

**HHLA**



**HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT**  
Geschäftsbericht 2011

# Das Geschäftsmodell der HHLA

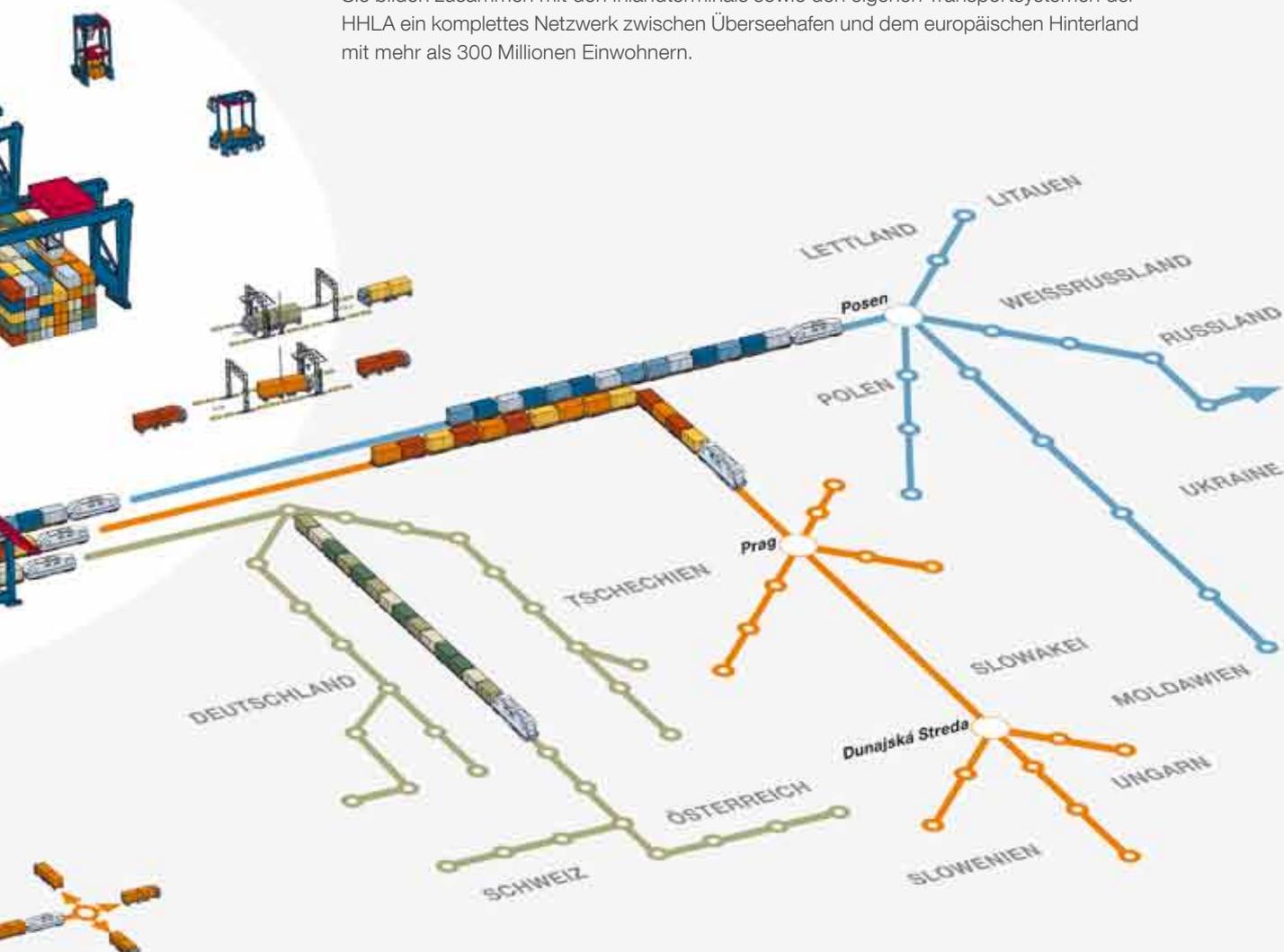


**Das Intermodal-Netzwerk:** **Deutschland:** Bremerhaven, Berlin, Dortmund, Köln, Leipzig, Riesa, Dresden, Frankfurt a. M., Bamberg, Nürnberg, Mannheim, München, Zürich/Rekingen, Niederglatt **Tschechien:** Prag, Ostrava, Pilsen, Česká Třebová, Zlín **Slowakei:** Košice, Dunajská Streda **Ungarn:** Budapest **Slowenien:** Ljubljana **Ukraine:** Kiew, Rostow am Don **Moldawien:** Kischinau

○ Inlandterminal (Hub)    — weitere Bahn-Terminals, die von HHLA Gesellschaften angefahren oder betrieben werden

## Containerdrehscheibe Seehafen

Seehäfen sind die wichtigsten Schnittstellen globaler Transport- und Logistikketten. Die Containerterminals der HHLA sorgen dafür, dass der Hamburger Hafen als zweitgrößter europäischer Containerhafen zu den schnellsten, effizientesten und wichtigsten Logistkdrehscheiben der Welt gehört. Ihre Leistungsstärke verdanken die Terminals modernsten Umschlag- und Lagertechnologien (zum Beispiel den kompakten automatisierten Blocklagern oder riesigen Tandem-Containerbrücken) sowie ihrer integrierten Terminalsteuerung und dem Know-how vieler qualifizierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die perfekte Logistik ihrer Seehafenterminals überträgt die HHLA auch ins Binnenland. Große Containerbahnhöfe auf den Terminals sind optimale Schnittstellen für die Hinterlandverkehre. Sie bilden zusammen mit den Inlandterminals sowie den eigenen Transportsystemen der HHLA ein komplettes Netzwerk zwischen Überseehafen und dem europäischen Hinterland mit mehr als 300 Millionen Einwohnern.



## Containerdrehscheibe Inlandterminal

Moderne HHLA-Inlandterminals wie etwa in Prag oder Posen steuern als Drehscheiben (Hub) die Containertransportketten im europäischen Hinterland. Sie sind über Shuttlezüge im Taktverkehr direkt an die Seehäfen angebunden. Als Hub sammeln und verteilen sie die Container auf Straße und Schiene in der Fläche.

# Kennzahlen

## HHLA Konzern

in Mio. €	2011	2010	Veränderung
<b>Umsatzerlöse und Ergebnis</b>			
Umsatzerlöse	1.217,3	1.067,8	14,0 %
EBITDA	333,4	306,9	8,7 %
EBITDA-Marge in %	27,4	28,7	- 1,3 PP
EBIT	207,0	192,9	7,3 %
EBIT-Marge in %	17,0	18,1	- 1,1 PP
Konzernjahresüberschuss	118,8	113,9	4,3 %
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	89,3	76,2	17,1 %
<b>Kapitalflussrechnung und Investitionen</b>			
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	266,1	206,9	28,6 %
Investitionen	128,7	173,8	- 25,9 %
<b>Leistungsdaten</b>			
Containerumschlag in Tsd. TEU	7.087	5.844	21,3 %
Containertransport <sup>1</sup> in Tsd. TEU	1.887	1.696	11,3 %

	31.12.2011	31.12.2010	Veränderung
<b>Bilanz</b>			
Bilanzsumme	1.811,5	1.715,1	5,6 %
Eigenkapital	644,7	567,0	13,7 %
Eigenkapitalquote in %	35,6	33,1	2,5 PP
<b>Personal</b>			
Beschäftigtenzahl	4.797	4.679	2,5 %

in Mio. €	Teilkonzern Hafenlogistik <sup>2,3</sup>			Teilkonzern Immobilien <sup>2,4</sup>		
	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung
Umsatzerlöse	1.190,6	1.042,8	14,2 %	31,7	29,8	6,5 %
EBITDA	317,3	290,1	9,4 %	16,2	16,8	- 3,7 %
EBITDA-Marge in %	26,6	27,8	- 1,2 PP	51,1	56,5	- 5,4 PP
EBIT	194,8	179,9	8,3 %	11,9	12,7	- 6,1 %
EBIT-Marge in %	16,4	17,3	- 0,9 PP	37,6	42,6	- 5,0 PP
Jahresüberschuss	113,5	107,6	5,5 %	5,0	4,8	4,4 %
Jahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	84,0	69,9	20,2 %	5,0	4,8	4,4 %
Ergebnis je Aktie in € <sup>5</sup>	1,20	1,00	20,2 %	1,95	2,34	- 16,9 %
Dividende je Aktie in € <sup>6</sup>	0,65	0,55	18,2 %	1,00	1,20	- 16,7 %

<sup>1</sup> Das Transportvolumen wurde nicht quotiert ermittelt.

<sup>2</sup> Vor Konsolidierung zwischen den Teilkonzernen.

<sup>3</sup> A-Aktien börsennotiert.

<sup>4</sup> S-Aktien nicht börsennotiert.

<sup>5</sup> Unverwässert und verwässert.

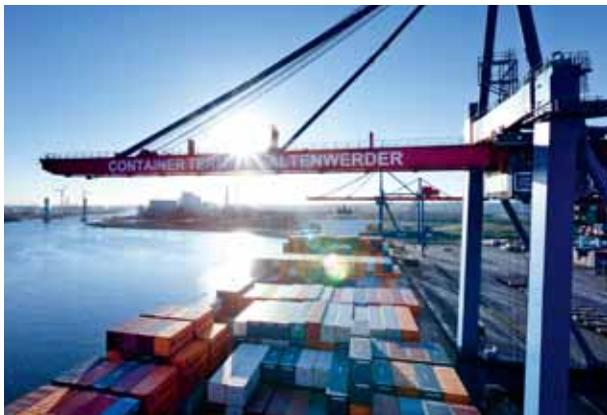
<sup>6</sup> 2011: Dividendenvorschlag.

## Drehscheiben für den Welthandel

Wir sind ein führender Hafenlogistik-Konzern in Europa. Mit unseren effizienten Containerterminals, leistungsstarken Transportsystemen und vielfältigen Logistikdienstleistungen bieten wir unseren Kunden ein umfassendes Netzwerk zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland. Auf unseren Drehscheiben im Seehafen und im Binnenland verknüpfen wir die Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw zu ökonomisch wie ökologisch vorbildlichen logistischen Ketten.

# Segmente im Überblick

## HHLA Container Teilkonzern Hafenlogistik

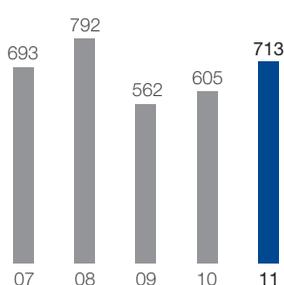


### Drehescheibe für den Welthandel

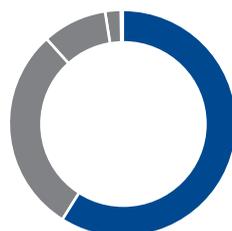
Auf den HHLA Container Terminals werden Schiff und Bahn zu effizienten und ökologisch vorteilhaften Transportketten verknüpft. Die drei hochleistungsfähigen Terminals Altenwerder, Burchardkai und Tollerort machen den Hamburger Hafen zu der wichtigsten Containerdrehescheibe zwischen Asien und Europa. 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.

in Mio. €	2011	2010	Veränd.
Umsatzerlöse	712,9	604,5	17,9 %
EBIT	195,5	155,7	25,6 %
EBIT-Marge in %	27,4	25,8	1,7 PP
Mitarbeiter per 31.12.	2.898	2.891	0,2 %
Containerumschlag in Tsd. TEU	7.087	5.844	21,3 %

Umsatzerlöse  
in Mio. €



Umsatzanteil Container  
58,1%



## HHLA Intermodal Teilkonzern Hafenlogistik

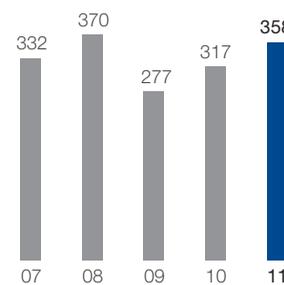


### Netzwerk für Europa

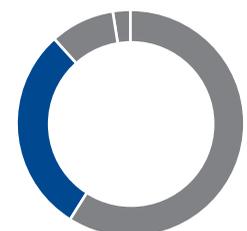
Ein umfassendes Transport- und Terminalnetzwerk für Container bietet HHLA Intermodal. Während die Intermodalgesellschaften leistungsfähige Bahnverbindungen zwischen den nordeuropäischen Häfen und ihrem Hinterland schaffen, stellt eine wachsende Zahl von Inlandterminals die hohe Qualität maritimer Logistik 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 tätig.

in Mio. €	2011	2010	Veränd.
Umsatzerlöse	357,6	317,3	12,7 %
EBIT	24,6	24,8	- 0,7 %
EBIT-Marge in %	6,9	7,8	- 0,9 PP
Mitarbeiter per 31.12.	902	778	16,0 %
Containertransport in Tsd. TEU	1.887	1.696	11,3 %

Umsatzerlöse  
in Mio. €



Umsatzanteil Intermodal  
29,2%



## HHLA Logistik

Teilkonzern Hafenlogistik

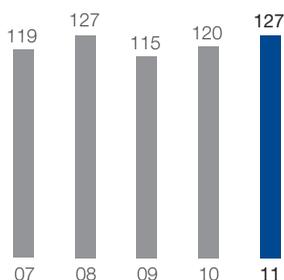


### Dienstleistungsangebot für den Universalhafen

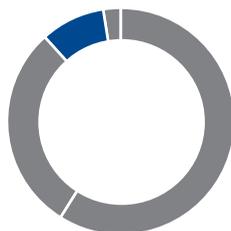
Beratung, Spezialumschlag, Lager- und Projektlogistik: Das Segment Logistik bündelt eine breite Palette von Dienstleistungen. So ist die Unikai Lagerei und Spedition das Kompetenzzentrum für Fahrzeuglogistik im Hamburger Hafen. Das Frucht- und Kühl-Zentrum ist deutscher Marktführer im Fruchtumschlag. 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.

in Mio. €	2011	2010	Veränd.
Umsatzerlöse	126,7	120,2	5,4 %
EBIT	- 1,0	6,2	-
EBIT-Marge in %	- 0,8	5,1	- 5,9 PP
Mitarbeiter per 31.12.	422	441	- 4,4 %

