenzahlung an Aktionäre und Minderheitsgesellschafter. Dies sind 54.035 T€ weniger als im Vorjahr. Hier kam es zu einer Auszahlung von insgesamt 115.299 T€. Weitere Auszahlungen ergaben sich aus der Tilgung von (Leasing-)Verbindlichkeiten. Im Gegensatz zum Vorjahr gab es im Berichtsjahr keinen Mittelzufluss aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten. In 2009 nahm der Konzern liquide Mittel in Höhe von 64.193 T€ auf. Im Ergebnis ergab sich im Vorjahr ein Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von 88.590 T€, während sich im Berichtsjahr ein Mittelabfluss in Höhe von 95.168 T€ ergibt.

### Finanzmittelfonds

Für Zwecke der Kapitalflussrechnung setzt sich der Finanzmittelfonds zum Bilanzstichtag, neben dem Bilanzausweis, wie folgt zusammen. Im Vorjahr betrafen die Forderungen gegen die HGV täglich fällige Tagesgeldguthaben. Im Berichtsjahr weist die HHLA eine Verbindlichkeit aus.

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Kurzfristige Einlagen	99.114	68.232
Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestand	136.379	105.299
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>235.493</b>	<b>173.531</b>
Forderungen gegen die HGV	0	4.200
Verbindlichkeiten gegenüber der HGV	- 600	0
Forderungen Cash-Pool	1	1.448
Verbindlichkeiten Cash-Pool	- 811	0
Kontokorrentkredite	- 401	- 23
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>233.682</b>	<b>179.156</b>

## Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

### 44. Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung des HHLA Konzerns erfolgt seit dem 1. Januar 2009 nach den Vorschriften des IFRS 8 *Geschäftssegmente* und verlangt eine Berichterstattung auf Basis der internen Berichtsmeldung an den Vorstand zum Zwecke der Steuerung der Unternehmensaktivitäten. Als Segmentergebnisgröße wird die international gebräuchliche Kennzahl EBIT (Earnings before Interest and Taxes) verwendet, die der Erfolgsmessung je Segment und damit der internen Steuerung dient. Im zweiten Quartal 2009 wurde das interne Reporting um die Kennzahl EBIT aus fortgeführten Aktivitäten ergänzt. Diese schließt das Ergebnis der zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte aus. Für das Jahr 2010 handelt es sich hierbei um das Ergebnis der CTL Container Terminal Lübeck GmbH, Lübeck (kurz: CTL) (im Vorjahr: Ergebnisse der combisped Hanseatische Spedition GmbH, Lübeck (kurz: combisped), und der CTL sowie den darin enthaltenen Abwertungsaufwand und das Entkonsolidierungsergebnis der combisped).

Die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze des internen Reportings stimmen mit den für den HHLA Konzern angewandten und unter der ► Textziffer 6 dieses Geschäftsberichts beschriebenen Grundsätzen überein.

Die Segmentinformationen werden auf Basis der internen Steuerung berichtet, die konform mit dem externen Reporting ist und sich weiterhin nach den eindeutigen Aktivitäten der Geschäftsfelder des HHLA Konzerns gliedert. Diese werden entsprechend der Art der angebotenen Dienstleistungen eigenständig organisiert und geführt.

Der HHLA Konzern ist in den folgenden vier Segmenten tätig:

### Container

Das Segment umfasst Dienstleistungen rund um den Container und die Schiffsabfertigung. Mit ihren hochleistungsfähigen Containerterminals sichert die HHLA die überragende Bedeutung des Hamburger Hafens als logistische Drehscheibe für den Stückgutverkehr.

### Intermodal

Die in diesem Segment angesiedelten Intermodalgesellschaften der HHLA bieten ein umfassendes Transportnetzwerk auf der Schiene, der Straße und dem Seeweg, das die deutschen Seehäfen mit ihrem Hinterland in Europa verbindet.

### Logistik

Dieses Segment bündelt eine große Bandbreite von Dienstleistungen, die die Vielfalt des Universalhafens Hamburg ausmachen, dazu zählen Spezialumschlag, Kontraktlogistik und Beratung.

### Immobilien

Zum HHLA Segment Immobilien gehören nicht-hafenumschlagsspezifische Immobilien im und am Hamburger Hafen. Hierzu zählen die historische Speicherstadt sowie am nördlichen Elbufer das Fischereihafenareal.

Der in der Segmentberichterstattung enthaltene Bereich „Holding/Übrige“ stellt kein eigenständiges Geschäftssegment im Sinne des IFRS-Standards dar, wurde aber aus Gründen der Vollständigkeit und Übersichtlichkeit den Geschäftssegmenten des Teilkonzerns Hafenlogistik zugeordnet.

Bedingt durch die Struktur des HHLA Konzerns ist eine umfangreiche Leistungsverrechnung zwischen den HHLA Segmenten erforderlich. Sie umfasst im Wesentlichen die Bereiche Überlassung von Immobilien, Instandhaltung von Umschlaggeräten, IT-Leistungen, administrative Leistungen sowie die Personalentsendung durch die Holding. Soweit möglich, erfolgt die Bewertung der Leistungen zu Marktpreisen. In den Fällen, in denen kein direkter Vergleich mit Marktpreisen möglich ist, wird der Abgleich zum Markt durch Benchmarks sichergestellt. Die Verrechnung des

durch die Holding entsandten Personals erfolgt in der Regel in Höhe der tatsächlich angefallenen Kosten.

Die Überleitungen der Segmentgrößen auf die jeweiligen Konzerngrößen ergeben sich wie folgt:

### Ergebnis

In der Überleitung der Segmentgröße EBIT aus fortgeführten Aktivitäten auf das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) ist das Ergebnis der CTL (2.175 T€) enthalten. Des Weiteren sind konsolidierungspflichtige Sachverhalte zwischen den Segmenten sowie den Teilkonzernen, der Anteil der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen, das Zinsergebnis sowie das sonstige Finanzergebnis enthalten.

### Überleitung der Segmentgröße EBIT aus fortgeführten Aktivitäten auf das Konzernergebnis vor Steuern (EBT)

in T€	2010	2009
<b>Summe Segmentergebnis (EBIT aus fortgeführten Aktivitäten)</b>	<b>188.104</b>	<b>174.617</b>
Ergebnis aus dem Abgang der zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte (Gewinn (+)/Verlust (-))	2.175	- 17.488
<b>Summe Segmentergebnis (EBIT)</b>	<b>190.279</b>	<b>157.129</b>
Eliminierung der Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten und den Teilkonzernen	2.629	3.119
<b>Konzern (EBIT)</b>	<b>192.908</b>	<b>160.248</b>
Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	208	164
Zinsergebnis	- 34.934	- 34.289
Sonstiges Finanzergebnis	336	- 119
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>158.518</b>	<b>126.004</b>

### Segmentvermögen

In der Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen sind neben konsolidierungspflichtigen Sachverhalten und Finanzanlagen insbesondere Ansprüche aus laufenden und latenten Steuern vom Einkommen und Ertrag sowie der Finanzmittelfonds enthalten, die nicht dem Segmentvermögen zuzuordnen sind.

### Überleitung des Segmentvermögens auf das Konzernvermögen

in T€	31.12.2010	31.12.2009
<b>Summe Segmentvermögen</b>	<b>1.635.565</b>	<b>1.537.114</b>
Eliminierung der Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten und den Teilkonzernen	- 631.782	- 572.076
Kurzfristige Anlagen vor Konsolidierung	417.481	394.982
Finanzanlagen	4.642	3.724
Latente Steueransprüche	32.766	29.812
Steuererstattungsansprüche	20.972	23.412
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	235.493	173.531
<b>Konzernvermögen</b>	<b>1.715.137</b>	<b>1.590.499</b>

### Sonstige Segmentinformationen

Die Überleitung zu den Konzerninvestitionen von 85 T€ (im Vorjahr: - 1.165 T€) enthält die Eliminierung interner Leistungsverrechnungen für die Erstellung immaterieller Vermögenswerte und Sachanlagen zwischen den Segmenten.

Bezogen auf die Überleitung der Abschreibungen von - 2.149 T€ (im Vorjahr: - 2.764 T€) entfällt der gesamte Betrag auf die Zwischenergebniseliminierung zwischen den Segmenten und den Teilkonzernen.

Die Überleitung der nicht-zahlungswirksamen Posten von 206 T€ (im Vorjahr: 102 T€) beinhaltet konsolidierungspflichtige Sachverhalte zwischen den Segmenten und den Teilkonzernen.

### Informationen über geografische Gebiete

in T€	Deutschland		EU		außerhalb EU		Summe		Konsolidierung		Konzern	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Segmenterlöse	846.704	805.054	175.296	140.018	51.122	45.671	1.073.122	990.743	0	0	1.073.122	990.743
Langfristiges Segmentvermögen	1.039.859	985.314	182.615	176.004	31.089	30.255	1.253.563	1.191.573	461.574	398.926	1.715.137	1.590.499
Investitionen in langfristiges Segmentvermögen	152.017	119.448	20.116	35.560	1.706	4.672	173.839	159.680	0	0	173.839	159.680

Für die Informationen nach Regionen werden die Umsätze und die Angaben zum Segmentvermögen nach dem Standort der Konzerngesellschaften segmentiert. Die erforderliche Segmentierung der Umsätze nach Sitz des Kunden ist aufgrund der übermäßig hohen Kosten nicht möglich. In der Überleitung zum Konzernvermögen sind neben konsolidierungspflichtigen Sachverhalten zwischen den Segmenten insbesondere kurzfristige Vermögenswerte, Finanzanlagen sowie Ansprüche aus laufenden und latenten Steuern vom Einkommen und Ertrag enthalten.