Umsatzerlöse  
in Mio. €



Umsatzanteil Logistik  
8,9%



## HHLA Immobilien

Teilkonzern Immobilien

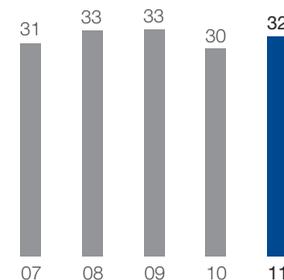


### Behutsamer Strukturwandel

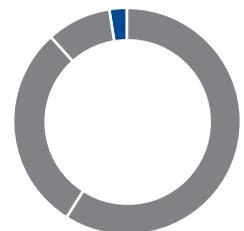
Projekt- und Bestandsentwicklung, modernes Quartiersmanagement und aktive Gestaltung des städtischen Strukturwandels – dies ist das breit gefächerte Leistungsprofil von HHLA Immobilien. An zentraler Stelle steht der behutsame und nachhaltige Umbau der historischen Hamburger Speicherstadt zu einem mustergültig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

in Mio. €	2011	2010	Veränd.
Umsatzerlöse	31,7	29,8	6,5 %
EBIT	11,9	12,7	- 6,1 %
EBIT-Marge in %	37,6	42,6	- 5,0 PP
Mitarbeiter per 31.12.	38	38	0,0 %

Umsatzerlöse  
in Mio. €



Umsatzanteil Immobilien  
2,4%



# Inhalt

## An unsere Aktionäre

---

- 6 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 9 Der Vorstand

## Wo Erfolg entsteht

---

### Drehscheibe Seehafenterminal

- 18 „Weltweit vorn, in Europa Spitze“
- 21 Ein Terminal sieht grün

### Drehscheibe Inlandterminal

- 22 Pulsierendes Prag
- 25 Von der Straße auf die Schiene

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

- 26 Der Brücken-Optimierer
- 27 „Strukturiertes Talentmanagement und Qualifizierung sichern den nachhaltigen Unternehmenserfolg“
- 28 Die Terminal-Choreografin
- 29 Der Prozess-Beschleuniger

- 30 Highlights 2011

## Unternehmerische Verantwortung

---

- 32 Die Aktie
- 36 Bericht des Aufsichtsrats
- 41 Corporate-Governance-Bericht
- 47 Vergütungsbericht
- 50 Organe und Mandate

## Finanzinformationen

---

- 54 Geschäftsentwicklung im Überblick
- 56 Konzernstruktur
  
- 57 Konzernlagebericht
  
- 115 Konzernabschluss
- 130 Konzernanhang
- 185 Jahresabschluss der AG
- 188 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

## Weitere Informationen

---

- 190 Glossar
- 192 Finanzkalender/Impressum



18 Drehscheibe Seehafenterminal



22 Drehscheibe Inlandterminal



26 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



30 Highlights 2011



# Meine sehr geehrten Damen und Herren,



Klaus-Dieter Peters  
Vorstandsvorsitzender

im Geschäftsjahr 2011 haben wir die Umschlag- und Transportmengen unseres Konzerns deutlich oberhalb unserer ursprünglichen Erwartungen gesteigert und die Marktposition in unseren Kernmärkten weiter ausgebaut. Dies ist umso beachtlicher, als sich im vierten Quartal die Konjunktur spürbar abgekühlt hat. Belastet wurde das direkte Marktumfeld unseres Unternehmens zudem durch den Aufbau von Terminalüberkapazitäten in den nordeuropäischen Wettbewerbshäfen und die angespannte Ertragslage der Containerlinienreedereien.

Vor diesem Hintergrund ist es uns dennoch gelungen, unsere Prognose für die Umsatzentwicklung voll zu erfüllen, die wir im Lauf des vergangenen Jahres angehoben haben. Eine Steigerung der Ergebnismarge, die wir Anfang des Jahres 2011 noch für möglich gehalten hatten, konnten wir, wie im Jahresverlauf kommuniziert, angesichts einer Wachstumsrate von über 20 Prozent im Containerumschlag mit hohen Spitzenbelastungen bei parallel durchgeführten Ausbauinvestitionen zwar nicht erreichen. Die daraufhin leicht zurückgenommene Ergebnisprognose haben wir jedoch trotz zusätzlicher Belastungen aus Wertberichtigungen mehr als erfüllt.

Insgesamt können wir mit dem Verlauf des vergangenen Geschäftsjahres sehr zufrieden sein. Wir sind in einem schwierigen Marktumfeld erheblich schneller gewachsen als unsere wichtigsten Wettbewerber und haben sowohl Umsatz als auch Ergebnis deutlich gesteigert. Dieser positive Geschäftsverlauf spiegelt sich in unserem Dividendenvorschlag wider. Angesichts des überproportionalen Anstiegs unseres Jahresüberschusses nach Anteilen Dritter können Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) der Hauptversammlung am 14. Juni 2012 jetzt eine Dividenderhöhung um rund 18 Prozent vorschlagen. Danach soll für die an der Börse gehandelten Aktien des Teilkonzerns Hafenlogistik für das Geschäftsjahr 2011 eine Dividende von 65 Eurocent je dividendenberechtigter Aktie gezahlt werden. Im Vorjahr haben wir 55 Eurocent ausgeschüttet.

Was sind die Ursachen dieses Erfolgs? Zunächst hat die schnelle konjunkturelle Erholung der letzten beiden Jahre unsere Einschätzung bestätigt, dass die Grundtrends der weltwirtschaftlichen

Entwicklung weiterhin intakt sind: Die Integration der Weltwirtschaft schreitet dynamisch voran, ein wachsender Kreis von Schwellenländern nimmt in einem immer größeren Ausmaß am Welthandel teil. Dabei führt die weltweit wachsende Arbeitsteilung zu einem überproportionalen Anstieg des Aufkommens in den globalen Transport- und Logistikketten. Dies weist der maritimen Logistik, auf die über 90 Prozent des transkontinentalen Warentransports entfallen, eine Schlüsselrolle für die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft zu.

Seine verkehrsgeografische Lage prädestiniert Hamburg als ideale Drehscheibe für die Warenströme zwischen den Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa, die einen großen Nachholbedarf und ein großes Wachstumspotenzial besitzen, und den Wachstumsregionen in Übersee – von Brasilien über Indien und China bis zu Korea und Vietnam. Die hohen Wachstumsraten des vergangenen Jahres bei den Containerverkehren über unsere Anlagen und Transportsysteme gerade mit diesen Wirtschaftsregionen belegen dies erneut.

Angesichts des verzögerten Fahrrinnenausbaus der Elbe und zunehmend eingetrübter konjunktureller und branchenspezifischer Rahmenbedingungen für die maritime Logistik sind unsere Marktanteilsgewinne und wirtschaftlichen Ergebnisse allerdings keine Selbstverständlichkeit.

Als Basis unserer erfolgreichen Geschäftsentwicklung erwies sich dabei einmal mehr unser **integriertes Geschäftsmodell** entlang der Transportkette in der maritimen Logistik vom Seehafenterminal bis zum Kunden im europäischen Hinterland. Dies gilt vor allem dort, wo wir mit eigenen Anlagen und eigenem rollenden Material die Prozesse umfassend steuern. Die enge Verbindung von hocheffizienten Hinterlandssystemen mit exzellenten Terminalleistungen ermöglicht hohe Synergieeffekte und führt zu einer echten Win-win-Situation: Leistungsstarke Transportsysteme binden Ladung an die Seehafenterminals, erfolgreiche Seehafenterminals steigern das Aufkommen bei den Hinterlandssystemen.

Jedes Geschäftsmodell ist allerdings nur so gut wie seine Umsetzung. Hier lässt sich unser Unternehmen an seinem Anspruch messen, mit sei-

nen Technologien und Prozessen eine **führende Position bei Qualität und Leistung** einzunehmen. Das hohe Wachstumstempo des Jahres 2011 stellte dabei insbesondere unsere Containerterminals vor große Herausforderungen. Nicht zuletzt die ansteigende Zahl von Großschiffen der neusten Generation mit Platz für mehr als 10.000 Standardcontainer (TEU) trug zu den wachsenden Spitzenbelastungen der Terminals bei. Dabei gilt es bei einem einzigen Schiffsanlauf innerhalb von 48 Stunden ein Umschlagvolumen von bis zu 12.000 Standardcontainern zu bewältigen. Derartige Spitzenleistungen setzen ständige Innovationen, Prozessverbesserungen sowie Investitionen in unsere Anlagen und Steuerungssysteme voraus. Beispielhaft hierfür stehen im Geschäftsjahr 2011

- die Einführung von Selbstbedienungsterminals für die Lkw-Abfertigung auf unseren Hamburger Containerterminals,
- die Verbesserung der Containerlager für unsere neuen Großschiffsliegeplätze an den Terminals Burchardkai und Tollerort sowie
- der Ausbau unseres Hinterlandnetzwerks durch die Inbetriebnahme zweier Inlandterminals in Posen (Polen) und Ostrava (Tschechien).

Externe Auszeichnungen bestätigen den Erfolg dieser Bemühungen. So wurde die HHLA im Dezember 2011 vom renommierten Global Institute of Logistics als „Global Benchmark in Container Terminal Quality Assurance“ ausgezeichnet. Das Institut identifiziert zudem unseren Container Terminal Altenwerder als „Best in Class“ beim Containerumschlag.

Technologie- und Leistungsführerschaft sind aber nicht allein eine Frage von Technik und Investitionen. Ständig wechselnde Herausforderungen im 24-Stunden-Betrieb stellen höchste Anforderungen an Know-how und Flexibilität unserer **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**. Sie sind es, die mit ihrem Engagement und ihrer Erfahrung unsere komplexen Anlagen und Prozesse mithilfe moderner IT-Instrumente steuern und weiterentwickeln. Ein anschauliches Beispiel dafür finden Sie auf den Seiten 18 bis 21 bei der Beschreibung des Leitstandes unseres Container Terminals Altenwerder.

Ökologische, ökonomische und soziale Zielsetzungen werden oft als Zielkonflikt wahrgenom-

men. In unserem Geschäftsmodell bedingen sie sich gegenseitig. So sind Qualifizierungsprogramme und Gesundheitsprävention im Verbund mit unseren hohen sozialen Standards eine wesentliche Voraussetzung für den großen Beitrag unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Erfolg unseres Unternehmens. Dass eine ökologisch vorbildliche Transport- und Logistikkette in der Regel auch betriebs- wie volkswirtschaftlich überlegen ist, stellen wir täglich unter Beweis. Mit unserer hohen Wertschöpfungsquote setzen wir zudem wichtige Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung an unseren Standorten.

Im Jahr 2011 wurden wir für unser Nachhaltigkeitsengagement mehrfach ausgezeichnet. So hat die renommierte Forschungseinrichtung Fraunhofer Supply Chain Solutions die HHLA als einen von sechs Vorreitern für Nachhaltigkeit der Logistikbranche in Deutschland ermittelt. Der HHLA wird dabei „ein herausragendes nachhaltiges Niveau“ bescheinigt. Ein prominentes Beispiel für eine Innovation im Bereich Nachhaltigkeit war im vergangenen Jahr der erfolgreiche Abschluss des Pilotprojektes „Null Emission“ mit batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen für den Containertransport, das wir gemeinsam mit dem Hersteller Gottwald Port Technology realisiert haben. Dabei stellten rein elektrisch betriebene Automatikfahrzeuge mit bis zu 60 t Traglast im Alltagsbetrieb ihre Tauglichkeit unter Beweis – vollautomatischer Batteriewechsel inklusive. Dieses Projekt erhielt den „Hanse Globe 2011“, den Nachhaltigkeitspreis der Logistik-Initiative Hamburg.

Unsere **Nachhaltigkeitsstrategie** ist integraler Bestandteil unseres Geschäftsmodells. In diesem Sinne gestalten wir auch unsere Berichterstattung. Aspekte der Nachhaltigkeit finden Sie an einer Vielzahl von Stellen in dem vorliegenden Geschäftsbericht. Darüber hinaus haben wir uns 2011 ein neues Ziel für den Klimaschutz gesetzt: Wir wollen unsere spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Containerumschlag gegenüber unserem bisherigen Rekordjahr 2008 bis 2020 um 30 Prozent senken.

Langfristiges Denken prägt die Investitionen und Maßnahmenprogramme, mit denen wir im vergangenen Jahr die Grundlagen für künftiges Wachstum und eine weitere Optimierung un-

serer operativen Prozesse gelegt haben. Wir investieren damit auch in künftiges Ertragspotenzial, weil Produktivität, Zuverlässigkeit und die effiziente Anbindung von Vor- und Nachlaufsystemen immer mehr zu entscheidenden Wettbewerbsfaktoren werden. Eine wesentliche Grundlage unserer Wachstumsstrategie waren dabei erneut die solide finanzielle Struktur, der hohe Cashflow und die gute Liquidität des Konzerns. Auch haben wir unsere Investitionen 2011 weitgehend aus Eigenmitteln finanziert. Das gab uns die Freiheit, unsere Ausbau- und Modernisierungsprogramme unabhängig von den Verwerfungen der Finanz- und Kreditmärkte selbst zu gestalten.

Im Zentrum standen dabei Investitionen und Planungen, die unsere Anlagen für weiteres Mengenwachstum und nicht zuletzt auch für die weiter steigenden Anforderungen durch das Schiffsgrößenwachstum ertüchtigen. So haben wir Vorsorge getroffen, dass Containerschiffe der kommenden Generationen mit Platz für 16.000 bis 18.000 TEU bei uns optimale Abfertigungsbedingungen finden. Hierfür werden unsere Großschiffsfliegeplätze ausgebaut und ihre Zahl in den kommenden Jahren weiter gesteigert.

Dabei können wir das Tempo unseres Ausbaus weitgehend der tatsächlichen Nachfrageentwicklung anpassen. Insgesamt verfügen wir allein auf unseren Hamburger Containerterminals über ein Ausbaupotenzial gegenüber derzeit rund 8 Mio. TEU pro Jahr auf deutlich mehr als 15 Mio. TEU. Darüber hinaus haben wir Anfang 2012 ein weiteres wichtiges Projekt zur Optimierung unserer Umschlagprozesse gestartet: „Dual Cycle“ ermöglicht das gleichzeitige Laden und Löschen an einer Containerbrücke und steigert nicht nur die Produktivität bei der Schiffsabfertigung, sondern es verbessert auch die Lagerauslastung. Den zweiten Investitionsschwerpunkt bildete der weitere Ausbau unseres Hinterlandnetzwerks. Wir haben bereits mit der Realisierung eines weiteren Terminalprojektes in Tschechien begonnen, das wir in diesem Jahr in Betrieb nehmen werden.

Was erwartet uns im Geschäftsjahr 2012? Die konjunkturelle Abkühlung hat sich zu Beginn des Jahres 2012 bestätigt. Die weitere wirtschaftliche Entwicklung birgt viele Unsicherheiten. Zuversichtlich stimmen die vergleichsweise robuste Entwicklung Deutschlands und der Schwellenländer – gleichzeitig sind die Schulden- und Währungsprobleme bislang aber keineswegs dauerhaft gelöst. Auch das direkte Marktumfeld unserer Containerterminals bleibt durch wachsende Terminalüberkapazitäten in den nordeuropäischen Wettbewerbshäfen sowie die angespannte Situation in der Containerschifffahrt weiter belastet. Förderlich für unsere Wettbewerbsposition dagegen würde sich eine schnelle Umsetzung der Fahrplänenanpassung der Unterelbe auswirken.

Vor diesem Hintergrund ist eine Prognose unserer Geschäftsentwicklung nur unter vielen Vorbehalten möglich. Setzt sich der derzeitige Trend einer deutlich verlangsamten, aber unverändert aufwärts gerichteten weltwirtschaftlichen Entwicklung fort, erwarten wir – nach den uns vorliegenden Prognosen für die Entwicklung von Welthandel und Containerverkehr – bei Umschlag, Transport, Umsatz und Ergebnis ein Wachstum im Bereich von 5 Prozent.

Mit unserer starken Marktposition, unseren Qualitäten bei Innovation und Leistung sowie unseren krisenfesten Bilanzrelationen sind wir in der Lage, unseren nachhaltigen Wachstumskurs auch unter schwierigen Bedingungen fortzusetzen. Dabei können wir gleichermaßen auf den Vorteil unseres integrierten Geschäftsmodells wie auf den Erfolg unseres Nachhaltigkeitsprogramms setzen. In der Kombination dieser Stärken werden wir unserer unternehmerischen Verantwortung gerecht. Dies ist eine hervorragende Grundlage, um auch in Zukunft einen überdurchschnittlich erfolgreichen Kurs in einem Schlüsselmarkt für die weltwirtschaftliche Entwicklung zu steuern – der maritimen Logistik.

Ihr



Klaus-Dieter Peters  
Vorstandsvorsitzender

# Der Vorstand



1 Klaus-Dieter Peters

Erstmals bestellt am 1. Januar 2003

Zuständigkeit

- | Vorstandskoordination
- | Unternehmenskommunikation
- | Unternehmensentwicklung
- | Nachhaltigkeit
- | Segment Intermodal
- | Segment Logistik



2 Heinz Brandt

Erstmals bestellt am 1. Januar 2009

Zuständigkeit

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



3 Dr. Stefan Behn

Erstmals bestellt am 1. Mai 1996

Zuständigkeit

- | Segment Container
- | Informationssysteme

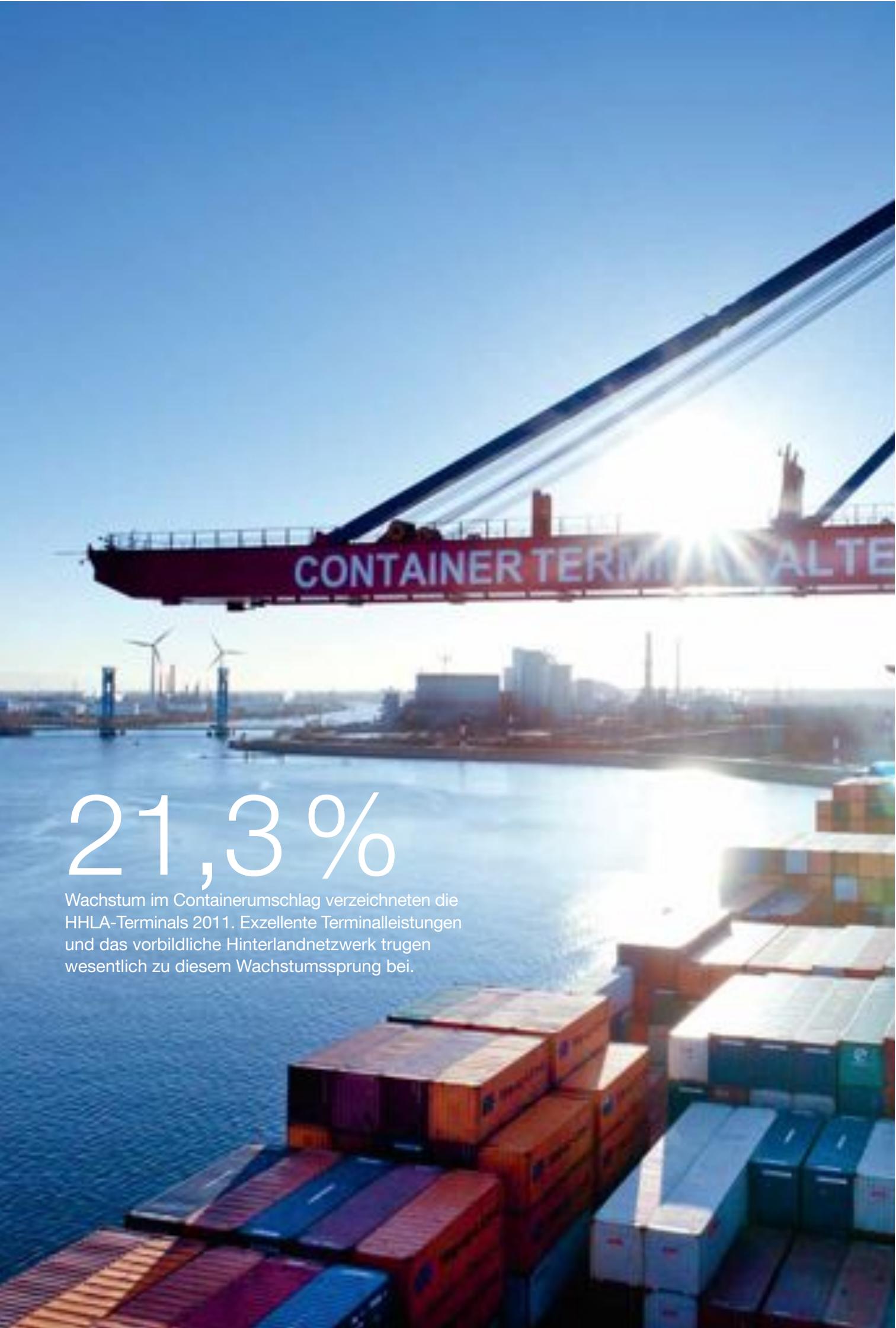


4 Dr. Roland Lappin

Erstmals bestellt am 1. Mai 2003

Zuständigkeit

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

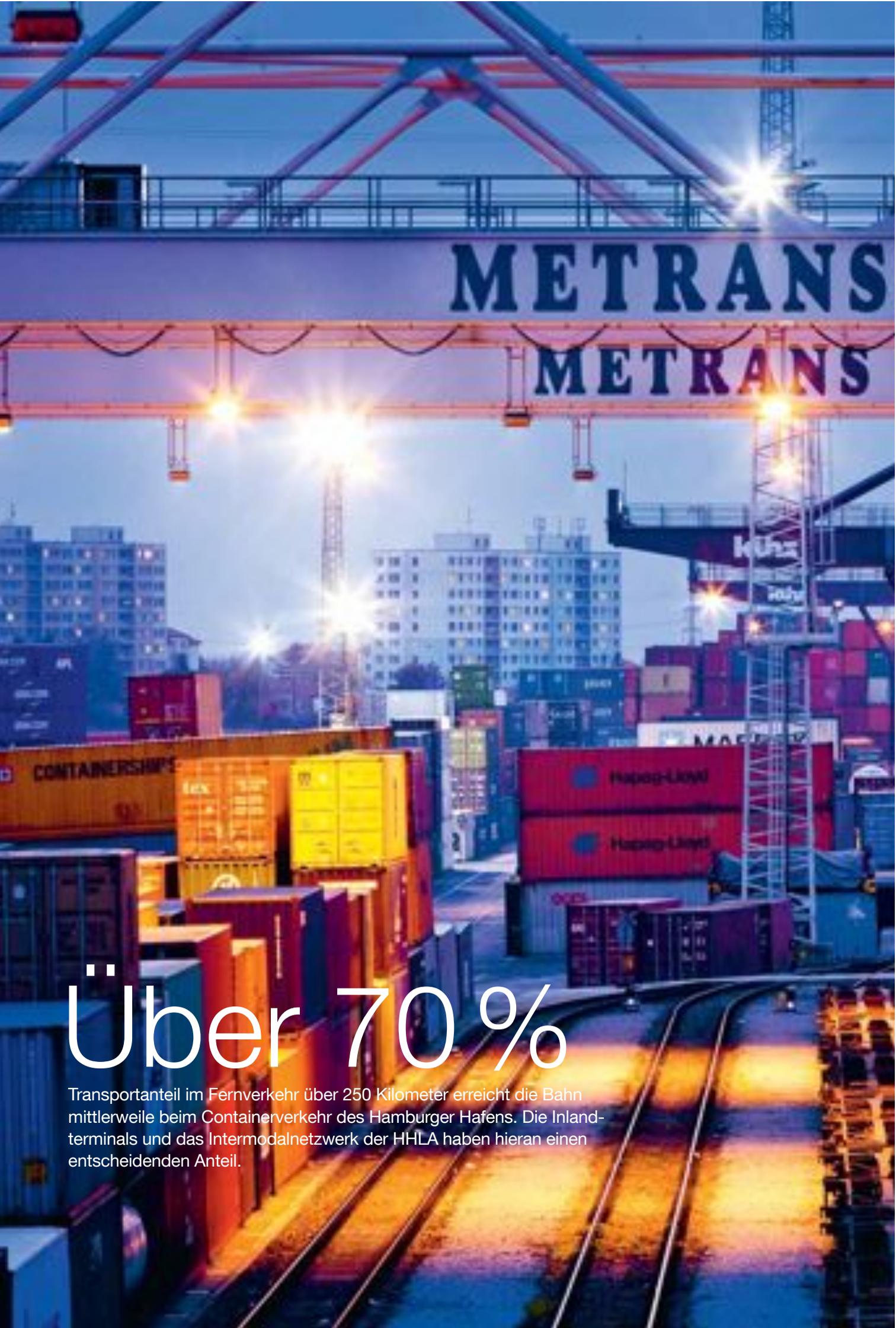


# 21,3%

Wachstum im Containerumschlag verzeichneten die HHLA-Terminals 2011. Exzellente Terminalleistungen und das vorbildliche Hinterlandnetzwerk trugen wesentlich zu diesem Wachstumssprung bei.



*Abfertigung eines Großschiffs am HHLA Container Terminal Altenwerder*



METRANS

METRANS

# Über 70 %

Transportanteil im Fernverkehr über 250 Kilometer erreicht die Bahn mittlerweile beim Containerverkehr des Hamburger Hafens. Die Inlandterminals und das Intermodalnetzwerk der HHLA haben hieran einen entscheidenden Anteil.



*Bahnumschlag auf dem Prager Metrans-Containerterminal*



# 13,9 Mio. t

Erz und Kohle schlug der hoch automatisierte Hansaport 2011 um. Damit bewältigte er rund 11 % des Gesamtumschlags des Hamburger Hafens.



*Löschen eines Kohleschiffs am Massengutterminal Hansaport*



*Kollektionspräsentation in einem Mode-Showroom in Speicherblock Q*



# 160.000 m<sup>2</sup>

moderne Gewerbeflächen in der historischen Speicherstadt hat HHLA Immobilien schon entwickelt, saniert oder für neue Nutzungen revitalisiert. Mit großem Erfolg: Mehr als 97 % der Flächen sind vermietet.





24 Stunden am Tag, 360 Tage im Jahr steuert das Leitstandteam den Container Terminal Altenwerder

## „Weltweit vorn, in Europa Spitze“

2012 feiert der HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) sein zehnjähriges Jubiläum. Schaltzentrale der hoch automatisierten Hightechanlage ist der Leitstand. Hier steuert ein Team von Spezialisten rund um die Uhr den Terminalbetrieb. 2011 glänzte der CTA erneut mit Leistungsrekorden und Auszeichnungen für Qualität und Nachhaltigkeit.

28. Dezember 2011, 7 Uhr. Zu Beginn der Frühschicht herrscht Hochbetrieb. Gleich fünf Schiffe drängeln sich an den vier Großschiffsliegeplätzen des 1,4 km langen Ballinkais: zwei kleinere Zubringerschiffe für die Europaverkehre, so genannte Feeder, sowie drei Überseeschiffe – darunter auch ein Containergroßschiff mit knapp 9.000 Containerstellplätzen. Breite sattgelbe Lichtbänder erleuchten die Arbeitsbereiche auf dem modernsten Containerterminal Europas. Zwölf große Brücken mit ihren 61 Meter langen Auslegern sind in Aktion – im Schnitt geht heute alle zwölf Sekunden eine Stahlbox über die Kaikante.

*Kontinuierliche Höchstleistung, das können wir besonders gut*

Auch die über 80 vollautomatischen Transportfahrzeuge, in der Fachsprache AGVs (Automated Guided Vehicles), sind im Dauereinsatz, um den Containertransport zwischen den 26 großen Lagerblöcken im Zentrum des Terminals und den Containerbrücken an der Wasserseite zu bewerkstelligen. Auf der Landseite des Blocklagerbereichs herrscht reges

Lkw-Treiben und auch die breiten Portalkräne über den sieben je 700 Meter langen Gleisen des großen Containerbahnhofs haben viel zu tun. Mit 37.000 Bahncontainern pro Monat hat der CTA 2011 das bisherige Rekordniveau des Jahres 2008 um rund ein Drittel übertroffen.

An Tagen wie heute ist die neunköpfige Leitstandcrew, die alle Kernfunktionen des Terminalbetriebs abdeckt, voll gefordert. Neben dem Schichtleiter umfasst sie zwei Spezialisten für die Wasserseite. Sie haben die Containerbrücken und die AGVs im Blick. Unterstützt werden sie

dabei von einem Schiffsplaner, der direkten Kontakt zu den Schiffen hält. Die Kollegen fürs Hinterland kümmern sich um die Lagerblöcke sowie Bahnhof und Lkw-Abfertigung. Ein zweiter Schichtleiter aktualisiert die Planung für die kommenden Tage. Die Prozesssteuerer schließlich haben die drei komplexen Automatiksysteme, welche die Containerbrücken, die



Das Herz des Hightechterminals Altenwerder: die automatisierten Lagerblöcke mit Platz für rund 30.000 Container

AGV-Flotte sowie die Lagerblöcke kontrollieren, im Blick.