### Informationen über wichtige Kunden

Im HHLA Konzern existiert kein Kunde, mit dem mehr als 10% des gesamten Konzernumsatzes generiert wurde.

## Sonstige Erläuterungen

### 45. Leasingverpflichtungen

#### Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen

Der Konzern hat für einige Grundstücke, verschiedene technische Anlagen sowie für Betriebs- und Geschäftsausstattung Finanzierungs-Leasing- und Mietkaufverträge abgeschlossen. Gegenstand dieser Verträge sind u. a. Kaimauern, Hebe- und Flurförderzeuge, Containertragwagen und -chassis, eine Leichtbauhalle sowie EDV-Hardware. Die Verträge beinhalten überwiegend Verlängerungsoptionen und teilweise Andienungsrechte. Die Verlängerungsoption hat jeweils der Leasingnehmer; das Andienungsrecht kann gegebenenfalls durch den jeweiligen Leasinggeber ausgeübt werden. Im Falle einer Leichtbauhalle besteht eine Kaufoption. Preisanpassungsklauseln sind nicht vereinbart.

Seit 2010 mietet die HHLA zwei neu fertiggestellte Kaimauern von der HPA, einem nahestehenden Unternehmen, an. Die Anmietung dieser Vermögenswerte erfolgt plangemäß bis Ende 2036. Nach Ende der plangemäßen Laufzeit besteht für die HHLA eine Verlängerungsoption bis 2059 bzw. 2060. Diese Option wird die HHLA aufgrund ihres Geschäftsmodells wahrnehmen. Eine Kaufoption besteht nicht. Da die Anmietungen als Finanzierungs-Leasingverpflichtungen nach IAS 17 einzustufen sind, ergeben sich demnach zu berücksichtigende Mindestleasingzahlungen inklusive erwarteter Mietzinssteigerungen von insgesamt 168.441 T€.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen und Mietkaufverträgen können auf deren Barwert wie folgt übergeleitet werden:

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Innerhalb eines Jahres	7.523	4.566
Zwischen einem und fünf Jahren	22.061	13.759
Über fünf Jahre	155.600	922
<b>Summe Mindestleasingzahlungen</b>	<b>185.184</b>	<b>19.247</b>
Innerhalb eines Jahres	3.911	3.755
Zwischen einem und fünf Jahren	11.334	12.671
Über fünf Jahre	65.834	939
<b>Barwert der Mindestleasingzahlungen</b>	<b>81.079</b>	<b>17.365</b>
<b>Zinsaufwand aufgrund Abzinsung</b>	<b>104.105</b>	<b>1.882</b>

#### Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen – Konzern als Leasingnehmer

Zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. der HPA und dem HHLA Konzern bestehen Verträge über die Anmietung von Flächen und Kaimauern im Hamburger Hafen sowie in der Speicherstadt durch die Gesellschaften des HHLA Konzerns.

Die Laufzeit der wesentlichen Verträge endet in den Jahren 2025 bis 2037. Die Vertragsbestimmungen sehen in der Regel in einem Turnus von fünf Jahren Mietzinsüberprüfungen auf Grundlage der Mietpreisentwicklung in den relevanten Wettbewerbshäfen bzw. auf Grundlage entsprechender Mietpreisindizes vor. Die Mietzins-erhöhungen für die laufende Periode sind durch entsprechende Rückstellungen berücksichtigt. Die Leasingaufwendungen aus der Anmietung der Flächen in der Speicherstadt sind zum Teil an die Entwicklung der Erlöse des Konzerns aus der Vermietung der zugehörigen Gebäude gekoppelt.

Ohne vorherige Zustimmung des Vermieters dürfen die gemieteten Flächen ebenso wie die aufstehenden Gebäude der HHLA weder veräußert noch vermietet werden. Wesentliche Veränderungen der Vertragskonditionen aus Untermietverträgen bedürfen ebenfalls der vorherigen Zustimmung der Vermieterin.

Der Konzern hat darüber hinaus für verschiedene Kraftfahrzeuge und technische Anlagen Leasingverträge abgeschlossen. Diese Leasingverträge haben eine durchschnittliche Laufzeit zwischen einem und sieben Jahren und enthalten in der Regel keine Verlängerungsoptionen. Dem Leasingnehmer werden keinerlei Verpflichtungen bei Abschluss dieser Leasingverhältnisse auferlegt.

Zum Bilanzstichtag bestehen folgende zukünftige Mindestleasingzahlungsverpflichtungen aufgrund unkündbarer Operating-Leasingverhältnisse:

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Innerhalb eines Jahres	37.373	28.982
Zwischen einem und fünf Jahren	127.883	104.519
Über fünf Jahre	901.010	728.422
	<b>1.066.266</b>	<b>861.923</b>

Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen aus Leasingverhältnissen in Höhe von 41.342 T€ (im Vorjahr: 39.992 T€) erfasst. Davon entfielen 1.622 T€ (im Vorjahr: 1.376 T€) auf bedingte Mietzahlungen.

#### Operating-Leasingverhältnisse – Konzern als Leasinggeber

Der Konzern hat Leasingverträge zur gewerblichen Vermietung seiner als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien abgeschlossen. Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien umfassen die nicht selbst genutzten Büroräume und Anlagen. Diese Leasingverhältnisse haben unkündbare Restmietlaufzeiten zwischen einem und 17 Jahren. Nach Ablauf der unkündbaren Grundmietzeit gewähren einige Verträge den Mietern die Option zur Verlängerung des Mietvertrags um Zeiträume zwischen zwei Jahren und maximal dreimal fünf Jahren. Einige Leasingverträge enthalten eine Klausel, nach der die Miete auf der Grundlage der jeweiligen Marktkonditionen nach oben angepasst werden kann.

Die folgenden Ansprüche auf zukünftige Mindestleasingzahlungen werden aufgrund unkündbarer Operating-Leasingverhältnisse zum Bilanzstichtag in den folgenden Jahren erwartet:

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Innerhalb eines Jahres	25.398	31.321
Zwischen einem und fünf Jahren	67.045	64.575
Über fünf Jahre	44.591	32.406
	137.034	128.302

Im Geschäftsjahr wurden Erlöse aus der Vermietung von Sachanlagen und von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 49.842 T€ (im Vorjahr: 51.007 T€) vereinnahmt.

## 46. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Für folgende Eventualschulden wurden keine Rückstellungen gebildet, weil das Risiko der Inanspruchnahme als wenig wahrscheinlich eingeschätzt wird.

### Haftungsverhältnisse

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Bürgschaften	3.599	3.715
Patronatserklärungen	1.850	1.850
	5.449	5.565

Von den Bürgschaften entfallen auf quotakonsolidierte Gemeinschaftsunternehmen 365 T€ (im Vorjahr: 401 T€) und auf das nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen 412 T€ (im Vorjahr: 492 T€).

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Nominalwerte der sonstigen finanziellen Verpflichtungen zum Bilanzstichtag setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Offene Bestellungen	51.112	50.762
Verpflichtungen aus Wechseln	6.968	8.777
Übrige sonstige Verpflichtungen	1.087.004	1.343.122
	1.145.084	1.402.661

Von den Verpflichtungen aus offenen Bestellungen entfallen 44.220 T€ (im Vorjahr: 47.833 T€) auf Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Von den übrigen sonstigen Verpflichtungen entfallen 65.854 T€ (im Vorjahr: 3.066 T€) auf quotakonsolidierte Gemeinschaftsunternehmen. Zu den hierin enthaltenen gesondert aufgeführten Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen verweisen wir auf ► Textziffer 45.

## 47. Management von Finanzrisiken

Im Rahmen der Finanzierung seiner Geschäftstätigkeit setzt der Konzern kurz-, mittel- und langfristige Bankdarlehen, Finanzierungs-Leasing und Mietkaufverträge sowie Zahlungsmittel und kurzfristige Einlagen ein. Der Konzern verfügt über verschiedene weitere finanzielle Vermögenswerte und Schulden wie z. B. Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die unmittelbar im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit entstehen.

Des Weiteren geht der Konzern auch derivative Geschäfte ein. Zu den derivativen Finanzinstrumenten gehören vor allem Zinssicherungsinstrumente, wie Zinsswaps und Zinsscaps, sowie in geringem Umfang Devisentermingeschäfte. Zweck dieser derivativen Finanzinstrumente ist das Risikomanagement von Zins-, Währungs- und Rohstoffpreisrisiken, die sich aus der Geschäftstätigkeit des Konzerns und seinen Finanzierungsquellen ergeben.

Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente erfolgt zur Absicherung bestehender Grundgeschäfte sowie geplanter Transaktionen, deren Eintreten hinreichend wahrscheinlich ist. Der Abschluss entsprechender Geschäfte erfolgt ausschließlich mit Kontrahenten erstklassiger Bonität. Zur Beurteilung der Bonität der Kontrahenten zieht die HHLA auch externe Ratings heran. Der Konzern hält derivative Finanzinstrumente grundsätzlich nicht zu Spekulationszwecken.

### Zins- und Marktpreisrisiko

Im Rahmen seiner Fremdfinanzierung ist der Konzern einem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt, welches hauptsächlich aus den mittel- und langfristigen Finanzschulden mit variablem Zinssatz resultiert.