„Kommen alle Schiffe pünktlich nach Fahrplan und laufen dann auch noch unsere Automatiksysteme und die Technik ohne jede Störung, dann muss der Schichtleiter nichts machen“, lacht Schichtleiter Markus Riepenhusen, „aber dieser Fall tritt eigentlich nie ein.“ Deshalb sind hier oben im Leitstand vor allem „Kreativität, Improvisationskunst und Erfahrung“ gefragt, um die Anlage an 360 Tagen im Jahr rund um die Uhr in drei sich überlappenden Achteinhalb-Stunden-Schichten zu steuern. Improvisationskunst und Automatisierung – wie passt das zusammen? Gerlinde John, Chefin der Terminalentwicklung des CTA: „Das integrierte Terminalsystem besteht aus gekoppelten Automatiksystemen, die eine Vielzahl von Prozessen parallel abwickeln. Gleichzeitig müssen sie

schnell auf unplanbare Ereignisse reagieren.“ Es gilt, das Gesamtsystem effizient und stabil am Laufen zu halten. „Das geht nur mit dem Team im Leitstand.“

An diesem Morgen hat die Leitstand-Crew gleich eine Herausforderung zu bewältigen: Damit ein verspätetes Überseeschiff das optimale Zeitfenster zum Auslaufen erreichen kann, wird das

Schichtprogramm überarbeitet. Dem Schiff wird zu den ursprünglich geplanten vier Brücken eine weitere zugeteilt – ein Dominoeffekt, bei

dem auch das Arbeitsprogramm für den benachbarten Feeder neu erstellt werden muss. Und noch an einer zweiten Schraube wird gedreht: Das Software-Tool „Quay Commander“ modifiziert das Automatikprogramm für die AGVs. Das verspätete Schiff erhält Priorität. Jetzt können die fünf Brücken noch schneller arbeiten. „Markus, die Werkstatt möchte

jetzt an den Lagerblock 24 ran, um sich den kleinen Kran anzuschauen“, meldet sich der Kollege vom Hinterland. Markus Riepenhusen wirft einen kurzen Blick auf das vielfarbige Balkendiagramm, das die noch ausstehenden Arbeitsaufträge für Block 24 auflistet, dann steht seine Entscheidung: „Die können erst um 13 Uhr anfangen, vorher will ich noch den Feeder an Liegeplatz 3 abgefertigt haben.“

Riepenhusen und seine Mitstreiter haben für die aktuelle Schicht rund 2.200 Containerbewegungen geplant, ein ehrgeiziges Programm. Dazu kommen Schiffsverspätungen, ein falsch deklarierter Container, ein kurzfristiger Kundenwunsch – unvorhersehbare Ereignisse sind nicht die Ausnahme, sondern die Regel. Riepenhusen vergleicht seine Aufgabe deshalb gerne mit der Arbeit an einem dynamischen Puzzle, das sich ständig wandelt, bei dem aber dennoch alle Teile zusammenpassen müssen. Terminalentwicklerin Gerlinde John ist stolz: „Wir haben ganz andere Potenziale als konventionelle Terminals.

*Unser Erfolgsgeheimnis ist, dass alle 637 Mitarbeiter die Anlage ständig weiter verbessern*



Kontinuierliche Höchstleistung, das können wir besonders gut.“ Deutlich über 100 Container pro Stunde am Großschiff – mit solchen Werten können Containerriesen ihre häufig über 5.000 Boxen Umschlagvolumen in rund 48 Stunden abwickeln. Wenn der CTA in Terminalrankings mit schöner Regelmäßigkeit als leistungsstärkster Terminal Europas ausgezeichnet wird, dann bilden solche Leistungsdaten den Hintergrund.

Im Sommer 2012 feiert der HHLA Container Terminal Altenwerder seinen zehnten Geburtstag und ist dabei weiterhin „weltweit ganz vorn, in Europa absolute Spitze“, so CTA-Geschäftsführer Oliver Dux. Zwar hat sich der Trend zur Automatisierung in den letzten Jahren auch bei anderen Terminals bestätigt – das Niveau des CTA hat bislang aber noch keiner erreicht. „Unser wichtigstes Erfolgsgeheimnis ist, dass alle 637 Mitarbeiter die Anlage ständig weiter verbessern“, betont Dux' Geschäftsführerkollege Ingo

Witte: „Dabei schauen wir uns immer den Gesamtprozess auf Schwachstellen und Engpässe an.“ So gelang es, in den letzten Jahren Stabilität und Zuverlässigkeit ständig zu erhöhen und regelmäßig mit weiteren Innovationen aufzuwarten. Dabei betonen Dux und Witte, dass der Terminal „unsere ursprünglichen hohen Erwartungen inzwischen sogar deutlich übertroffen hat“.

Damit gibt sich der CTA aber nicht zufrieden. Nachdem es zuletzt gelang, dem System beizubringen, zwei kleinere Container gleichzeitig auf einem AGV zu transportieren, steht nun mit dem Projekt „Dual Cycle“, das Anfang 2012 startete, ein weiterer Produktivitätssprung auf der Agenda: Laden und löschen sollen künftig so weit wie möglich gleichzeitig erfolgen – Containerbrücken und Lagerblöcke lassen sich so erheblich effizienter auslasten. Auch danach ist kein Stillstand zu erwarten, wie Gerlinde John erklärt: „Überall ist noch Potenzial für Verbesserungen.“ ■

## Ein Terminal sieht grün

Hightech und Umweltschutz gehen auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) eine besondere Verbindung ein: Der „Low Emission“-Terminal schont das Klima und geht als Anlage mit hoher Flächeneffizienz auch mit der Ressource Fläche sparsam um. Das Erfolgsgeheimnis ist der hohe Automatisierungsgrad. Er bedingt den großen Anteil von elektrischem Strom beim Energieverbrauch, der zudem aus erneuerbaren Energiequellen stammt. Die kurzen Wege sowie die intelligente Terminalsteuerung sorgen außerdem für eine hohe Energieeffizienz. Neuestes Highlight der grünen Effizienz des CTA sind die batteriebetriebenen Automatikfahrzeuge (Batterie-AGVs) mit den Nummern 85 und 86. Sie haben im September 2011 mit großem Erfolg das Pilotprojekt „Null Emission“ abgeschlossen, das bereits kurz darauf mit dem renommierten Nachhaltigkeitspreis „Hanse Globe 2011“ ausgezeichnet wurde. Mit ihren 60 Tonnen Nutzlast und ihren Batterien, die nach 17 Stunden Dauerbetrieb in nur 5 Minuten in einer automatischen Batteriewechselstation getauscht werden, haben die Batterie-AGVs im harten Dauereinsatz auf dem CTA wirtschaftlich wie ökologisch neue Bestmarken gesetzt.







*Drehscheibe Inlandterminal Prag:  
höchste Effizienz durch Umschlag  
von Zug auf Zug und Container-  
lager direkt neben den Gleisen*

## Pulsierendes Prag

Wie ein gigantisches Herz pumpt der Metrans-Terminal in Prag die Warenströme von den nordeuropäischen Seehäfen nach Tschechien, Ungarn und in die Slowakei sowie zurück. Der Takt der ein- und abfahrenden Containerzüge wird schneller. 2011 steigerte Metrans die Anzahl der transportierten Container um 12 Prozent.

Tschechiens Drehscheibe für den Welt-handel liegt vor den Toren der Prager Südstadt. Nur 14 Kilometer vom historischen Zentrum entfernt, erstreckt sich auf einem lang gezogenen, etwa 250.000 Quadratmeter großen Areal im Gewerbegebiet von Prag-Uhříněves ein Labyrinth aus bunten Stahlboxen. Auf sieben insgesamt knapp zehn Kilometer langen Gleisen, überragt von fünf 26 Meter hohen und rund 80 Meter breiten Portalkränen, schlägt die HHLA-Bahntochter jede Woche rund 10.000 Standardcontainer (TEU) um.

Der weltweite Siegeszug des Containers, ein intelligentes Produktionskonzept und das überdurchschnittliche Wachstum der mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften haben Metrans auch 2011 hohe Zuwächse beschert:

Das Bahnunternehmen steigerte die Transporte um 12 Prozent auf mehr als 580.000 TEU.

Dank der exzellenten Schienenanbindung an die nordeuropäischen Seehäfen ist in Prag in den vergangenen Jahren nicht nur

### *Metrans-Terminal in Prag-Uhříněves: Containerdrehscheibe für Südosteuropa*

einer der größten Binnenterminals Europas entstanden, sondern auch ein Warenumschlagknotenpunkt (Hub) für die Volkswirtschaften in Mit-

tel- und Osteuropa. Die Gesellschaft ist mit ihren 750 Mitarbeitern Marktführer in Tschechien sowie der Slowakei und Ungarn für die Containerhinterlandverkehre mit den deutschen Seehäfen.

Allein mehr als 70 Shuttlezüge pendeln jede Woche zwischen dem Hamburger Hafen und Prag-Uhříněves. Wie am Fließband transportieren sie Im- und

Exportladung und sorgen so für einen direkten Anschluss Tschechiens an den Welthandel. Der Hub in Prag bündelt die Ladungsströme vor dem Weitertransport zum Kunden per Bahn oder Lkw – und umgekehrt. Mit 360 eigenen Lkws gewährleistet das Unternehmen eine zuverlässige Lieferung zum Kunden. Seit 1998 haben sich die Lkw-Zustellungen über den Terminal mehr als vervielfacht.

Bei den großen Transportmengen kommt es auf eine intelligente Steuerung an. Metrans setzt auf eine hohe Produktivität in den Umschlagprozessen. So verfügt der Hub in Prag über Abstellflächen für Container unterhalb der Portalkräne, direkt neben den Gleisen. Dadurch können die Kranfahrer die Boxen in einer Bewegung von den Waggons heben und zur Zwischenlagerung abstellen, bevor sie für den Weitertransport erneut auf einen

Zug oder einen Lkw verladen werden. Das spart umständliches Hin- und Herstapeln und damit Zeit sowie Kosten und ermöglicht, dass in Prag große Mengen umgeschlagen werden. Die Jahreskapazität liegt bei knapp 700.000 TEU. Mit seinem Leercontainer-Depot und einer Reparaturwerkstatt für Waggons und Container verfügt der Hub zudem über ein Angebot, das den Umschlagprozess noch effizienter macht. Denn damit entfallen lange Transportwege von Leercontainern zum Kunden, können Schäden an Boxen oder Waggons zügig repariert werden, was Wartezeiten erspart.

Und die Weichen für weiteres Wachstum sind gestellt. „Hamburg ist der wichtigste Hafen für die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa“, sagt Jiri Samek, Gründer und Geschäftsführer von Metrans. Mit einer Fahrzeit von etwa zwölf Stunden ist

die Strecke Hamburg–Prag die kürzeste Verbindung Tschechiens zu einem Seehafen. Auf dieser Relation erwirtschaftet Metrans etwa die Hälfte des Jahresumsatzes, hier hat der tschechische Marktführer seit der Gründung im Jahre 1991 schon mehr als zwei Millionen Boxen transportiert. Rund zwei Drittel des Gütertransports zwischen Deutschland und Tschechien rollen bereits über die Schiene.

Durch seinen Hub in Prag-Uhřetěves und die hocheffizienten Shuttlezüge ist Metrans ein Vorbild für die Containerverkehre im Hinterland der Seehäfen. Der Vorteil der Shuttlezüge ist nicht nur das Hin- und Herpendeln zwischen Seehafen und Hinterland-Hub mit einer höheren Taktdichte als im Personenverkehr. Dank des Einsatzes gleichbleibender Wagen-garnituren entfällt auch das aufwendige Rangieren einzelner Waggons, was weitere Zeit und Kosten spart.

Zudem setzt das Unternehmen eigene Loks und speziell konstruierte Waggons

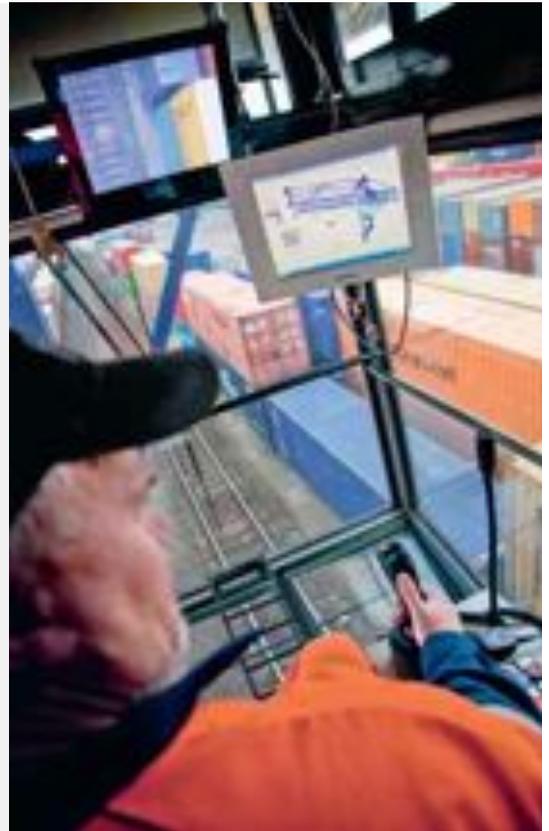
## *Rund zwei Drittel des Gütertransports Deutschland–Tschechien rollen über die Schiene*



Mehr als 70 voll beladene Metrans-Shuttlezüge pendeln allein jede Woche zwischen Hamburg und Prag

## Von der Straße auf die Schiene

Leistungsfähige Drehscheiben im Hinterland der Seehäfen und tägliche Shuttlezüge helfen nicht nur bei der Bewältigung künftigen Mengenwachstums. Sie bieten auch stärkere Anreize für die Verlagerung von Containerverkehren von der Straße auf die Schiene. Das schont die Umwelt spürbar. So liegt laut einer Studie des niederländischen Prognoseinstituts NEA die durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Belastung beim elektrischen Bahntransport bei knapp zwei Gramm, die beim Lkw-Transport bei 59 Gramm pro Tonnenkilometer. Auf der rund 690 Kilometer langen Strecke von Hamburg nach Prag werden pro transportierter Tonne also über 39 Kilogramm CO<sub>2</sub> eingespart, wenn der Container per Eisenbahn statt auf dem Lkw gefahren wird. Zusammen mit ihren Bahnoperatoren Metrans, Polzug und Transfracht organisiert die HHLA erfolgreich einen intelligenten und nachhaltigen Containertransport zwischen der Kaikante im Hamburger Hafen und den Kunden im europäischen Hinterland. Hub-Terminals – etwa die Metrans-Drehscheibe in Prag oder der Polzug-Hub im polnischen Posen – funktionieren wie Radnaben, auf die viele Speichen zulaufen. Shuttlezüge bringen Container „bunt“ aus dem Hafen zum Hub, wo sie sortiert werden. Von ihrem Eingangszug werden sie – etwa von dem Metrans-Bahnkranfahrer rechts – auf Anschlusszüge zur Zielregion verladen oder per Lkw weiter zum Empfänger gebracht.



ein, die eine Beladung mit bis zu vier 20-TEU-Containern ermöglichen. Die Transporte, die Disposition und den Umschlagprozess auf dem Hub-Terminal Prag-Uhříněves steuert eine komplexe, selbst entwickelte Software. „Unser Know-how in der Informationstechnologie macht den Erfolg von Metrans aus. Darauf sind wir besonders stolz“, erklärt Samek.

Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die Integration in den HHLA-Konzern.