Die Steuerung der Zinsaufwendungen des Konzerns erfolgt je nach Marktlage durch eine Kombination von festverzinslichem und variabel verzinslichem Fremdkapital. Es ist Politik des Konzerns, den überwiegenden Teil seines verzinslichen Fremdkapitals festverzinslich zu gestalten, sei es durch Festzinsvereinbarungen mit den jeweiligen Darlehensgebern oder durch den Abschluss von Zinsswaps. Darüber hinaus begrenzt der Konzern das Zinsänderungsrisiko für die verbleibenden variabel verzinslichen Finanzschulden teilweise durch den Einsatz von Zinsscaps.

Zum Bilanzstichtag waren bei Berücksichtigung der Wirkung von Zinsswaps mit einem Bezugsbetrag von 59.192 T€ (im Vorjahr: 71.933 T€) ca. 75 % (im Vorjahr: 77 %) der Darlehensaufnahmen des Konzerns festverzinslich. Darüber hinaus bestanden Zinsscaps mit einem Bezugsbetrag von 8.236 T€ (im Vorjahr: 9.648 T€).

Bei den verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten der HHLA sind überwiegend Festzinsen vereinbart. Diese Finanzinstrumente werden nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert und unterliegen daher keinen bilanziellen Marktpreisrisiken.

Im Übrigen können Marktpreisrisiken insbesondere die Wertpapiere und Beteiligungen betreffen. Aufgrund des geringen Umfangs dieser Instrumente wird das Risiko als unbedeutend eingestuft.



Eine Veränderung des variablen Zinsniveaus wirkt auf die Zinsaufwendungen aus variabel verzinslichen Darlehen, auf die Zinserträge aus Tages- und Termingeldanlagen, auf die Erträge aus Zinssicherungsinstrumenten sowie auf deren Marktwerte.

Ein um 0,5 Prozentpunkte höheres variables Zinsniveau zum 31. Dezember 2010 hätte eine Erhöhung des Zinsaufwands aus variabel verzinslichen Darlehen um 663 T€ p. a., eine Erhöhung der Zinserträge aus Tages- und Termingeldanlagen um 1.177 T€ p. a. und eine Erhöhung der Erträge aus Zinssicherungsinstrumenten um 296 T€ p. a. zur Folge. Die Marktwerte der Zinssicherungsinstrumente würden sich um 784 T€ erhöhen. Hiervon würden 523 T€ direkt im Eigenkapital und 261 T€ in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, deren Ergebnis sich vor Steuern um insgesamt 1.071 T€ erhöhen würde.

### Währungsrisiko

Infolge der Investitionen in Ländern außerhalb des Euroraums können sich Änderungen der Wechselkurse auf die Bilanz auswirken.

Fremdwährungsrisiken aus einzelnen Transaktionen, wie z. B. dem Verkauf eines Geschäftsanteils, werden fallbezogen durch Devisentermingeschäfte oder Devisenoptionen abgesichert, sofern die Einschätzung der Marktlage dies erfordert. Die entsprechenden Sicherungsgeschäfte lauten auf die gleiche Währung wie das gesicherte Grundgeschäft. Der Konzern schließt Devisenterminkontrakte erst dann ab, wenn feste Ansprüche bzw. Verpflichtungen entstanden sind.

Weder zum Bilanzstichtag noch zum 31. Dezember 2009 bestanden im Konzern Kurssicherungsgeschäfte.

Umsätze werden im HHLA Konzern überwiegend in Euro bzw. in den Landeswährungen der europäischen Konzerngesellschaften fakturiert. Investitionen in diesen Ländern werden überwiegend in Euro finanziert. Ein bedeutendes Fremdwährungsrisiko aus der funktionalen Währung ergibt sich hier zurzeit nicht.

Die HPC Ukraina tätigt ihre Umsätze in ukrainische Griwna (UAH) und US-Dollar.

### Rohstoffpreisrisiko

Einem Rohstoffpreisrisiko ist der Konzern insbesondere bei der Beschaffung von Kraftstoffen ausgesetzt. In Abhängigkeit von der Marktsituation kann der Konzern für eine Teilmenge des Kraftstoffbedarfs Preissicherungsgeschäfte abschließen. Dies war weder zum Bilanzstichtag des Berichtsjahrs noch zum 31. Dezember 2009 der Fall.

Neben den genannten Marktrisiken bestehen im Bereich der Finanzrisiken Kredit- und Liquiditätsrisiken.

### Kreditrisiko

Der Konzern geht Geschäftsbeziehungen auf Kreditbasis ausschließlich mit anerkannten, kreditwürdigen Dritten ein. Kunden, die mit dem Konzern Geschäfte auf Kreditbasis abschließen möchten, werden einer Bonitätsprüfung unterzogen. Zudem werden die Forderungsbestände laufend überwacht und bei erkennbaren Risiken Wertberichtigungen gebildet, so dass der Konzern darüber hinaus im Bereich der Forderungen keinem wesentlichen Ausfallrisiko ausgesetzt ist. Das maximale Ausfallrisiko der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Forderungen besteht theoretisch in Höhe des jeweiligen Buchwerts der Forderungen. Darüber hinaus hat die HHLA seit 2011 eine Kreditausfallversicherung abgeschlossen, um Ausfallrisiken zu minimieren. Wesentliche offene Forderungen zum Bilanzstichtag sind hierdurch abgesichert.

Die Struktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stellt sich wie folgt dar:

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Nicht fällige und nicht wertgeminderte Forderungen	90.617	90.919
Überfällige und nicht wertgeminderte Forderungen	35.899	30.812
davon bis zu 30 Tage	29.932	23.749
davon 31 bis 90 Tage	5.285	5.186
davon 91 Tage bis 1 Jahr	566	1.427
davon über 1 Jahr	116	450
	126.516	121.731

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	2010	2009
<b>Wertberichtigungen am 01.01.</b>	<b>1.755</b>	<b>1.566</b>
Zuführungen (Aufwendungen für Wertberichtigungen)	2.202	975
Verbrauch	- 984	- 490
Auflösungen	- 241	- 296
<b>Wertberichtigungen am 31.12.</b>	<b>2.732</b>	<b>1.755</b>

Das Ausfallrisiko aus den derivativen Finanzinstrumenten sowie aus den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten besteht theoretisch im Ausfall eines Vertragspartners und entspricht daher den jeweiligen Buchwerten der Instrumente.

Da der Konzern derivative Finanzgeschäfte sowie die Anlage liquider Mittel regelmäßig nur mit Adressen erstklassiger Bonität einget, ist das tatsächliche Ausfallrisiko minimal.

Die Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen betrafen im Vorjahr insbesondere die HGV. Das theoretisch in Höhe des Buchwerts bestehende Ausfallrisiko wird insoweit als minimal eingestuft.

Darüber hinaus können Kreditrisiken aus einer Inanspruchnahme aus den unter ► Textziffer 46 aufgeführten Haftungsverhältnissen resultieren.

### Liquiditätsrisiko

Mithilfe einer mittelfristigen Liquiditätsplanung, der Streuung der Fristen der in Anspruch genommenen Darlehen und Finanzierungs-Leasingverhältnisse sowie durch bestehende Kreditlinien und Finanzierungszusagen stellt der Konzern sicher, dass die Liquidität jederzeit gewährleistet ist. Sofern für einzelne Darlehen Kreditaufgaben vereinbart sind, wird deren Einhaltung laufend überwacht. Bei Bedarf leitet die HHLA Maßnahmen ein, um die Erfüllung der Auflagen sicherzustellen.

Bezüglich der Tilgungen der Darlehen des HHLA Konzerns, der Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern, der Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasing und der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten verweisen wir auf die Restlaufzeitgliederung für finanzielle Verbindlichkeiten unter ► Textziffer 38.

Zukünftig werden folgende Liquiditätsabflüsse aufgrund von Zinszahlungen erwartet:

		31.12.2010		
in T€	Summe	davon bis 1 Jahr	davon 1 bis 5 Jahre	davon über 5 Jahre
Liquiditätsabfluss aufgrund zukünftiger Zinszahlungen für Darlehen mit fixen Zinskonditionen	46.977	7.140	21.943	17.894
Liquiditätsabfluss aufgrund zukünftiger Zinszahlungen für Darlehen mit variablen Zinskonditionen	8.296	2.519	5.136	641
	<b>55.273</b>	<b>9.659</b>	<b>27.079</b>	<b>18.535</b>

		31.12.2009		
in T€	Summe	davon bis 1 Jahr	davon 1 bis 5 Jahre	davon über 5 Jahre
Liquiditätsabfluss aufgrund zukünftiger Zinszahlungen für Darlehen mit fixen Zinskonditionen	60.125	8.410	26.773	24.942
Liquiditätsabfluss aufgrund zukünftiger Zinszahlungen für Darlehen mit variablen Zinskonditionen	11.553	2.816	7.435	1.302
	<b>71.678</b>	<b>11.226</b>	<b>34.208</b>	<b>26.244</b>

Aus den zum 31. Dezember 2010 bestehenden Zinsswaps werden innerhalb eines Jahres Zinsabflüsse in Höhe von 1.149 T€, innerhalb eines Zeitraums von einem bis fünf Jahren Zinsabflüsse in Höhe von 2.841 T€ und innerhalb eines Zeitraums von mehr als fünf Jahren Zinsabflüsse in Höhe von 450 T€ erwartet. Als Zinsabfluss wird jeweils die Differenz zwischen dem zu zahlenden und dem zu empfangenden Betrag betrachtet. Aus den Zinsscaps resultieren keine Zinsabflüsse.

## Finanzinstrumente

### Zeitwert

Mit Ausnahme der unter ► Textziffer 38 aufgeführten langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten bestehen keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Buchwerten und den Zeitwerten der Finanzinstrumente.

Eine Aufgliederung der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten nach den Bewertungskategorien des IAS 39 und andere Standards für die Geschäftsjahre 2010 und 2009 ergibt sich wie folgt:

### Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2010

in T€	Bewertung nach IAS 39				Bilanz- ausweis
	Kredite und Forderungen	Zu Handelszwecken gehalten	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	Fortgeführte Anschaffungskosten	
	Fortgeführte Anschaffungskosten	Beizulegender Zeitwert		Fortgeführte Anschaffungskosten	
Finanzielle Vermögenswerte	2.972		2.707	2.605	8.284
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	126.516				126.516
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	2.704				2.704
Sonstige finanzielle Forderungen	2.595	12			2.607
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	235.493				235.493
	<b>370.280</b>	<b>12</b>	<b>2.707</b>	<b>2.605</b>	

### Finanzielle Verbindlichkeiten 31.12.2010

in T€	Bewertung nach IAS 39			Bewertung nach anderen IAS	Bewertung nach IAS 32	Bilanz- ausweis
	Zu Handelszwecken gehalten	Als Sicherungsinstrumente gehalten und effektiv	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten			
	Beizulegender Zeitwert	Beizulegender Zeitwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fortgeführte Anschaffungskosten	Barwert	
Lang- und kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	1.237	1.506	339.182	15.280	121.543	478.748
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			77.026			77.026
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen				133.733		133.733
	<b>1.237</b>	<b>1.506</b>	<b>416.208</b>	<b>149.013</b>	<b>121.543</b>	

### Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2009

in T€	Bewertung nach IAS 39				Bilanz- ausweis
	Kredite und Forderungen	Zu Handelszwecken gehalten	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
	Fortgeführte Anschaffungskosten	Beizulegender Zeitwert	Fortgeführte Anschaffungskosten		
Finanzielle Vermögenswerte	1.371		4.800	1.891	8.062
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	121.731				121.731
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	6.660				6.660
Sonstige finanzielle Forderungen	2.313	43			2.356
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	173.531				173.531
	<b>305.606</b>	<b>43</b>	<b>4.800</b>	<b>1.891</b>	

### Finanzielle Verbindlichkeiten 31.12.2009

in T€	Bewertung nach IAS 39			Bewertung nach anderen IAS	Bilanz- ausweis
	Zu Handelszwecken gehalten	Als Sicherungsinstrumente gehalten und effektiv	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		
	Beizulegender Zeitwert	Beizulegender Zeitwert	Fortgeführte Anschaffungskosten		
Lang- und kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	1.779	1.285	362.011	17.365	382.440
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			54.616		54.616
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen			66.329		66.329
	<b>1.779</b>	<b>1.285</b>	<b>482.956</b>	<b>17.365</b>	

Für die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte wird der beizulegende Zeitwert anhand von Marktnotierungen ermittelt. Diese Vermögenswerte werden entsprechend der Stufe 1 gemäß IFRS 7.27 (a) zugeordnet. Im Berichtsjahr wurden hierfür Abschreibungen in Höhe von 1 T€ (im Vorjahr: Zuschreibungen in Höhe von 49 T€) erfasst.

Bei den zum beizulegenden Zeitwert bewerteten zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten sowie zu Handelszwecken und als effektive Sicherungsinstrumente gehaltenen finanziellen Verbindlichkeiten handelt es sich um derivative Finanzinstrumente, für die keine Börsenkurse verfügbar sind. Hierfür erfolgt eine Bewertung unter Anwendung der marktüblichen Verfahren (Bewertungsmethoden) unter Zugrundelegung instrumentenspezifischer Marktparameter. Entsprechend erfolgt eine Zuordnung zur Stufe 2 gemäß IFRS 7.27 (a). Zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die Marktwerte mit Barwert- und

Optionspreismodellen errechnet. Als Eingangsparameter für diese Modelle werden, soweit möglich, die am Bilanzstichtag beobachteten relevanten Marktpreise und Zinssätze verwendet, die von anerkannten Quellen bezogen werden.

Im Berichtsjahr wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung Gewinne aus erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten in Höhe von 511 T€ (im Vorjahr: 130 T€) erfasst. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Zinssicherungsinstrumente, für die nach IAS 39 keine effektive Sicherungsbeziehung besteht.

Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts der als Sicherungsinstrumente designierten Finanzinstrumente (Zinsswaps) werden im Berichtsjahr in Höhe von - 220 T€ (im Vorjahr: - 800 T€) im Eigenkapital erfasst.

Hinsichtlich der erfassten Zinserträge und Zinsaufwendungen verweisen wir auf die Aufstellung zum Finanzergebnis unter ► Textziffer 16.

Bei den gemäß IAS 32 zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzverbindlichkeiten handelt es sich um Verbindlichkeiten gegenüber anderen Gesellschaftern vergleiche ► Textziffer 35. Dieses Finanzinstrument ist der Stufe 3 gemäß IFRS 7.27 (a) zuzuordnen. Die ausgewiesene Verbindlichkeit stellt den Barwert der erwarteten Zahlungsverpflichtungen des Konzerns für die Jahre 2010 bis 2014 dar. Die Ermittlung basiert auf den Annahmen der Konzernplanung. Dieser liegen Auslastungs-, Mengen-, Erlös- und Kostennahmen für die betroffenen Konzerngesellschaften zugrunde. Der Abzinsungssatz beträgt 4,5 %, der Abzinsungseffekt beläuft sich auf 12.268 T€.

Ein um 0,5 Prozentpunkte reduzierter Abzinsungssatz würde den Barwert der erwarteten Zahlungsverpflichtungen um 1.256 T€ erhöhen. Eine Veränderung des Planergebnisses der relevanten Tochtergesellschaften um 10 % hätte eine Veränderung des beizulegenden Zeitwertes um 9.757 T€ zur Folge. Die Verbindlichkeit entsteht zum 31. Dezember 2010 ergebnisneutral durch Umgliederung aus dem Eigenkapital.

### Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden im HHLA Konzern zur Reduzierung des Zinsrisikos sowie in geringem Umfang zur Reduzierung des Währungs- sowie Rohstoffpreissrisikos eingesetzt. Die im Konzernabschluss bilanzierten Finanzderivate werden zum Zeitwert angesetzt. Daraus resultierende Gewinne und Verluste sind im Finanzergebnis ergebniswirksam berücksichtigt, soweit das derivative Finanzinstrument nicht in einer Cashflow-Hedge-Beziehung gebunden ist. Liegt ein Cashflow-Hedge vor, so sind die unrealisierten Gewinne und Verluste in Höhe des effektiven Anteils ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst.

Am Bilanzstichtag bestanden folgende Zinsderivate zu nachstehenden Konditionen und Laufzeiten:

in T€	Festzins	Variabler Zinssatz	Bezugsbetrag	Marktwerte 31.12.2010		Marktwerte 31.12.2009	
				positiv	negativ	positiv	negativ
Zinsswaps	2,44 % bis 4,33 %	1M bis 6M EURIBOR	59.192	0	- 2.743	0	- 3.064
Zinsscaps	3,50 % bis 4,25 %	6M EURIBOR	8.236	12	0	43	0
			<b>67.428</b>	<b>12</b>	<b>- 2.743</b>	<b>43</b>	<b>- 3.064</b>

Die Restlaufzeit der Zinsderivate beträgt zwischen zwei Monaten und acht Jahren.

Die Zeitwerte der Derivate werden anhand von Marktnotierungen der Kontrahenten ermittelt.

Die im Finanzergebnis ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge aus den entsprechenden Grundgeschäften und den zugrunde liegenden Derivaten werden separat gezeigt. Eine Verrechnung der Aufwendungen und Erträge erfolgt nicht.

Von den ausgewiesenen Zinsswaps werden zum Bilanzstichtag Finanzinstrumente mit einem Bezugsbetrag von 24.940 T€ (im Vorjahr: 27.843 T€) und einem Marktwert von - 1.506 T€ (im Vorjahr: - 1.285 T€) im Rahmen von Cashflow-Hedge-Beziehungen zur Sicherung der künftigen Zahlungsströme aus verzinslichen Verbindlichkeiten bilanziert. Die abgesicherten Zahlungsströme werden voraussichtlich in einem Zeitraum von bis zu acht Jahren eintreten. Der Bezugsbetrag der Zinsswaps wird dabei über die Laufzeit des Derivats jeweils dem voraussichtlichen Tilgungsverlauf der Darlehen angepasst.

Im Geschäftsjahr 2010 wurden Verluste in Höhe von 220 T€ (im Vorjahr: 800 T€) aus zur Absicherung von Zahlungsströmen eingesetzten Finanzinstrumenten direkt im Eigenkapital erfasst.



## 48. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Die HHLA ist das oberste Mutterunternehmen im HHLA Konzern.

Als nahestehende Unternehmen und Personen gemäß IAS 24 gelten für den HHLA Konzern die Unternehmen und Personen, die direkt oder indirekt den HHLA Konzern beherrschen, von ihm beherrscht werden oder unter gemeinsamer Beherrschung stehen bzw. einen maßgeblichen Einfluss auf diesen ausüben oder durch den HHLA Konzern maßgeblich beeinflusst werden.