So werden viele Shuttlezüge direkt auf den leistungsfähigen HHLA-Containerterminals im Hamburger Hafen be- und entladen, sind damit direkt an die Überseeverkehre und die globalen Warenströme angebunden. In Prag fertigt der tschechische Bahnoperateur im Durchschnitt jeden Tag allein zwei Züge ab, die auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder beladen wurden.

### *Das Know-how in der Informationstechnologie macht den Erfolg von Metrans aus*

„Mit der HHLA haben wir unser Geschäft ausgebaut und unsere Verbindung zum Hamburger Hafen gestärkt“, beschreibt Samek. Diese erfolgreiche Partnerschaft wurde schon vor 18 Jahren begründet. Für die Zukunft hat Samek ehrgeizige Ziele: das Netzwerk von Metrans kontinuierlich zu erweitern. Neben dem Hub

in Prag betreibt das Unternehmen drei weitere Terminals in Tschechien und zwei in der Slowakei. Bereits im Jahr 2012 wird Metrans einen

zweiten Hub-Terminal im tschechischen Česká Třebová eröffnen – etwa 180 Kilometer östlich der Hauptstadt.

Prag-Uhříněves steht niemals still. An 365 Tagen im Jahr schlägt der Inlandterminal rund um die Uhr Container um, während wöchentlich mehr als 200 Güterzüge frische Ladung bringen oder holen. Die Drehscheibe pulsiert. ■ ■ ■



## Der Brücken-Optimierer

Industriemeister Uwe Soltwisch, 43, sorgt dafür, dass die Großgeräte am Container Terminal Altenwerder einsatzbereit sind und immer effizienter und umweltschonender arbeiten.

Kraftvoll und schnell heben fünf große Containerbrücken tonnenschwere Stahlboxen aus dem Bauch der „Prague Express“. Das Zeitfenster für die Abfertigung des 8.749-TEU-Schiffs ist klein. Tausende Container müssen bewegt werden, bevor das Schiff mit dem Hamburger Wappen auf dem Bug den Container Terminal Altenwerder (CTA) verlässt. Wenn jetzt eine Brücke ausfallen würde, wäre die rechtzeitige Abfertigung in Gefahr.

Dass es dazu nicht kommt, dafür sorgen unscheinbare, rund zehn Zentimeter lange Röhrchen: Diese Schwingungssensoren, die Uwe Soltwisch am Haupthubwerk der Brücken installiert hat, sind mit der Kransteuerung verbunden und zeigen sofort an, falls die Schwingungen oberhalb der Toleranz liegen. Denn dies würde auf einen Lagerschaden im Gleichstrommotor hindeuten. Sind die Sensordaten alarmierend, überprüft ein Mit-

arbeiter des Service Center Altenwerder (SCA), der Terminal-Werkstatt, den Motor und verhindert einen Ausfall.

Vorbeugende Instandhaltung ist das Motto des Projektmitarbeiters und technischen Disponenten Soltwisch. „Unsere Hauptaufgabe ist es, die Geräteverfügbarkeit auf dem CTA so hoch wie möglich zu halten“, erklärt der gebürtige Mecklenburger, der seit 20 Jahren im Hafen mit der Kraninstandhaltung zu tun hat. Seit 2002 ist er bei SCA beschäftigt und nutzt vielfältige Weiterbildungsangebote – von Seilwartung bis zu Projektmanagement. Als Abschlussarbeit zum technischen Betriebswirt plant er ein Projekt zur intelligenten Instandhaltung. „Was man früher von Hand gemacht hat, kann man heute mit Sensoren effizienter gestalten“, beschreibt er. So wird bei einer magnetinduktiven Methode mithilfe eines durch eine Spule erzeugten Magnetfeldes untersucht, ob es innerhalb von Seilen Drahtbrüche gibt. Hier sieht Soltwisch ein deutliches Einsparpotenzial: „Wenn man so herausfindet, dass ein Seilwechsel nicht nach zehn, sondern erst nach zwölf oder 15 Jahren nötig ist, tauscht man seltener Seile aus, spart Geld und schont Rohstoffe.“ ■■■

# „Strukturiertes Talentmanagement und Qualifizierung sichern den nachhaltigen Unternehmenserfolg“

Arno Schirmacher, 43, Leiter des Zentralbereichs Personalmanagement, betreibt gezieltes Talentmanagement. Wenn die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter optimal gefördert werden, profitieren davon die Beschäftigten und die HHLA.

## Herr Schirmacher, welche Anforderungen stellt die HHLA an ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter?

Wir benötigen insbesondere für unsere Zukunftsentwicklung immer mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich gerne neuen Herausforderungen stellen und eine hohe Qualifizierungsbereitschaft mitbringen.

## Wie bekommen Sie diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter?

Wir sind gefordert, für weite Teile des Konzerns unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter selbst zu qualifizieren. Wir fördern Fach- und Führungskarrieren und nutzen dafür die gesamten Konzernstrukturen aus. Wir wollen alle Entwick-

lungsmöglichkeiten optimal ausschöpfen, möglichst jedes Talent entdecken und fördern. Wir koordinieren die Personalentwicklungsmaßnahmen zentral.

## Gibt es dafür ein gutes Beispiel?

Ja, die Ausbildung zum Certified Shipplanner. Diese Qualifizierungsmaßnahme haben wir erstmals 2011 durchgeführt. So sichern wir unseren kurz- und langfristigen Personalbedarf und bauen die internen Karrierewege weiter aus. Für den eigenen Führungskräftenachwuchs haben wir ein Personalentwicklungsprogramm zur gezielten persönlichen und fachlichen Talentförderung aufgelegt. Vor der Aufnahme in jedwede Entwicklungsprogramme erfolgt immer eine Potenzial-



einschätzung im Rahmen eines Potenzial-Assessmentcenters.

## Was ist das Ziel dieses Assessmentcenters?

Das Assessmentcenter ist eine Grundlage für die Potenzialeinschätzung. Diese wird gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern reflektiert. Auf Basis dieser Einschätzung wird entschieden, ob eher eine fachliche Entwicklung oder eine Entwicklung zur Führungskraft erfolgen wird. ■■■



## Die Terminal-Choreografin

Schiffsplanerin Anna Stille, 29, erlernte bei der HHLA ihren Traumberuf. Jetzt legt sie am Container Terminal Tollerort die optimale Abfertigungsreihenfolge und Ladeposition der Container fest.

Präzise unter der Containerbrücke setzt der Van-Carrier-Fahrer einen weißen Kühlcontainer voll Lübecker Marzipan ab und löst die Verriegelung. Zügig fährt er mit dem langbeinigen Transportfahrzeug zurück zum Lager des Container Terminal Tollerort (CTT) – des kleinsten Hamburger HHLA-Terminals. Welche Box er als Nächstes holt und wo der gerade abgestellte Kühlcontainer im Bauch des Schiffs verstaut wird, das das Marzipan nach Dubai bringt, hat ein Schiffsplaner genau festgelegt.

Schiffsplaner sorgen dafür, dass selbst größte Schiffe reibungslos und effizient be- und entladen werden. Kein Wunder, dass sie weltweit heiß begehrte und zunehmend rar werdende Spezialisten sind. Als die HHLA Anfang 2011 eine Weiterbildung zum Schiffsplaner ausschrieb, bewarb sich Speditionskauffrau Anna Stille sofort. „Bei meinen bisherigen Tätigkeiten am CTT habe

ich schwerpunktmäßig die Hinterlandprozesse kennengelernt. Die Weiterbildung bot mir die Möglichkeit, meine Kenntnisse um den wasserseitigen Umschlag zu erweitern, der das Herzstück des Terminals ist“, erklärt sie.

Mit neun weiteren HHLA-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern lernte Stille in der Theoriephase alles Wichtige über Containerschiffe, sensible Güter und Stauplanung. Für den praktischen Teil kam sie zurück an den Tollerort, wo sie seit dem Ausbildungsende als Schiffsplanerin arbeitet. „Als ich die ersten Container in ein echtes Schiff geplant und die Arbeitsprogramme der Van-Carrier und Containerbrücken erstellt habe, war ich schon aufgeregt“, erzählt Stille, die sich ihrer hohen Verantwortung sehr bewusst ist. Schon bald arbeitete sie auch bei der Planung der größten zurzeit am Tollerort abgefertigten Schiffe der Reederei Cosco mit, die Platz für 10.000 oder 13.000 Standardcontainer bieten. „Deren Anzeige geht über drei Monitore“, beschreibt Stille und dreht schwungvoll den Kopf von links nach rechts. „Als Schiffsplanerin zu arbeiten, gefällt mir sehr gut. Es ist ähnlich, wie ich mir den Beruf vorgestellt habe – nur noch vielfältiger.“ ■■■



## Der Prozess-Beschleuniger

IT-Bereichsleiter Frank Winkenwerder, 51, entwickelt IT-Lösungen für die Hamburger HHLA Container Terminals. Eines seiner aktuellen Großprojekte optimiert die Lkw-Abfertigung.

Frank Winkenwerder hat aus seinem Büro am Container Terminal Burchardkai einen guten Blick auf die Köhlbrandbrücke und damit auch auf eine seiner aktuellen Herausforderungen. Ist das Nadelöhr des Hamburger Hafens frei für die zwischen 6.000 und 8.000 Container, welche täglich per Lkw die HHLA-Terminals erreichen oder verlassen?

Als Leiter der Container Informationssysteme gestaltet Winkenwerder die IT-Landschaft für die Containerterminals der HHLA. Dabei spielen die Schnittstellen der Terminals mit den verschiedenen Verkehrsträgern eine wichtige Rolle. Um die im Hafen Fuhre genannte Lkw-Abfertigung zu verbessern, hat die HHLA im Jahr 2011 das Projekt „Fuhre 2.0“ gestartet. Zentraler Ansatz des von Winkenwerder koordinierten Projekts ist eine bessere Vernetzung der Daten durch passende IT-Werkzeuge. Denn

ohne die begleitenden Daten kommt keine Box zum Empfänger. Die ersten Erfolge von „Fuhre 2.0“ sind bereits im Eingangsbereich der drei Hamburger HHLA-Terminals zu sehen: Die Trucker nutzen dort die neuen Selbstbedienungs-Terminals. Sie geben per Touchscreen in rund 130 Sekunden selbst die Daten in ihrer eigenen Landessprache ein – die Zeit für die Abfertigungen verkürzt sich so deutlich.

In der nächsten Entwicklungsstufe sollen Videokameras Containernummer und Lkw-Nummernschild erkennen. HHLA-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter checken die angelieferten Container bequem vom Bildschirm aus. Das Fahrzeug rollt dann ohne Abfertigungs-Zwischenstopp über die Anlage. „Die schwierigste Aufgabe sind die Prozesse“, betont Winkenwerder. Deshalb lässt er gerade in Kooperation mit den wichtigsten Akteuren eine Feldstudie durchführen, um ein komplettes Bild von den Lkw-Bewegungen im Hafen zu bekommen. Was behindert den Fluss, nicht nur der Container, sondern auch der Daten? Die Ergebnisse der Studie könnten Winkenwerder helfen, Staus zu reduzieren – auch auf der Köhlbrandbrücke. ■■■

# Highlights 2011



Tollerort

## Erstes 13.000-TEU-Schiff am neuen Großschiffsliegeplatz des Tollerort

Mit der „Cosco Glory“ wurde im Juli erstmals ein Schiff mit einer Stellplatzkapazität von 13.000 Standardcontainern (TEU) am HHLA Container Terminal Tollerort abgefertigt. Für Containerschiffe der neuen Generation war am Tollerort in den vergangenen Jahren der neue Großschiffsliegeplatz 5 mit fünf neuen Super-Post-Panamax-Brücken ausgerüstet worden. „Wir sind stolz, mit der ‚Cosco Glory‘ das erste Großcontainerschiff der neuen Generation am

CTT abgefertigt zu haben. Für diesen Moment haben wir in den vergangenen Jahren gearbeitet, investiert und uns vorbereitet“, erklärt CTT-Geschäftsführer Dr. Thomas Koch. Durch den Einsatz der Super-Post-Panamax-Brücken am CTT hat die HHLA die Voraussetzungen für eine effiziente Abfertigung der weltgrößten Containerschiffe in Hamburg weiter verbessert und die Voraussetzung für eine noch höhere Produktivität am CTT geschaffen.



Altenwerder

## Solarstrom

Auf dem Dach des Logistikzentrums Altenwerder errichtete Hamburg Energie eine der größten Solaranlagen Hamburgs. Der HHLA-Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters (li.) und Hamburg-Energie-Geschäftsführer Dr. Michael Beckereit nahmen die knapp 4.000 Dünnschichtmodule umfassende Fotovoltaikanlage, die jährlich rund 460.000 Kilowattstunden CO<sub>2</sub>-freien Strom erzeugen wird, im Juli in Betrieb.



Speicherstadt

## Mode-Speicher

Attraktive Showrooms und hochwertige Büroflächen auf rund 6.000 Quadratmetern hat HHLA Immobilien im Speicherblock Q entstehen lassen. Im Dialog mit den Mietern und in enger Abstimmung mit dem Denkmalschutz wurden die historischen Lagerböden, die bislang dem traditionellen Teppichhandel dienten, vorbildlich saniert. Im April bezogen die ersten Mieter aus der Mode- und Designbranche ihre neuen inspirierenden Räumlichkeiten in Block Q.



Lkw-Abfertigung

## Blitz-Check-in

Dank intuitiv zu bedienender SB-Terminals können Trucker ihre Standardcontainer seit Juli an den Hamburger HHLA-Containerterminals in rund 130 Sekunden selbst einchecken. Das verkürzt die Wartezeit zu Spitzenzeiten und steigert die Zahl der Abfertigungen.



Posen

## Ein neuer Inlandterminal bringt Polen näher an die deutschen Seehäfen

Die HHLA und der Bahnoperator Polzug Intermodal haben im September einen Hub-Terminal im polnischen Posen eröffnet. Die hochmoderne Anlage erlaubt erstmals den Einsatz von täglichen Shuttlezügen zwischen den nordeuropäischen Seehäfen und Posen. Dadurch verkürzt sich die Transportzeit allein zwischen Hamburg und Posen um etwa ein Drittel – von 18 auf 12 Stunden. In der westpolnischen Stadt bündelt der Marktführer

Polzug Intermodal die Schienengütertransporte aus den nordeuropäischen Seehäfen – vor allem Hamburg und Bremerhaven – um sie von dort sternförmig in ganz Polen weiterzuverteilen. Großer Vorteil des Standortes Posen ist neben der zentralen Lage im West-Ost-Verkehr auch das hohe lokale Ladungsaufkommen der dynamischen Wirtschaftsregion.