Dementsprechend werden die Gesellschafter HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Ham-

burg (kurz: HGV), und HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg, sowie die Freie und Hansestadt Hamburg (kurz: FHH) als deren Gesellschafterin, die durch die Gesellschafter oder die Freie und Hansestadt Hamburg beherrschen oder maßgeblich beeinflussten Unternehmen, die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der HHLA sowie die Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen des HHLA Konzerns als nahestehende Unternehmen und Personen definiert. Die HGV ist das oberste Mutterunternehmen der HHLA, das einen Konzernabschluss veröffentlicht.

Neben den Geschäftsbeziehungen zu den in den Konzernabschluss im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen Tochterunternehmen bestanden die folgenden Transaktionen zwischen nahestehenden Unternehmen und Personen für das betreffende Geschäftsjahr:

in T€	Erlöse		Aufwendungen		Forderungen		Verbindlichkeiten	
	2010	2009	2010	2009	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2009
Unternehmen mit beherrschendem Einfluss auf den Konzern	7.645	5.954	4.413	5.730	0	5.830	65.855	65.506
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	19	0	0	0	259	132	660	175
Joint Ventures	7.763	4.176	4.088	3.173	363	668	96	603
Assoziierte Unternehmen	284	176	0	0	401	0	479	0
Sonstige Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen	1.337	1.075	27.298	27.322	1.681	30	66.643	45
	17.048	11.381	35.799	36.225	2.704	6.660	133.733	66.329

Die Verbindlichkeiten gegenüber den nahestehenden Personen betreffen mit 65.000 T€ (im Vorjahr: 65.000 T€) ein Darlehen der HGV an den Teilkonzern Immobilien, das auf unbestimmte Zeit gewährt ist und zum Bilanzstichtag mit 4,50 % p. a. (im Vorjahr: 4,50 % p. a.) verzinst wird. Das Darlehen ist mit einer Frist von drei Monaten kündbar. Darüber hinaus bestehen Verbindlichkeiten aus dem Cash-Clearing mit der HGV in Höhe von 600 T€ (im Vorjahr: Forderungen in Höhe von 4.200 T€). Forderungen der HHLA wurden im Berichtsjahr mit 0,38 % bis 0,93 % p. a. (im Vorjahr: 0,27 % bis 2,12 % p. a.) verzinst. Die Zinssätze für Verbindlichkeiten der HHLA betragen 0,48 % bis 1,03 % p. a. (im Vorjahr: 0,37 % bis 2,22 % p. a.).

Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen in Höhe von 65.799 T€ über die Anmietung von zwei Großschiffsliegeplätzen von der HPA werden unter den sonstigen Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen ausgewiesen.

Die Aufwendungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen enthalten im Wesentlichen Mietzahlungen für Flächen und Kaimauern im Hafen und der Speicherstadt. Die Erlöse mit nahestehenden Unternehmen und Personen setzen sich aus Mieteinnahmen, Dienstleistungen sowie Zinserträgen zusammen.

Des Weiteren haben die HGV sowie die FHH als nahestehende Unternehmen und Personen der HHLA verschiedene Patronats-erklärungen und Bürgschaften zur Absicherung von Darlehensverbindlichkeiten von Gesellschaften der HHLA Gruppe gegenüber der

Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, sowie der Europäischen Investitionsbank, Luxemburg, abgegeben. Die entsprechenden Darlehensverbindlichkeiten weisen einen Nominalbetrag von rund 188,0 Mio. € (im Vorjahr: 188,0 Mio. €) auf und valutieren zum 31. Dezember 2010 noch in Höhe von rund 150,0 Mio. € zuzüglich Zinsen (im Vorjahr: 158,3 Mio. €).

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

Aufwendungen und Erträge von nahestehenden Unternehmen und Personen erfolgen zu marktüblichen Konditionen. Die zum Geschäftsjahresende bestehenden offenen Posten sind nicht besichert und mit Ausnahme der Tagesgeldanlagen im Rahmen des Clearings und der Darlehensverbindlichkeit gegenüber der HGV unverzinslich.

Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern weder im Berichtsjahr noch im Vorjahr gewährt.

Die folgende Darstellung enthält die Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen sowie die sonstigen Beteiligungen der HHLA:

**Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern per 31. Dezember 2010**

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Eigenkapital	Ergebnis des Geschäftsjahres	
	direkt	indirekt		Jahr	in T€
	in %	in %	in T€		
<b>Hafenlogistik</b>					
<b>Segment Container</b>					
HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg <sup>1,2,3</sup>	100,0		111.424	2010	0
HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		100,0	1.942	2010	0
LZU Leercontainer Zentrum Unikai GmbH, Hamburg <sup>1</sup>		65,0	1.869	2010	1.569
HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		100,0	34.741	2010	0
HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg <sup>1</sup>		100,0	17.843	2010	414
UNIKAI Hafenbetrieb GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		100,0	3.640	2010	0
HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		74,9	74.072	2010	0
SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		74,9	601	2010	0
Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg <sup>4</sup>		37,5	163	2010	53
HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		74,9	6.360	2010	0
CuxPort GmbH, Cuxhaven <sup>6</sup>		25,1	6.007	2010	849
FLZ Hamburger Feeder Logistik Zentrale GmbH, Hamburg <sup>4</sup>		66,0	25	2010	0
HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>	100,0		76.961	2010	0
Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		100,0	26	2010	0
Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven <sup>5</sup>	50,0		- 8	2010	6
Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven <sup>5</sup>	50,0		17	2010	- 1
DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg <sup>5</sup>	23,0	17,4	1.516	2010	671
SC HPC Ukraina, Odessa/Ukraine <sup>1</sup>		100,0	53.227	2010	12.388
<b>Segment Intermodal</b>					
HHLA Intermodal GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>	100,0		29.043	2010	0
CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		100,0	256	2010	0
CIT Container Inland Trucking GmbH, Hamburg <sup>5</sup>		50,0	25	2010	- 4
CTL Container Terminal Lübeck GmbH, Lübeck <sup>1,2,3</sup>		100,0	30	2010	0
HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen <sup>1</sup>		100,0	16.497	2010	- 2.722
HHLA Intermodal Polska Terminals Sp. z o.o., Warschau/Polen <sup>1,5</sup>		100,0	3	2010	- 6
METRANS a.s., Prag/Tschechien <sup>1</sup>		51,5	110.102	2010	20.315
AREHOR s.r.o., Šenov/Tschechien <sup>1,5</sup>		51,5	1.022	2010	- 97
METRANS (Deutschland) GmbH, Hamburg <sup>1,5</sup>		51,5	146	2010	29
METRANS (Danubia) a.s., Dunjaská Streda/Slowakei <sup>1</sup>		51,5	15.952	2010	2.154
METRANS (Danubia) Kft., Győr/Ungarn <sup>1,5</sup>		51,5	- 123	2010	- 300
METRANS Adria D.O.O., Koper/Slowenien <sup>1,5</sup>		51,5	392	2010	340
IBZ Pankrác a.s., Nýřany/Tschechien <sup>1,5</sup>		48,1	209	2010	- 1
DYKO, spol. s r.o., Kolin/Tschechien <sup>1</sup>		51,5	2.769	2010	433
RAILTRANSPORT s.r.o., Prag/Tschechien <sup>1,7</sup>		41,2	86	2010	- 399
Transport-Schienen-Dienst GmbH, Kirnitzschtal <sup>1,5</sup>		41,2	32	2010	32
TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt/Main <sup>5</sup>		50,0	127	2010	0

**Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern per 31. Dezember 2010**

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Eigenkapital	Ergebnis des Geschäftsjahres	
	direkt	indirekt		Jahr	in T€
	in %	in %	in T€		
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt/Main <sup>4</sup>		50,0	- 742	2010	- 4.525
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg <sup>4</sup>		33,3	6.728	2010	45
POLZUG Intermodal Polska sp. z o.o., Warschau/Polen <sup>4</sup>		33,3	4.633	2010	- 963
POLZUG INTERMODAL LLC, Poti/Georgien (vormals: Silk Road Express Georgia LLC, Poti/Georgien) <sup>5</sup>		24,9	114	2009	133
IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg <sup>5</sup>		50,0	23	2010	- 2
IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg <sup>5</sup>		50,0	86	2010	- 39
<b>Segment Logistik</b>					
HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg <sup>1, 2, 3</sup>	100,0		1.367	2010	0
HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, Hamburg <sup>1, 2, 3</sup>		100,0	102	2010	0
Uniconsult Universal Transport Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg <sup>1, 2, 3</sup>		100,0	100	2010	0
UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg <sup>1</sup>	51,0		4.460	2010	1.412
ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg <sup>4</sup>		25,5	306	2010	17
HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH, Hamburg <sup>1</sup>		51,0	1.045	2010	374
HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg <sup>1</sup>	51,0		13.438	2010	- 1.376
Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg <sup>1</sup>	51,0		501	2010	345
HHLA Logistics GmbH, Hamburg <sup>1, 2</sup>	100,0		- 1.237	2010	0
HHLA Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG, Hamburg <sup>1</sup>	100,0		227	2010	- 1.089
HHLA Logistics Altenwerder Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg <sup>1, 5</sup>	100,0		48	2010	- 1
Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg <sup>3, 4</sup>	49,0		k.A.	2010	k.A.
<b>Holding/Übrige</b>					
GHL Erste Gesellschaft für Hafen- und Lagereiimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg <sup>1, 2, 3</sup>	100,0		2.735	2010	0
GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereiimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg <sup>1, 2, 3</sup>	100,0		874	2010	0
HHLA-Personal-Service-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg <sup>1, 2, 3</sup>	100,0		45	2010	0
HHLA Energiehandelsgesellschaft mbH, Hamburg <sup>1, 2</sup>	100,0		25	2010	8
HCCR Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg <sup>1, 5</sup>		100,0	34	2010	0
<b>Immobilien</b>					
<b>Segment Immobilien</b>					
Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg <sup>1, 2, 3</sup>	100,0		4.518	2010	0
GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereiimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg <sup>1, 2, 3</sup>	100,0		8.184	2010	0
GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereiimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg <sup>1</sup>	100,0		9.243	2010	387
GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereiimmobilien-Verwaltung Block T mbH, Hamburg <sup>1, 2, 3</sup>	100,0		1.327	2010	0

<sup>1</sup> Beherrschte Unternehmen.

<sup>2</sup> Mit diesen Unternehmen bestanden in 2010 Ergebnisabführungsverträge.

<sup>3</sup> Bei diesen Unternehmen wird die Offenlegungs erleichterung des § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

<sup>4</sup> Quotal konsolidierte Unternehmen.

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

<sup>6</sup> At-Equity bilanzierte Unternehmen.

<sup>7</sup> Erstkonsolidierung in 2010.

## Vergütung der Personen in Schlüsselpositionen des Managements

Der ausgewiesene Personenkreis umfasst die aktiven Vorstände sowie frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen. Daneben gehören auch die anderen Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen wie Geschäftsführungs- und Aufsichtsratsgremien in Konzerngesellschaften und deren nahe Familienangehörige zum Kreis der nahestehenden Personen.

## Vergütungen an den Vorstand

Gemäß § 11 Abs. 2 der Satzung der HHLA obliegen der Abschluss und die Beendigung der Dienstverträge der Vorstandsmitglieder dem Aufsichtsrat. Das Aufsichtsratsplenum beschließt auf Vorschlag des Personalausschusses das Vergütungssystem für den Vorstand einschließlich der wesentlichen Vertragselemente und überprüft es regelmäßig. Dabei orientiert sich der Personalausschuss an der Größe und der Tätigkeit der HHLA, ihrer wirtschaftlichen Lage sowie an Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung bei vergleichbaren Unternehmen.

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich aus einem erfolgsunabhängigen Jahresgrundgehalt, einer erfolgsabhängigen Tantieme und Nebenleistungen zusammen. Die Höhe der Tantieme ist abhängig vom Konzernergebnis vor Steuern und Anteilen Dritter, bereinigt um die Zuführung zu den Pensionsrückstellungen sowie außerordentliche Erträge aus Firmen- und Grundstücksveräußerungen.

Die bestehende Vergütungsstruktur enthält keine Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung.

Außerdem besteht für jedes Vorstandsmitglied eine Pensionszusage. Ruhegehälter werden an frühere Vorstandsmitglieder gezahlt, die entweder nach fünf oder acht Jahren Vorstandstätigkeit, aus einem nicht personenbezogenen Grund, infolge von Dienstunfähigkeit oder infolge ihres Alters ausscheiden. Das prozentuale Ruhegehalt beträgt zwischen 35 % und 50 % des Ruhegehaltsfähigen Gehalts, das sich am Jahresgrundgehalt orientiert. Hinterbliebene Ehepartner von Vorstandsmitgliedern erhalten ein Witwengeld von 60 % des Ruhegehalts.

Sollte der Anspruch auf das Ruhegehalt bei Beendigung der Vorstandstätigkeit ruhen oder nicht bestehen, so wird zeitlich begrenzt ein Übergangsgeld in Abhängigkeit vom Jahresgrundgehalt gezahlt. Diese Regelung ist nicht in allen Dienstverträgen der Vorstände enthalten.

In den im Berichtszeitraum geltenden Dienstverträgen ist eine „Change of Control“-Klausel enthalten, derzufolge Vorstandsmitglieder einen Anspruch auf Abgeltung ihrer vertraglichen Ansprüche als Einmalzahlung für die Restlaufzeit ihres Vertrags unter Berücksichtigung einer Abzinsung von 2 % p.a. haben. Die Pensionszusagen bleiben davon unberührt.

Die vorstehend aufgeführten Regelungen sind vor Inkrafttreten des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG)

mit den Vorständen vereinbart worden. In 2010 verabschiedete der Aufsichtsrat ein neues an die Vorgaben des VorstAG angepasstes Vergütungssystem. Die hierin verabschiedeten Änderungen betreffen insbesondere Vertragsänderungen, -verlängerungen und -neuabschlüsse.

Bezüglich der individualisierten Angaben der Vorstandsvergütungen verweisen wir auf den ► Vergütungsbericht.

Für die Mitglieder des Vorstands fielen folgende Vergütungen an:

in T€	2010	2009
Erfolgsunabhängige Vergütung		
Grundvergütung	1.450	1.519
Nebenleistungen	53	75
Erfolgsabhängige Vergütung	1.051	1.005
	<b>2.554</b>	<b>2.599</b>

Die Nebenleistungen enthalten die Sachbezüge, die im Wesentlichen aus der Nutzung von Dienstwagen bestehen.

Bezüge früherer Mitglieder des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 821 T€ (im Vorjahr: 751 T€). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Mitgliedern des Vorstands sind 4.435 T€ (im Vorjahr: 3.625 T€) und für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen sind 11.692 T€ (im Vorjahr: 11.639 T€) zurückgestellt.

## 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, der wirtschaftlichen Lage und dem Erfolg des Unternehmens. Sie wurde mit Wirkung vom 2. November 2007 neu geregelt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine feste Vergütung von 10.000 € pro Geschäftsjahr. Der Vorsitzende erhält das Dreifache, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache dieses Betrags. Diese Vergütung erhöht sich um 35 %, wenn für das Geschäftsjahr eine Dividende an die Inhaber der A-Aktien der Gesellschaft ausgeschüttet wird. Aufsichtsratsmitglieder, die einem Ausschuss angehören, erhalten zusätzlich 2.500 € pro Geschäftsjahr pro Ausschuss bzw. der Vorsitzende des Ausschusses 5.000 €, insgesamt jedoch höchstens 10.000 €. Des Weiteren erhalten Aufsichtsratsmitglieder für jede Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats oder eines seiner Ausschüsse ein Sitzungsgeld in Höhe von 250 €. Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss nicht während eines vollen Geschäftsjahres angehört haben, erhalten eine entsprechende zeitanteilige Vergütung.

Im Jahr 2010 betragen die Aufsichtsratsvergütungen 324 T€ (im Vorjahr: 287 T€).

## 49. Mitglieder der Organe

Die Mitglieder der Organe und ihre Mandate sind ab Seite 48 ff. aufgeführt.

## 50. Corporate Governance Kodex

Die HHLA hat die Corporate Governance im Unternehmen an den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (Kodex) in der aktuellen Fassung vom 18. Juni 2009 bzw. der am 2. Juli 2010 bekannt gemachten Fassung des Kodex vom 26. Mai 2010 ausgerichtet und wird ihnen auch zukünftig entsprechen. Informationen zu Corporate Governance im Unternehmen sowie einen ausführlichen Bericht zu Höhe und Struktur der Vergütung von Aufsichtsrat und Vorstand finden sich im Konzernlagebericht sowie unter ► Textziffer 48 dieses Berichts. Im Jahr 2010 haben Vorstand und Aufsichtsrat die Themen der Corporate Governance erörtert und am 15. Dezember 2010 die Entsprechenserklärung 2010 gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite ([www.hhla.de](http://www.hhla.de)) dauerhaft zugänglich gemacht.

## 51. Honorar des Abschlussprüfers

Für die erbrachten Dienstleistungen des Abschlussprüfers des Konzernabschlusses, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, sind folgende Honorare als Aufwand erfasst worden:

in T€	2010	2009
Abschlussprüfungsleistungen	781	761
Andere Bestätigungsleistungen	268	315
Steuerberatungsleistungen	48	15
Sonstige Leistungen	10	226
	<b>1.107</b>	<b>1.317</b>

Die Honorare für Abschlussprüfungen umfassen vor allem die Honorare für die Konzernabschlussprüfung sowie für die Prüfung der Abschlüsse der HHLA AG und ihrer inländischen Tochterunternehmen. Honorare für andere Bestätigungsleistungen beziehen sich sowohl in 2010 als auch im Vorjahr primär auf die prüferische Durchsicht von Zwischenabschlüssen.

## 52. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Zur Finanzierung der Ausbauaktivitäten im Segment Container nahm der HHLA Konzern im Januar 2011 ein langfristiges Bankdarlehen in Höhe von 60 Mio. € auf. Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2010 nicht ein.