Elektromobilität

## Grüner Transport

Durchbruch für die Elektromobilität: In Altenwerder wurden in einem Pilotprojekt erstmals bis zu 60 Tonnen schwere Container von rein batteriebetriebenen Fahrzeugen transportiert. Die Batterien dieser selbstfahrenden Transportfahrzeuge werden in einer ökostrombetriebenen Batteriewechselstation ausgetauscht. Das im September erfolgreich abgeschlossene Projekt erhielt im Dezember den Nachhaltigkeitspreis Hanse Globe 2011.



Auszeichnung

## Vorreiter für Nachhaltigkeit

Die Forschungseinrichtung Fraunhofer SCS hat die HHLA als einen von sechs „Vorreitern“ für Nachhaltigkeit der Logistikbranche in Deutschland ermittelt. Dies geht aus dem im Mai veröffentlichten Nachhaltigkeitsindex von Fraunhofer SCS hervor, in dem gelobt wird, dass das Nachhaltigkeitskonzept der HHLA „tief in der strategischen Ausrichtung verankert und wichtiger Bestandteil der Unternehmenswerte ist“. Ihre Maßnahmen „führen zu einer konsequenten Verbesserung der nachhaltigen Situation“.



transport logistic

## Gelungener Messeauftritt

Auf der „transport logistic“, der alle zwei Jahre in München stattfindenden Leitmesse der Logistikbranche, präsentierte sich die HHLA vom 10. bis zum 13. Mai. Dort wurde durch hochkarätig besetzte Podiumsdiskussionen und in vielen Einzelgesprächen den rund 51.000 Messebesuchern aus 134 Ländern die Hafenlogistik nähergebracht. Dabei interessierten sich die Besucher vor allem für das integrierte Geschäftsmodell der HHLA, die industriellen Transportketten ins europäische Hinterland und die erfolgreichen Projekte aus dem Bereich der Nachhaltigkeit.



Hamburg

## Kreuzfahrthafen 2012

Hamburg wurden im September der deutsche Kreuzfahrtpreis und der Titel „Hafen des Jahres 2012“ verliehen. 2011 kamen 118 Schiffe mit über 300.000 Passagieren in die Stadt. Für die reibungslose Abfertigung an den Hamburg Cruise Centers Altona (Foto) und HafenCity sorgte das

Team von Hanseatic Cruise Centers – einer gemeinsamen Gesellschaft der HHLA-Tochter Unikail Hafenbetrieb und AIDA Cruises. Für 2012 sind 164 Passagierschiffe angemeldet. Zu den Highlights des Kreuzfahrtjahres zählt die Taufe der „AIDAMar“ während des Hafengeburtstags.

# Die Aktie

## Hohe Kursverluste an den Aktienmärkten

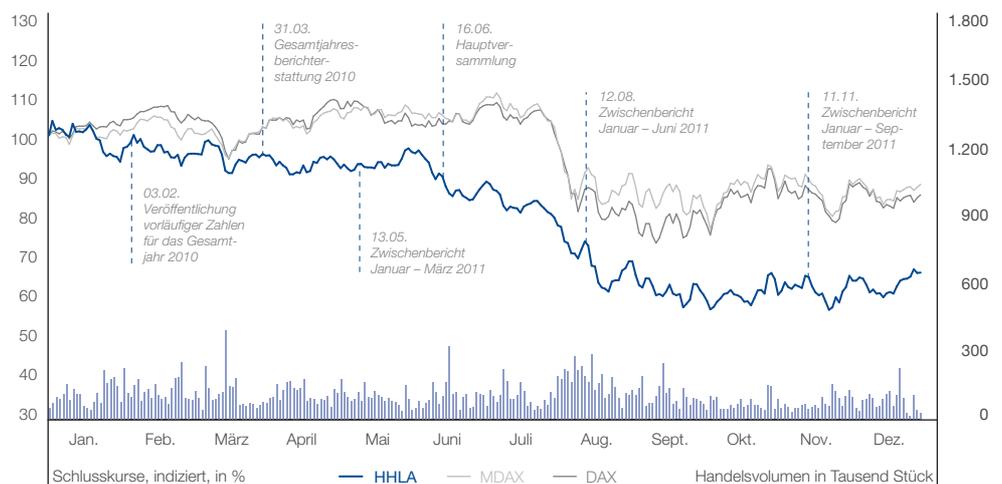
Im Jahr 2011 entwickelten sich die internationalen Aktienmärkte unter starken Schwankungen, wobei vor allem der Abwärtstrend des zweiten Halbjahrs das Gesamtbild dominierte. Zu Jahresbeginn beeinflussten uneinheitliche Faktoren das allgemeine Stimmungsbild, darunter optimistische Konjunkturerwartungen und der Anlagedruck hoher Liquiditätsbestände, aber auch die Unruhen in Nordafrika, steigende Energie- und Rohstoffpreise sowie die anhaltende Verschuldungsproblematik in der Eurozone. Gute Unternehmensergebnisse stützten zunächst die Zuversicht, so dass die Leitindizes zulegen konnten und zwischenzeitlich das höchste Kursniveau seit fast drei Jahren erreichten. Dieser Trend wurde Mitte März jäh unterbrochen, als die verheerende Erdbeben- und Reaktorkatastrophe in Japan weltweit massive Kursverluste auslöste. Positive Wirtschaftsdaten ließen jedoch das Vertrauen in eine Fortsetzung des Konjunkturaufschwungs relativ schnell zurückkehren, wodurch sich die Märkte innerhalb kurzer Zeit erholen konnten und in der Folge bis in den Sommer hinein weitere Kursgewinne verbuchten. Im dritten Quartal mündeten zunehmende Befürchtungen um ein nachlassendes Weltwirtschaftswachstum und die eskalierende Verschuldungskrise der Eurozone schließlich

in einem drastischen Stimmungseinbruch, was die Notierungen an den internationalen Börsenplätzen auf ihre Jahrestiefststände fallen ließ. Im Zuge von Gipfelbeschlüssen und koordinierten wirtschaftspolitischen Maßnahmen zur Eindämmung der europäischen Schuldenkrise konnten die Märkte ihre Talfahrt in den Folgemonaten zwar stoppen; die beiden deutschen Leitindizes schlossen am Jahresende dennoch deutlich im Minus: Der DAX verlor 14,7 % und beendete das Jahr 2011 bei 5.898 Punkten. Der MDAX, in dem auch die HHLA Aktie vertreten ist, sank um 12,1 % auf 8.898 Punkte.

## Konjunktursorgen belasteten die HHLA Aktie

Nachdem die HHLA Aktie im Schlussquartal des Vorjahres deutlich oberhalb der marktbreiten Indizes zulegen konnte und das Jahr 2011 auf dem höchsten Bewertungsniveau seit 2008 begann, wurde sie durch die Stimmungslage rund um die Entwicklung des Welthandels, die prekäre Situation der Containerschifffahrt und Spekulationen über die Verzögerung öffentlicher Infrastrukturvorhaben im Jahresverlauf überdurchschnittlich belastet. So erreichte der Kurs schon am 3. Januar seinen Jahreshöchststand von 35,81 €, bevor politische Diskussionen um den Hafentwicklungs-

### Kursverlauf 2011



Quelle: Datastream

plan in Hamburg sowie sinkende Seefrachtraten in der Containerschifffahrt bereits zum Jahresauftakt für Unsicherheit unter den Kapitalmarktteilnehmern sorgten. Die Bestellung abermals größerer Containerfrachter mit einer Stellplatzkapazität von bis zu 18.000 TEU durch die dänische Reederei Mærsk rückte zudem die Dringlichkeit der Fahrinnenanpassung der Elbe erneut in das Bewusstsein von Anlegern und Finanzanalysten. Die Belastungsfaktoren nahmen weiter zu, als sich die Sorge um die Folgewirkungen der Erdbeben- und Nuklearkatastrophe in Japan vor allem auf konjunkturreaktive Sektoren und Unternehmen richtete, die am Asienhandel beteiligt sind. Zwar fiel die Resonanz am Kapitalmarkt auf das im zweiten Quartal veröffentlichte starke Umschlagwachstum und die Marktanteilsgewinne der HHLA umso positiver aus, was der Aktie zeitweise deutlich Auftrieb verlieh. Die angespannte Ertragslage der Reedereien, schwache Exportdaten aus China und zunehmende Befürchtungen um die Staatsverschuldung in der Eurozone und den USA prägten jedoch schon bald wieder den allgemeinen Kursverlauf. Das Ausbleiben von Neuigkeiten zur Fahrinnenanpassung der Elbe ließ die Bedenken von Anlegern darüber hinaus weiter steigen. Als die eskalierende Schuldenkrise ab Jahresmitte erneute Rezessionsängste auslöste, geriet die HHLA Aktie, die mit den allgemeinen Erwartungen an Konjunktur und Welthandel korreliert,

im Negativtrend des Gesamtmarktes besonders stark unter Druck. Dem konnte auch die Bekanntgabe fortgesetzt kräftiger Zuwächse in den Leistungsdaten der HHLA über das erste Halbjahr nicht entgegenwirken. Im vierten Quartal war die Marktstimmung und mit ihr die Kursentwicklung trotz einer tendenziellen Beruhigung der Marktlage vor allem durch eine Abwärtskorrektur zahlreicher Konjunkturprognosen getrübt. Entsprechend erreichte der Kurs seinen Jahrestiefststand am 22. November bei 19,65 €. Erst zum Jahresende konnte die HHLA Aktie von einer positiven Stellungnahme der EU-Kommission zur Umweltverträglichkeit der Fahrinnenanpassung profitieren. Die Einschätzung, dass die Verbreiterung und Vertiefung der Fahrinne aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt sei und die Ausgleichsmaßnahmen für den Naturschutz über das erforderliche Maß hinausgingen, verlieh der HHLA Aktie in den letzten Wochen des Jahres Schwung, wenn auch der Abwärtstrend des Gesamtjahres nicht kompensiert werden konnte. Damit schloss die HHLA Aktie am 31. Dezember bei 22,83 € zwar 16,2% über ihrem Tiefststand, jedoch 33,9% unter ihrem Vorjahreswert. Dass hierfür kein massiver Abverkauf verantwortlich zeichnete, sondern überwiegend kleinere Verkaufsaufträge, die vor allem umfeldbedingt auf begrenztes Kaufinteresse stießen, ließ das im Jahresvergleich um knapp ein Drittel

#### Kennzahlen HHLA Aktie

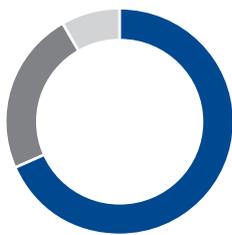
in €	2011	2010
Jahresschlusskurs <sup>1</sup>	22,83	34,55
Jahreshöchstkurs <sup>1</sup>	35,81	35,39
Jahrestiefstkurs <sup>1</sup>	19,65	24,11
Jahresveränderung in %	- 33,9	28,0
Durchschnittliches Handelsvolumen je Tag <sup>2</sup> in Stück	109.740	154.626
Gesamtanzahl Aktien in Stück	72.679.826	72.679.826
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>	0,65	0,55
Dividendenrendite in %	2,8	1,6
Marktkapitalisierung zum 31.12. (A-Aktien) in Mio. €	1.597,2	2.417,6
Kurs-Gewinn-Verhältnis zum 31.12.	19,6	38,4
Ergebnis je Aktie	1,20	1,00

<sup>1</sup> XETRA.

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

<sup>3</sup> Dividendenvorschlag für das Geschäftsjahr 2011.

### Aktionärsstruktur per 31.12.2011



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

Quelle: Aktienregister

### Regionale Verteilung von IR-Aktivitäten



- 32 % Deutschland
- 24 % Großbritannien
- 12 % Schweiz
- 8 % USA
- 4 % Frankreich
- 4 % Italien
- 4 % Niederlande
- 12 % Weiteres Europa

Quelle: Investorenkonferenzen und Roadshows im Jahr 2011

niedrigere Handelsvolumen der HHLA Aktie von durchschnittlich 109.740 Stücken pro Tag erkennen. Die Marktkapitalisierung des börsennotierten Teilkonzerns Hafelogistik belief sich zum Jahresende auf rund 1,6 Mrd. €. Das für Investoren und Analysten relevante Ergebnis je Aktie konnte die HHLA im Geschäftsjahr 2011 – ungeachtet der allgemeinen Stimmungslage an den Aktienmärkten – um 20,2% auf 1,20 € steigern.

## Themenvielfalt im Dialog mit dem Kapitalmarkt

Angesichts stark schwankender Kurse, verbreiteter Unsicherheit unter den Kapitalmarktteilnehmern und teilweise widersprüchlicher Konjunktur- und Branchendaten gewannen kurze Reaktionszeiten, umfassende Auskunftsfähigkeit und ein offener Dialog mit Anlegern und Finanzanalysten weiter an Bedeutung. Die IR-Aktivitäten der HHLA wurden im Berichtsjahr entsprechend kontinuierlich fortgeführt und zielgerichtet ausgebaut. Um die Informationsbedürfnisse institutioneller Investoren und Privatanleger gleichermaßen abdecken zu können, besuchte die HHLA zahlreiche Investorenkonferenzen an den maßgeblichen Handelsplätzen Frankfurt, London und New York und war ebenso auf Privatanlegerforen in Deutschland vertreten. Ergänzt wurden diese Maßnahmen durch Roadshows in weiteren Finanzzentren Kontinentaleuropas, Großbritanniens und der USA. Parallel dazu fanden Investorengespräche am Hauptsitz in Hamburg statt und der Vorstand erläuterte die Geschäftsentwicklung sowohl im Rahmen einer Anlegermesse als auch quartalsweiser Telefonkonferenzen. Um den Komfort und die Effektivität des internetbasierten Informationsangebots weiter zu verbessern, hat die HHLA ihre Investor-Relations-Website über das Berichtsjahr in Teilbereichen neu strukturiert und deutlich erweitert. Im Zuge der gestiegenen Nutzung sozialer Medien wurde dabei u. a. auch der Kommunikationskanal Twitter neu eingeführt, um auf künftige und aktuelle Bekanntmachungen des Unternehmens hinzuweisen. Die Themenkreise, für die sich Anleger der HHLA im Geschäftsjahr 2011 besonders interessierten, umfassten neben der Mengen- und Ertragslage des Unter-

nehmens auch die Erweiterung von Umschlagkapazitäten in Nordeuropa und ihre Auswirkung auf die Wettbewerbssituation. Ebenso wurde die finanzielle Verfassung der Reedereien sowie die Bildung neuer Konsortien und Allianzen intensiv diskutiert. Zentrale Infrastrukturmaßnahmen, wie die Fahrrinnenanpassung der Elbe, der Instandhaltungsbedarf am Nord-Ostsee-Kanal oder die Ertüchtigung zentraler Schienenwege standen zudem einmal mehr im Vordergrund des Interesses. Von übergeordneter Bedeutung blieben dabei das ganze Jahr über Einschätzungen zur weiteren Konjunkturentwicklung. Die Wertschätzung für die Kommunikationsarbeit der HHLA zeigte sich 2011 u. a. in einer gegenüber dem Vorjahr um sieben Plätze verbesserten Bewertung der IR-Qualität – nunmehr unter den ersten 15 von 50 MDAX-Werten – durch die Zeitschrift Capital gemeinsam mit der Deutschen Vereinigung für Finanzanalyse und Asset Management (DVFA). Noch etwas besser schnitt das Leitmedium der IR-Kommunikation ab: Im renommierten Wettbewerb um den besten Geschäftsbericht, durchgeführt von manager magazin und Westfälischer Wilhelms-Universität Münster, konnte der Bericht der HHLA nach inhaltlicher Weiterentwicklung unter die Top 10 aller MDAX-Berichte vorrücken.

## Breit gestreute Aktionärsbasis

Trotz des rauen Börsenklimas zeigte sich die Aktionärsbasis der HHLA auch im Jahr 2011 weitgehend stabil. Größter Anteilseigner blieb mit 68,5% die Freie und Hansestadt Hamburg. Daneben besaß nach den Stimmrechtsmitteilungen, die der HHLA zum Jahresende 2011 vorlagen, kein Investor aus dem Streubesitz mehr als 3% aller ausstehenden Aktien. Von den frei gehandelten Stücken wurden rund 73,5% von institutionellen Investoren gehalten (im Vorjahr: 74,0%), während Privatanleger über rund 26,5% dieser Anteile verfügten (im Vorjahr: 26,0%). Mit insgesamt rund 35.000 registrierten Aktionären war das Grundkapital der HHLA weiterhin breit gestreut. Die größten Anteilseigner im Streubesitz verteilten sich regional vorwiegend auf Deutschland, Großbritannien, die USA und weitere, vor allem kontinentaleuropäische Länder.

## Analysten mit überwiegend positiven Einschätzungen

Die Zahl der Finanzanalysten, die die Geschäftsentwicklung der HHLA verfolgen und mit entsprechenden Berichten und Schätzungen begleiten, lag vor allem infolge einer stärkeren Fluktuation und struktureller Veränderungen im Bankensektor mit 24 leicht unter dem Vorjahreswert von 26, dies gewährleistet für MDAX-Verhältnisse jedoch noch immer eine weitreichende Abdeckung. Die überwiegende Zahl der Analysten empfiehlt, die HHLA Aktie zu kaufen oder zu halten. Als Werttreiber werden ein fortgesetztes Wirtschaftswachstum, die Fahrinnenanpassung der Elbe sowie weitere Effizienzsteigerungen genannt. Analysten mit Verkaufsempfehlungen betonen vor allem die Risiken durch die noch nicht erfolgte Elbvertiefung und die zunehmende Wettbewerbsintensität unter den Häfen Nordeuropas einschließlich des Ostseeraums.

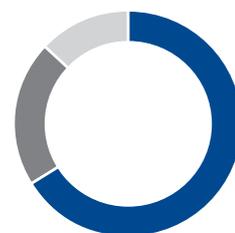
Die HHLA legt großen Wert auf eine breite und fundierte Abdeckung ihrer Aktie, da dadurch das Verständnis der Investoren für das Geschäftsmodell vertieft und ein umfassendes Meinungsspektrum gewährleistet wird. Diesem Ansatz folgend pflegt das Unternehmen einen intensiven Austausch mit allen Finanzanalysten und strebt fortwährend eine Erweiterung des Kreises unabhängiger Studien zur Geschäftsentwicklung an.

## Hauptversammlung beschließt Dividendenerhöhung

Am 16. Juni 2011 fand in Hamburg die vierte ordentliche Hauptversammlung seit dem Börsengang der HHLA im Jahr 2007 statt. Vertreten waren rund 1.000 Aktionäre bzw. 82 % des Grundkapitals (im Vorjahr: 78 %). Den Beschlussvorschlägen von Aufsichtsrat und Vorstand stimmten die anwesenden Anteilseigner mit großer Mehrheit zu – darunter auch einer Anhebung der Dividende um 37,5 % auf 0,55 € je dividendenberechtigte Aktie des börsennotierten Teilkonzerns Hafenlogistik (A-Aktie). Insgesamt schüttete die HHLA damit 38,5 Mio. € aus (im Vorjahr: 28,0 Mio. €), was einer Ausschüttungsquote von 55,1 % des Jahresüberschusses nach Anteilen anderer Gesellschafter des Teilkonzerns Hafenlogistik entsprach.

Auf der Basis des im Jahr 2011 erzielten Ergebnisses werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung 2012 eine weitere Steigerung der Dividende um 18,2 % auf 0,65 € je A-Aktie vorschlagen, wodurch sich der Gesamtbetrag auf 45,5 Mio. € erhöht. Damit hält die HHLA an ihrer Dividendenpolitik fest, nach Möglichkeit mindestens 50 % des relevanten Jahresüberschusses des Teilkonzerns Hafenlogistik an ihre Aktionäre auszuschütten.

## Analystenempfehlungen per 31.12.2011



- 67 % Kaufen/Übergewichten
- 21 % Halten/Neutral
- 13 % Verkaufen/Untergewichten

Eine Übersicht der Finanzanalysten finden sich auf [www.hhla.de](http://www.hhla.de)

## 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
Indexzugehörigkeit	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

 HHLA\_IR

Künftige und aktuelle Bekanntmachungen des Unternehmens finden sich auf dem Kommunikationskanal Twitter unter HHLA\_IR.

QR-Code zu Twitter:



# Bericht des Aufsichtsrats



Prof. Dr. Peer Witten  
Vorsitzender  
des Aufsichtsrats

## Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2011 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 2011 fanden turnusmäßig vier Aufsichtsratssitzungen, zwei Sondersitzungen sowie zwei schriftliche Beschlussverfahren statt. Es hat kein Aufsichtsratsmitglied an weniger als der Hälfte der Aufsichtsratssitzungen im Berichtsjahr teilgenommen.

In jeder ordentlichen Sitzung befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit der laufenden Geschäftsentwicklung und der Lage des HHLA Konzerns. Der Vorstand berichtete jeweils ausführlich 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. Darüber hinaus bildeten folgende Gegenstände weitere Schwerpunkte der jeweiligen Sitzungen:

In der Bilanzsitzung am 25. März 2011 wurden insbesondere die Berichterstattung und die Prüfung sowie die Billigung des Jahresabschlusses und des Lageberichts der HHLA einschließlich der Sparteneinzelabschlüsse für die A- und S-Sparte, des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 2010 behandelt. Vertreter des Abschlussprüfers nahmen an dieser Sitzung teil. Sie berichteten über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und standen für Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat befasste sich mit dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands und dem Vorschlag des Prüfungsausschusses für die Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2011. Es wurden außerdem u. a. die Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung 2011, der Bericht des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung, der Corporate-Governance-Bericht sowie die Verlängerung der Anstellungsverträge und der Bestellung von Dr. Stefan Behn und Dr. Roland Lappin als Mitglieder des Vorstands für weitere fünf Jahre behandelt.

In der Sitzung am 1. Juni 2011 befasste sich der Aufsichtsrat u. a. mit der Zustimmung zur Erteilung und zum Widerruf von Prokuren.

In der September-Sitzung führte der Aufsichtsrat die durch die beiden neu gewählten bzw. bestellten Aufsichtsratsmitglieder Michael Pirschel und Torsten Ballhause erforderlich gewordenen Nachbesetzungen in den Ausschüssen durch: Torsten Ballhause wurde für Uwe Schröder in den Finanzausschuss und in den

Prüfungsausschuss gewählt. Michael Pirschel wurde für Dr. Bernd Egert ebenfalls in den Finanzausschuss und in den Prüfungsausschuss gewählt. Thomas Mendrzyk wurde für Uwe Schröder in den Personalausschuss und Dr. Bernd Egert für Peter Wenzel in den Vermittlungsausschuss gewählt.

In der letzten Sitzung des Berichtszeitraums am 8. Dezember befasste sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit dem Wirtschaftsplan 2012, dem der Aufsichtsrat zustimmte, sowie der mittelfristigen Unternehmensplanung 2013 bis 2016. In einem weiteren Schwerpunkt befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Risikomanagementsystem der HHLA und hierbei insbesondere mit den Ergebnissen der Risikoinventur. Die Bestellung des Vorstandsvorsitzenden Klaus-Dieter Peters und des Vorstandsmitglieds Heinz Brandt wurde für weitere fünf Jahre verlängert. Weiterhin befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Ausscheiden von Dr. Sebastian Jürgens als Mitglied des Vorstands und hat einer einvernehmlichen Beendigung seines Vorstandsmandates zum 31. Dezember 2011 zugestimmt. 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.

In den Sondersitzungen am 19. Januar und am 29. April befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit einer möglichen M&A-Transaktion. In der Sitzung am 29. April wurde darüber hinaus der Verlängerung der Anstellungsverträge des Vorstandsvorsitzenden Klaus-Dieter Peters und der Vorstandsmitglieder Heinz Brandt und Dr. Sebastian Jürgens für weitere fünf Jahre sowie eine Ergänzung der Tagesordnung zur ordentlichen Hauptversammlung behandelt. In den schriftlichen Umlaufverfahren hat sich der Aufsichtsrat im März mit einer Umbesetzung im Personalausschuss (Dr. Bernd Egert für Peter Wenzel) sowie im April mit einer Ergänzung der Tagesordnung zur ordentlichen Hauptversammlung befasst.

## 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 Organe & Mandate, Seite 50 ff.

Der **Finanzausschuss** trat im Berichtszeitraum insgesamt viermal zusammen: im März, im Mai, im August und im November 2011. Kernpunkte seiner Tätigkeit waren dabei neben der Konzernergebnisberichterstattung und der allgemeinen Finanzlage des Konzerns die Befassung mit einer Bürgschaft zugunsten der HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o. (August-Sitzung). In der Dezember-Sitzung befasste sich der Finanzausschuss insbesondere mit der ausführlichen Vorprüfung des Wirtschaftsplans 2012 sowie mit der Mittelfristplanung 2013 bis 2016.

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 2011. 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 Mai-Sitzung bildeten der Zwischenbericht für das erste Quartal 2011 sowie der Bericht über die Prüfungstätigkeit der internen Revision die Schwerpunkte. Der Leiter der Internen Revision nahm an dieser Sitzung als Berichterstatter teil und gab umfassend Auskunft. In der dritten Sitzung im August hat sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit dem Zwischenbericht für das erste Halbjahr 2011 befasst. In der November-Sitzung bildeten der Zwischenbericht für das dritte Quartal 2011, die Erörterung von Prüfungsschwerpunkten und der Auftrag zur Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2011 an den Abschlussprüfer, die Erörterung der Ergebnisse der Risikoinventur 2011 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. Der Compliance-Beauftragte der HHLA nahm an dieser Sitzung als Berichtersteller teil; an den anderen Sitzungen des Prüfungsausschusses nahm er auch teil und berichtete jeweils über seine Tätigkeit sowie aktuelle Entwicklungen und stand für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. 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 2011 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 für das Geschäftsjahr 2010 (März-Sitzung) als auch der Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2012 und die Mittelfristplanung für die Jahre 2013 bis 2016 (November-Sitzung).

Der **Personalausschuss** ist im Berichtsjahr fünfmal (März, April, Juni, Oktober und Dezember 2011) zusammengetreten. Er befasste sich schwerpunktmäßig mit Vorstandsangelegenheiten und hierbei insbesondere mit der Vorbereitung und Ausarbeitung der Verlängerung der Anstellungsverträge der Vorstandsmitglieder für weitere fünf Jahre in der ersten Jahreshälfte sowie mit der einvernehmlichen Beendigung des Vorstandsmandates von Dr. Sebastian Jürgens zum Ende des Jahres.

Der **Nominierungsausschuss** ist im Geschäftsjahr 2011 zweimal zusammengetreten. Er befasste sich in seinen Sitzungen im April mit der Kandidatenauswahl und der Unterbreitung von Wahlvorschlägen an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung. Dabei wurden dem Aufsichtsrat Michael Pirschel sowie zwei Ersatzmitglieder als Kandidaten vorgeschlagen. Weiterhin begann der Nominierungsausschuss im Geschäftsjahr 2011 mit einer Vorauswahl von Kandidaten für die Aufsichtsratswahl 2012 unter Berücksichtigung der Zielsetzung für die Zusammensetzung des Aufsichtsrates nach Vielfaltskriterien vom Dezember 2010. Der Vermittlungsausschuss musste im Berichtszeitraum nicht zusammentreten.

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

In der Prüfungsausschusssitzung am 30. November 2011 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 8. Dezember 2011 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.

Interessenkonflikte von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern, die dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offenzulegen sind, 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 2011. ► siehe auch Corporate-Governance-Bericht, Seite 41 ff.

## Abschlussprüfung

Die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Hamburg, wurde von der Hauptversammlung am 16. Juni 2011 zum Abschlussprüfer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht des verkürzten Abschlusses und des Zwischenlageberichts für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2011 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 2011 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 und
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 2011 erstellt. Der Abschlussprüfer hat diesen Bericht geprüft, über das Ergebnis der Prüfung schriftlich berichtet und mit folgendem uneingeschränkten Bestätigungsmerk 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.“

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 2012 vorgenommen. In der Bilanzsitzung des Aufsichts-

rats am 28. März 2012 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 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 28. März 2012 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 für das Geschäftsjahr 2011 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.

## Personelle Veränderungen

### Aufsichtsrat

Peter Wenzel, Staatsrat a.D. der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, war vom Amtsgericht Hamburg bis zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung 2011 zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden. Für ihn haben die Anteilseigner auf der Hauptversammlung am 16. Juni 2011 Michael Pirschel, Abteilungsleiter in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, für die Zeit bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2011 beschließt, zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt. Für Uwe Schröder, der sein Amt altersbedingt im Juni 2011 niedergelegt hatte, hat das Amtsgericht Hamburg Torsten Ballhause, Gewerkschaftssekretär der Fachgruppe Häfen bei der Gewerkschaft ver.di, als Mitglied der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat bestellt. Die Bestellung von Herrn Ballhause gilt bis zum Ablauf der nächsten ordentlichen Hauptversammlung. Der Aufsichtsrat dankt den Herren Schröder und Wenzel für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

### Vorstand

Dr. Sebastian Jürgens hat sein Amt als Mitglied des HHLA-Vorstands einvernehmlich mit Wirkung zum 31. Dezember 2011 niedergelegt. Die Aufgaben von Herrn Dr. Jürgens übernimmt bis auf Weiteres der Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters. Die Bestellung von Dr. Stefan Behn und Dr. Roland Lappin (jeweils beginnend ab dem 1. Mai 2011), dem Vorstandsvorsitzenden Klaus Dieter-Peters und Heinz Brandt (jeweils beginnend ab dem 1. Januar 2012) wurde jeweils für fünf Jahre verlängert.