Hamburg, 4. März 2011

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT

Klaus-Dieter Peters      Dr. Stefan Behn      Heinz Brandt

Dr. Sebastian Jürgens      Dr. Roland Lappin





# Jahresabschluss der AG

## Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010

in €	2010	2010	2009	2009
1. Umsatzerlöse		138.025.310,71		137.690.767,29
2. Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		- 748.536,02		- 1.059.795,50
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		266.579,78		333.173,31
4. Sonstige betriebliche Erträge		7.167.690,75		7.971.695,61
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	4.013.009,52		3.779.732,12	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.523.871,38	5.536.880,90	1.485.676,80	5.265.408,92
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	87.935.436,36		92.119.762,00	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung, davon für Altersversorgung 1.273.075,64 € (im Vorjahr: 17.367.821,19 €)	17.618.134,94	105.553.571,30	33.131.328,16	125.251.090,16
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		5.902.441,99		6.261.184,27
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		28.799.507,73		29.153.293,92
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		138.841.496,57		96.570.147,61
10. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen 1.012.602,10 € (im Vorjahr: 1.378.304,69 €)		4.673.925,10		4.045.729,69
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen 4.941.272,54 € (im Vorjahr: 4.452.784,96 €)		6.729.175,32		7.476.552,31
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		1.100.000,00		5.737.030,00
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		7.159.203,03		23.979.670,07
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen 3.770.617,38 € (im Vorjahr: 3.973.088,75 €) davon Aufwendungen aus Abzinsung 19.097.398,80 € (im Vorjahr: 0,00 €)		23.275.607,77		4.184.641,43
<b>15. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>117.628.429,49</b>		<b>53.195.951,55</b>
16. Außerordentliche Erträge		110.327,37		0,00
17. Außerordentliche Aufwendungen		155.338,00		0,00
18. Außerordentliches Ergebnis		- 45.010,63		0,00
19. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag davon aus latenten Steuern 1.542.944,00 € (im Vorjahr: 0,00 €)		30.597.410,94		1.555.989,78
20. Sonstige Steuern		487.746,90		494.705,59
<b>21. Jahresüberschuss</b>		<b>86.498.261,02</b>		<b>51.145.256,18</b>
22. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		79.205.284,70		58.754.658,92
<b>23. Bilanzgewinn</b>		<b>165.703.545,72</b>		<b>109.899.915,10</b>

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, für das Geschäftsjahr 2010 sind nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt und vom Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Auf dieser und den folgenden Seiten sind die Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 und die Bilanz zum 31. Dezember 2010 abgebildet.

**Bilanz**

zum 31. Dezember 2010

in €	31.12.2010	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2009
<b>Aktiva</b>				
<b>A. Anlagevermögen</b>				
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
1. Software	1.262.295,53		940.104,38	
2. Geleistete Anzahlungen	53.069,00	1.315.364,53	55.000,00	995.104,38
<b>II. Sachanlagen</b>				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	70.925.412,79		74.679.949,81	
2. Technische Anlagen und Maschinen	2.694.887,52		2.854.913,64	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.547.102,56		3.705.941,03	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7.470.892,17	84.638.295,04	1.147.492,55	82.388.297,03
<b>III. Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	225.037.545,57		225.037.545,57	
2. Beteiligungen	2.618.861,54		2.618.861,54	
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	564.561,61	228.220.968,72	1.600.092,39	229.256.499,50
		<b>314.174.628,29</b>		<b>312.639.900,91</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
<b>I. Vorräte</b>				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	203.796,04		149.955,05	
2. Unfertige Leistungen	4.014.222,29	4.218.018,33	4.762.758,31	4.912.713,36
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	815.277,87		1.253.508,43	
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 414.346,11 € (im Vorjahr: 422.612,82 €)	423.711,83		448.367,41	
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	412.623.758,30		354.044.080,39	
4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	11.809,91		229.574,66	
5. Sonstige Vermögensgegenstände davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.303.477,82 € (im Vorjahr: 253.026,66 €)	25.122.028,93	438.996.586,84	28.009.951,00	383.985.481,89
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks</b>		198.016.356,63		148.558.240,09
		<b>641.230.961,80</b>		<b>537.456.435,34</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		389.403,94		446.867,37
<b>D. Aktive latente Steuern</b>		31.363.786,00		0,00
		<b>987.158.780,03</b>		<b>850.543.203,62</b>

**Bilanz**

zum 31. Dezember 2010

in €	31.12.2010	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2009
<b>Passiva</b>				
<b>A. Eigenkapital</b>				
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>				
1. Hafenlogistik	69.975.326,00		69.975.326,00	
2. Immobilien	2.704.500,00	72.679.826,00	2.704.500,00	72.679.826,00
<b>II. Kapitalrücklage</b>				
1. Hafenlogistik	134.915.393,63		134.915.393,63	
2. Immobilien	506.206,26	135.421.599,89	506.206,26	135.421.599,89
<b>III. Gewinnrücklagen</b>				
1. Gesetzliche Rücklage				
a) Hafenlogistik	5.125.000,00		5.125.000,00	
b) Immobilien	205.000,00	5.330.000,00	205.000,00	5.330.000,00
2. Andere Gewinnrücklagen				
a) Hafenlogistik	56.105.325,36		15.676.571,45	
b) Immobilien	1.322.353,86	57.427.679,22	627.062,86	16.303.634,31
		62.757.679,22		21.633.634,31
<b>IV. Gewinnvortrag</b>				
1. Hafenlogistik	71.616.066,80		53.900.570,01	
2. Immobilien	7.589.217,90	79.205.284,70	4.854.088,91	58.754.658,92
<b>V. Jahresüberschuss</b>				
1. Hafenlogistik	81.846.180,94		45.705.627,19	
2. Immobilien	4.652.080,08	86.498.261,02	5.439.628,99	51.145.256,18
		436.562.650,83		339.634.975,30
<b>B. Rückstellungen</b>				
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		288.744.562,97		297.070.034,69
2. Steuerrückstellungen		3.545.891,66		1.579.580,15
3. Sonstige Rückstellungen		32.729.640,67		36.467.818,07
		325.020.095,30		335.117.432,91
<b>C. Verbindlichkeiten</b>				
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen		4.183.081,69		5.004.218,31
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.799.849,61		1.587.804,09
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freie und Hansestadt Hamburg		5.221,97		2.210,02
4. Verbindlichkeiten gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH		65.855.243,21		61.273.639,86
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		140.169.179,47		97.994.019,84
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		938.624,98		214.244,14
7. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern 2.715.835,83 € (im Vorjahr: 2.732.875,08 €) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 3.113.242,55 € (im Vorjahr: 2.804.657,21 €)		10.227.672,98		9.002.571,16
		223.178.873,91		175.078.707,42
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>				
		793.953,99		712.087,99
<b>E. Passive latente Steuern</b>				
		1.603.206,00		0,00
		987.158.780,03		850.543.203,62

# Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

„Wir haben den von der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzernbilanz, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung, Konzern-Kapitalflussrechnung und Konzernanhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurtei-

lung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Hamburg, den 4. März 2011

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Ditting  
Wirtschaftsprüfer

Retzlaff  
Wirtschaftsprüferin



# Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Berichterstattung der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im kommenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Hamburg, den 4. März 2010

Hamburger Hafen und Logistik AG

Der Vorstand



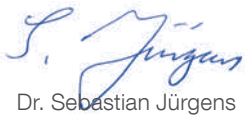
Klaus-Dieter Peters



Dr. Stefan Behn



Heinz Brandt



Dr. Sebastian Jürgens



Dr. Roland Lappin

# Fachbegriffe

## Automated Guided Vehicle (AGV)

Vollautomatische fahrerlose Transportfahrzeuge, die die Container zwischen den Containerbrücken an der Wasserseite und dem Blocklager bewegen. Werden bei der HHLA am Container Terminal Altenwerder eingesetzt.

## Bahnkräne

siehe Portalkräne

## Blocklager

Bei der HHLA werden auf dem Container Terminal Altenwerder und auf dem Container Terminal Burchardkai automatisierte Blocklager zur kompakten Stapelung von Containern eingesetzt. Transport und Stauen der Boxen übernehmen ► Portalkräne.

## Containerbrücke

Krananlage zum Be- und Entladen von Containerschiffen. Unterschieden werden Panamax-, Post-Panamax- und Super-Post-Panamax-Containerbrücken, die für die Abfertigung der entsprechenden Schiffsgößen geeignet sind.

## Feeder, Feederschiff

Zubringerschiff, das kleinere Mengen von Containern auf Häfen weiterverteilt, die nicht direkt von Großcontainerschiffen angefahren werden. Von Hamburg aus wird beispielsweise die Ostseeregion mit Feedern bedient.

## Hinterland

Bezeichnet das Einzugsgebiet eines Hafens.

## Intermodal bzw. Intermodalsysteme

Transport unter Nutzung mehrerer Verkehrsträger (Schiene, Wasser, Straße), der die jeweils spezifischen Vorteile der Verkehrsträger kombiniert.

## Kontraktlogistik

Geschäftsmodell, das auf einer längerfristigen, arbeitsteiligen Kooperation zwischen einem Hersteller von Gütern und einem Logistikdienstleister basiert, die durch einen Dienstleistungsvertrag (Kontrakt) geregelt ist. Kontraktlogistik-Dienstleister übernehmen logistische und logistiknahe Aufgaben entlang der Transportkette.

## Lagerkräne

siehe ► Portalkräne

## Nordrange

Nordeuropäische Überseehäfen, zu denen im weiteren Sinn alle großen nordeuropäischen Kontinentalhäfen von Le Havre bis Hamburg sowie Göteborg verstanden werden. Im geografisch engeren Sinn wird oft von der Hamburg-Antwerpen-Range gesprochen.

## Portalkräne

Kräne, die ihren Arbeitsbereich wie ein Portal überspannen, operieren oft auf Schienen, dann die Abkürzung RMG: Rail Mounted Gantry Crane. Werden sie im ► Blocklager eingesetzt, heißen sie auch Lagerkräne, im Bahnumschlag Bahnkräne.

## Reachstacker

Flurförderfahrzeuge, die mit einem schrägen Teleskoparm bis zu zwei Standardcontainer gleichzeitig aufnehmen und über andere Container hinwegheben können.

## RoRo

Die Abkürzung steht für „roll-on, roll-off“ und bezeichnet ein Ladeverfahren für Güter, die in ein Schiff gerollt bzw. gefahren werden können (z. B. Autos).

## Standardcontainer

siehe ► TEU

## Tandembrücke

Eine neuartige Containerbrücke, die in einem einzigen Move zwei 40- oder vier 20-Fuß-Container gleichzeitig bewegen kann, sogenanntes Twin-Forty.

## Terminal

In der maritimen Logistik versteht man darunter eine Anlage für den Umschlag von Gütern, etwa einen Containerterminal.

## TEU (Twenty Foot Equivalent Unit)

Genormter 20-Fuß-Standardcontainer, dient als Maßeinheit zur Zählung von Containermengen. Die Normalversion des 20-Fuß-Containers ist 6,06 Meter lang, 2,44 Meter breit und 2,59 Meter hoch.

## Van-Carrier (auch Straddle-Carrier)

Flurförderfahrzeug zum Transport von Containern auf den Terminals. Der Fahrer bewegt seinen Van-Carrier über den Container, hebt diesen an und kann ihn dann in bis zu vier Lagen übereinanderstapeln.

# Finanzbegriffe

## DBO (Defined Benefit Obligation)

Leistungsorientierte Pensionsverpflichtung der am Stichtag erdienten und bewerteten Pensionsansprüche von aktiven und ausgeschiedenen Mitarbeitern inklusive wahrscheinlicher künftiger Änderung von Renten und Gehältern.

## Derivative Finanzinstrumente

Finanzinstrumente, die klassischerweise zur Absicherung bestehender Investments oder Verpflichtungen eingesetzt werden.

## Durchschnittliches Betriebsvermögen

Durchschnittliches langfristiges Nettoanlagevermögen (immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagevermögen, als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, nach der At-Equity-Methode bilanzierte Unternehmenswerte und finanzielle Vermögenswerte) + durchschnittliches kurzfristiges Nettoumlaufvermögen (Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen); zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte zählen nicht zum durchschnittlichen Betriebsvermögen

## EBIT

Ergebnis vor Zinsen und Steuern

## EBIT aus fortgeführten Aktivitäten

EBIT ohne restrukturierungsbedingten Einmalaufwand und das operative Ergebnis der Konzerngesellschaften, die als nicht fortgeführte Aktivitäten klassifiziert wurden

## EBITDA

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

## EBT

Ergebnis vor Steuern

## Eigenkapitalquote

Eigenkapital / Bilanzsumme

## Finanzergebnis

Zinserträge – Zinsaufwand +/- Beteiligungsergebnis – Abschreibungen auf und Verluste aus dem Abgang von Finanzanlagen sowie Wertpapiere des Umlaufvermögens – Aufwand aus Verlustübernahme

## Gearing Ratio

Wirtschaftliche Finanzschulden / Eigenkapital

## IAS

International Accounting Standards

## IFRS

International Financial Reporting Standards

## Impairment-Test

Werthaltigkeitstest nach IFRS

## Investitionen

Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien sowie in immaterielle Vermögenswerte.

## Kapitalkosten

Aufwendungen, die erbracht werden müssen, um finanzielle Mittel als Eigenkapital oder Fremdkapital in Anspruch nehmen zu können.

## Operativer Cashflow

(gem. Literatur IFRS-Kennzahlen); EBIT – Steuern + Abschreibungen – Zuschreibungen +/- Veränderung langfristige Rückstellungen (exkl. Zinsanteil) +/- Gewinn/Verlust aus Abgang des Sachanlagevermögens + Veränderung Working Capital

## ROCE (Gesamtkapitalrentabilität)

EBIT / Ø Betriebsvermögen; zur Berechnung wird das EBIT aus fortgeführten Aktivitäten herangezogen

## Skaleneffekt

Ökonomisches Gesetz, das besagt, dass Produktionssteigerungen mit Verringerungen der Stückkosten einhergehen.

## Umsatzerlöse

Erlöse aus dem Verkauf, der Vermietung oder Verpachtung und aus erbrachten Dienstleistungen nach Abzug von Erlösschmälerungen und Umsatzsteuer.

## Wertschöpfung

Produktionswert – Vorleistungen (Materialaufwand, Abschreibungen und sonstige Aufwendungen); die erzielte Wertschöpfung verteilt sich auf die Anspruchsberechtigten des HHLA Konzerns wie Mitarbeiter, Gesellschafter oder die Kommune.

# Finanzkalender

## **31. März 2011**

Berichterstattung Gesamtjahr 2010  
Bilanzpressekonferenz, Analystenkonferenz

## **13. Mai 2011**

Zwischenbericht Januar–März 2011

## **16. Juni 2011**

Hauptversammlung

## **12. August 2011**

Zwischenbericht Januar–Juni 2011

## **11. November 2011**

Zwischenbericht Januar–September 2011

# Impressum

## **Herausgeber**

### **Hamburger Hafen und Logistik AG**

Bei St. Annen 1  
20457 Hamburg  
Telefon 040-3088-0  
Fax 040-3088-3355  
info@hhla.de  
www.hhla.de

## **Investor Relations**

Telefon 040-3088-3100  
Fax 040-3088-55-3100  
investor-relations@hhla.de

## **Unternehmenskommunikation**

Telefon 040-3088-3446  
Fax 040-3088-3355  
unternehmenskommunikation@hhla.de

## **Konzept und Design**

Kirchhoff Consult AG

## **Druck**

Druckerei Kriechbaumer

# HHLA Mehrjahresübersicht

in Mio. €	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Umsatzerlöse und Ergebnis</b>					
Teilkonzern Hafenlogistik <sup>1</sup>	–	1.152,4	1.299,2	962,9	1.044,1
Teilkonzern Immobilien <sup>1</sup>	–	30,8	32,6	32,7	34,0
Konsolidierung	–	- 3,2	- 5,0	- 4,9	- 5,0
<b>HHLA Konzern</b>	<b>1.017,4</b>	<b>1.180,0</b>	<b>1.326,8</b>	<b>990,7</b>	<b>1.073,1</b>
<b>EBITDA</b>					
Teilkonzern Hafenlogistik <sup>1</sup>	–	364,6	439,4	261,1	290,1
Teilkonzern Immobilien <sup>1</sup>	–	14,1	17,6	16,4	16,8
Konsolidierung	–	0	- 0,2	0	0
<b>HHLA Konzern</b>	<b>296,4</b>	<b>378,7</b>	<b>456,8</b>	<b>277,5</b>	<b>306,9</b>
EBITDA-Marge in %	29,1	32,1	34,4	28,0	28,6
<b>EBIT</b>					
Teilkonzern Hafenlogistik <sup>1</sup>	–	277,0	341,3	147,7	179,9
Teilkonzern Immobilien <sup>1</sup>	–	10,3	13,7	12,3	12,7
Konsolidierung	–	0,3	0,1	0,2	0,3
<b>HHLA Konzern</b>	<b>218,1</b>	<b>287,6</b>	<b>355,1<sup>2</sup></b>	<b>160,2<sup>2</sup></b>	<b>192,9<sup>2</sup></b>
EBIT-Marge in %	21,4	24,4	26,8	16,2	18,0
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>116,9</b>	<b>152,0</b>	<b>217,5</b>	<b>89,1</b>	<b>113,9</b>
<b>Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter</b>	<b>97,1</b>	<b>111,3</b>	<b>160,4</b>	<b>53,0</b>	<b>76,2</b>
<b>Cashflow/Investitionen/Abschreibungen</b>					
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	199,7	246,7	341,9	193,2	206,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 248,9	- 174,7	- 265,6	- 157,3	- 56,3
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 19,7	131,9	- 88,5	- 88,6	- 95,2
Investitionen	205,2	194,8	259,4	159,7	173,8
Abschreibungen	78,3	91,0	101,8	117,3	- 114,0
<b>Vermögen und Schulden</b>					
Langfristiges Vermögen	977,7	1.042,9	1.174,2	1.224,9	1.290,6
Kurzfristiges Vermögen	221,9	440,9	438,3	365,6	424,5
Eigenkapital	258,7	569,5	682,6	637,0	567,0
Eigenkapitalquote <sup>3</sup> in %	21,6	38,4	42,3	40,0	33,1
Pensionsrückstellungen	377,4	312,4	300,7	325,1	331,1
Sonstige langfristige Schulden	359,0	342,4	350,3	385,5	518,8
Kurzfristige Schulden	204,5	259,5	278,9	242,9	298,2
Verschuldungsgrad	2,5	0,8	0,6	0,8	1,1
<b>Bilanzsumme</b>	<b>1.199,6</b>	<b>1.483,8</b>	<b>1.612,5</b>	<b>1.590,5</b>	<b>1.715,1</b>
<b>Mitarbeiter</b>					
Mitarbeiter per 31.12.	4.215	4.565	5.001	4.760	4.679
<b>Leistungsdaten</b>					
Containerumschlag in Mio. TEU	6,5	7,2	7,3	4,9	5,8
Containertransport <sup>4</sup> in Mio. TEU	1,5	1,7	1,8	1,5	1,7

<sup>1</sup> Umstrukturierung in Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien erfolgte im Jahr 2007.

<sup>2</sup> EBIT aus fortgeführten Aktivitäten: 190,7 Mio. € für 2010, 177,7 Mio. € für 2009 und 357,8 Mio. € für 2008.

<sup>3</sup> Eigenkapitalquote 2010 nach Umgliederung aus dem Minderheitenkapital in finanzielle Verbindlichkeiten.

<sup>4</sup> Das Transportvolumen wurde nicht quotiert ermittelt.



**HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT**

Bei St. Annen 1, 20457 Hamburg, Telefon: +49-40-3088-0, Fax: +49-40-3088-3355, [www.hhla.de](http://www.hhla.de), [info@hhla.de](mailto:info@hhla.de)