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 2011.

Hamburg, den 28. März 2012

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.

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.

- I 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.
- I 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.
- I 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 Organe und Mandate, Seite 50 ff.

### 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 bestand im Berichtszeitraum aus fünf Mitgliedern und besteht derzeit aus vier Mitgliedern. Für die Zusammensetzung ► siehe auch Organe und Mandate, Seite 50 ff. 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. Interessenkonflikte 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 nahestehenden

Personen oder ihnen persönlich nahestehenden Unternehmen andererseits bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Diese Geschäfte müssen marktüblichen Bedingungen entsprechen. Entsprechende Verträge bestanden im Berichtszeitraum nicht.

### Entsprechenserklärung

Auch im Geschäftsjahr 2011 haben sich Vorstand und Aufsichtsrat intensiv mit Themen der Corporate Governance befasst. Am 8. Dezember 2011 haben sie gemeinsam die Entsprechenserklärung 2011 gemäß § 161 AktG wie folgt abgegeben: Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 15. Dezember 2010 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“) in der am 2. Juli 2010 bekannt gemachten Fassung des Kodex vom 26. Mai 2010 mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird:

- a) Gemäß Ziffer 4.2.3 DCGK 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. Nach der in den derzeit geltenden Anstellungsverträgen vereinbarten Abfindungsregelung wird im Fall des vorzeitigen Ausscheidens ohne wichtigen Grund nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrages vergütet. Diese Regelung entspricht den Vorgaben des DCGK nur teilweise. Eine darüber hinausgehende Aufnahme von Abfindungs-Caps halten wir für wenig praktikabel, da Vorstandsverträge regelmäßig für die Dauer der Bestellperiode abgeschlossen werden und grundsätzlich nicht ordentlich kündbar sind.
- b) Gemäß Ziffer 7.1.2 DCGK 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 Vorabfassung

des Aufsichtsrates 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, 8. Dezember 2011

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 Verantwortungsbereich 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. Verhalten im Wettbewerb, der Vermeidung von Korruption, keine Diskriminierung und Interessenkonflikten sowie dem Umgang mit sensiblen Unternehmensinformationen, insbesondere von Insiderinformationen, formuliert. ► siehe auch [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 2011 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 systematische Analyse von Compliance-Risiken und die Durchführung von Schulungen zum Verhaltenskodex sowie zu Spezialthemen wie z. B. der Vermeidung von Korruption und dem Arbeitsschutz bei in- und ausländischen HHLA-Gesellschaften weiter ausgebaut. 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 weiterentwickelt.

### 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 Nachhaltigkeit, Seite 73 ff.

## 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 erforderlichen 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.

- I 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 angehört.

### **Stand der Umsetzung**

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. Im gegenwärtigen Prozess zur Auswahl von potenziellen Kandidaten für die nächste Amtsperiode der Aufsichtsratsmitglieder ab Mitte 2012 und der entsprechenden Unterbreitung von Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung wird darüber hinaus insbesondere auch

das formulierte Zielbild für Vielfalt (Diversity) durch den Nominierungsausschuss und den Aufsichtsrat berücksichtigt.

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

Im Geschäftsjahr 2011 sind der Gesellschaft keine meldepflichtigen Erwerbsgeschäfte von HHLA Aktien durch Organmitglieder mitgeteilt worden.

Insgesamt besaßen Vorstand und Aufsichtsrat am 31. Dezember 2011 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 Seite 97 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 nutzbares 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 2011, der Ernst & Young GmbH, 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. Wie bereits im Vergütungsbericht des Vorjahres erwähnt, hat der Aufsichtsrat nach dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) in seiner Sitzung im Dezember 2010 mit der Unterstützung eines unabhängigen Vergütungsberaters ein neues Vergütungssystem verabschiedet, welches seit dem 1. Januar 2011 zur Anwendung kommt.

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder im Berichtszeitraum setzt sich aus einem erfolgsunabhängigen Jahresgehalt, einer erfolgsabhängigen Tantieme und Nebenleistungen zusammen.

Das feste Jahresgehalt wird in zwölf monatlichen Teilbeträgen ausbezahlt. Zum Festgehalt gehören Nebenleistungen in Form von Sachbezügen. Diese bestehen in einem Anspruch auf (auch privater) Nutzung eines angemessenen Dienstwagens und der Übernahme von Versicherungsprämien. Diese Nebenleistungen sind als Vergütungsbestandteile von den Mitgliedern des Vorstands zu versteuern.

Die erfolgsabhängige Tantieme wird grundsätzlich auf der Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage festgelegt. Für das Geschäftsjahr 2011, in dem das neue Vergütungssystem erstmals zur Anwendung kommt, werden abweichend hiervon die letzten beiden Geschäftsjahre zugrunde gelegt. 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 Grundstücks- und Firmenveräußerungen, die durchschnittliche Kapitalrentabilität (ROCE) sowie die Erreichung von Zielen in den Bereichen Umwelt (Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Wertes pro umgeschlagenem und transportiertem Container) und Soziales (mit den Komponenten Aus- und Fortbildung, Gesundheit und Beschäftigung) in dem gleichen Betrachtungszeitraum. Dabei wurden für die Jahre 2011 bis 2013 für jede der Berechnungskomponenten Zielkorridore festgelegt, deren Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst. Die Berechnungskomponente EBIT einerseits und die vorstehend

### Individuelle Vergütung des Vorstands in €

	Erfolgsunabhängige Leistung				Erfolgsabhängige Komponenten				Zuführung zur Pensionsrückstellung <sup>1</sup>	
	Grundgehalt		Nebenleistungen		Gesamtbezüge					
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Klaus-Dieter Peters	465.000	350.000	13.451	13.521	543.586	350.214	1.022.036	713.735	258.532	242.391
Dr. Stefan Behn	325.000	275.000	12.188	12.237	380.132	175.107	717.321	462.344	157.582	147.176
Heinz Brandt	325.000	275.000	13.594	12.734	380.132	175.107	718.726	462.841	185.272	163.997
Dr. Sebastian Jürgens	325.000	275.000	231.902	8.955	325.000	175.107	881.902	459.062	90.772	79.528
Dr. Roland Lappin	325.000	275.000	7.665	5.906	380.132	175.107	712.798	456.013	99.001	91.201
<b>Gesamt</b>	<b>1.765.000</b>	<b>1.450.000</b>	<b>278.800</b>	<b>53.353</b>	<b>2.008.983</b>	<b>1.050.642</b>	<b>4.052.783</b>	<b>2.553.995</b>	<b>791.159</b>	<b>724.293</b>

<sup>1</sup> Die Zuführung zur Pensionsrückstellung enthält – abweichend zum Vorjahr – nur die auf das Berichtsjahr entfallenden Dienstzeit- und Zinsaufwendungen. Der Vorjahresausweis wurde aus Gründen der Vergleichbarkeit entsprechend angepasst.

beschriebenen Nachhaltigkeitskomponenten andererseits werden dabei etwa hälftig gewichtet. Die variable Vergütung ist auf maximal 150 % der Grundvergütung begrenzt. Sie wird nach Feststellung des Jahresabschlusses ausgezahlt.

Außerdem besteht für jedes Vorstandsmitglied eine Pensionszusage. Ruhegehälter werden an frühere Vorstandsmitglieder gezahlt, die entweder nach mindestens 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 %. Angerechnet werden hierbei verschiedene Einkünfte wie zum Beispiel aus selbstständiger oder nichtselbstständiger Arbeit und teilweise auch solche aus der gesetzlichen Rentenversicherung und Versorgungsbezüge aus öffentlichen Mitteln.

Hinterbliebene Ehepartner von Vorstandsmitgliedern erhalten ein Witwengeld von 55 bis 60 % des Ruhegehalts und Kinder ein Waisengeld von 12 bis 20 % des Ruhegehalts. Sollte der Anspruch auf das Ruhegehalt ruhen oder nicht bestehen, so wird zeitlich begrenzt ein Übergangs- bzw. Überbrückungsgeld in Abhängigkeit vom Jahresgrundgehalt gezahlt.

Nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand zum 31. Dezember 2011 erhält Herr Dr. Jürgens längstens bis zum 31. Dezember 2013 das vertraglich vereinbarte Grundgehalt. Für die erfolgsabhängige Vergütung wurde ein Betrag in Höhe von 325.000 Euro als Berechnungsgröße festgeschrieben. Endet das Anstellungsverhältnis vor dem 31. Dezember 2013, erhält Herr Dr. Jürgens eine Abfindung in

Höhe von 42 % der bis zum 31. Dezember 2013 noch zu zahlenden Restvergütung, welche sich halbiert, wenn Herr Dr. Jürgens vor dem 30. Juni 2012 bei einem unmittelbaren Konkurrenten in Hamburg tätig wird. Die bereits für Herrn Dr. Jürgens aufgelaufene Rückstellung für Versorgungsleistungen in Höhe von 223.000 Euro wurde im Berichtszeitraum an ihn ausgezahlt. ► siehe auch Individuelle Vergütung des Vorstands, Seite 47.

In den im Berichtszeitraum geltenden Dienstverträgen ist eine Abfindungsregelung für Change-of-Control-Fälle und vergleichbare Sachverhalte enthalten, der zufolge Vorstandsmitglieder bei einer hierdurch veranlassten vorzeitigen Beendigung der Dienstverträge 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 hiervon unberührt. Für den Fall sonstiger vorzeitiger Beendigung der Dienstverträge ohne wichtigen Grund ist die Zahlung einer Abfindung durch die Gesellschaft auf die Restlaufzeit des Dienstvertrags begrenzt.

Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Vorstandsmitgliedern nicht gewährt. Insgesamt betragen die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands für die Tätigkeit im Geschäftsjahr 2011 rund 4,1 Millionen Euro (im Vorjahr: 2,5 Millionen Euro) und lagen damit um 11,8 % über dem Niveau des Geschäftsjahres 2008. Frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 781.666 Euro (im Vorjahr: 820.880 Euro). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden insgesamt 10.339.784 Euro (im Vorjahr: 11.691.935 Euro) 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 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 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 Euro pro Geschäftsjahr je Ausschuss, der Vorsitzende des Ausschusses

5.000 Euro, insgesamt jedoch höchstens 10.000 Euro. 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.

Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Aufsichtsratsmitgliedern nicht gewährt. Abgesehen von den im Rahmen von Anstellungsverträgen der Arbeitnehmervertreter geschuldeten Vergütungen wurden den Mitgliedern des Aufsichtsrats für weitere persönliche Leistungen keine Vergütungen gewährt. Insgesamt betragen die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats 291.148 Euro (im Vorjahr: 291.395 Euro).

### Individuelle Vergütung des Aufsichtsrats in €

	Fix		Variabel		Feste Vergütung für Ausschusstätigkeiten		Sitzungsgelder		Gesamt	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Prof. Dr. Peer Witten	30.000	30.000	10.500	10.500	5.000	5.000	2.750	2.500	48.250	48.000
Wolfgang Rose	15.000	15.000	5.250	5.250	2.500	2.500	2.500	2.250	25.250	25.000
Torsten Ballhause	3.890	0	1.362	0	1.616	0	1.000	0	7.868	0
Dr. Bernd Egert	10.000	10.000	3.500	3.500	7.753	7.500	2.500	3.250	23.753	24.250
Carsten Frigge	0	5.945	0	2.081	0	1.486	0	1.500	0	11.012
Holger Heinzl	10.000	10.000	3.500	3.500	0	0	1.500	750	15.000	14.250
Jörg Klauke	10.000	10.000	3.500	3.500	5.000	5.000	3.500	3.000	22.000	21.500
Dr. Rainer Klemmt-Nissen	10.000	10.000	3.500	3.500	10.000	10.000	4.000	3.250	27.500	26.750
Thomas Mendrzik	10.000	10.000	3.500	3.500	3.308	2.500	2.500	1.500	19.308	17.500
Arno Münster	10.000	10.000	3.500	3.500	10.000	10.000	5.250	5.000	28.750	28.500
Michael Pirschel	5.452	0	1.908	0	1.616	0	1.000	0	9.977	0
Peter Wenzel	4.575	3.589	1.601	1.256	651	788	1.000	1.000	7.827	6.633
Uwe Schröder	4.959	10.000	1.736	3.500	3.719	7.500	2.750	4.500	13.164	25.500
Walter Stork	10.000	10.000	3.500	3.500	5.000	5.000	3.250	3.500	21.750	22.000
Jörg Wohlers	10.000	10.000	3.500	3.500	5.000	5.000	2.250	2.000	20.750	20.500
<b>Gesamt</b>	<b>143.877</b>	<b>144.534</b>	<b>50.357</b>	<b>50.587</b>	<b>61.164</b>	<b>62.274</b>	<b>35.750</b>	<b>34.000</b>	<b>291.148</b>	<b>291.395</b>

Sämtliche Beträge ohne gesetzliche Mehrwertsteuer.

# Organe und Mandate

## Der Aufsichtsrat und seine Mandate\*

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

Vorsitzender

Kaufmann, Hamburg

Ehem. Mitglied des Konzern-Vorstands der Otto-Gruppe

#### **Weitere Aufsichtsratsmandate**

- | KWG Kommunale Wohnen AG, Hamburg (Vorsitzender)
- | Lufthansa Cargo AG, Frankfurt am Main
- | Otto Group, Hamburg
- | Otto AG für Beteiligungen, Hamburg

#### **Beiratsmandate**

- | Forum Grundstücksgesellschaft GmbH & Co. KG, Hamburg
- | Röhlig & Co. Holding GmbH & Co. KG, Bremen
- | Verwaltungsgesellschaft Otto mbH, Hamburg

### **Wolfgang Rose**

Stellvertretender Vorsitzender

Bankkaufmann, Hamburg

Landesbezirksleiter der ver.di in Hamburg

#### **Weitere Aufsichtsratsmandate**

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

### **Torsten Ballhause** (seit 12. August 2011)

Dipl. Wirtschafts- und Arbeitsjurist (HWP), Hamburg

Gewerkschaftssekretär der Fachgruppe Häfen, ver.di Hamburg

#### **Weitere Aufsichtsratsmandate**

- | HHLA Container Terminals GmbH, Hamburg

### **Dr. Bernd Egert**

Physiker, Winsen (Luhe)

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

#### **Weitere Aufsichtsratsmandate**

- | Flughafen Hamburg GmbH, Hamburg
- | LZN Laser Zentrum Nord GmbH, Hamburg (Vorsitzender)
- | HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH, Hamburg (seit 29. März 2011)
- | hySOLUTIONS GmbH, Hamburg (seit 18. August 2011)
- | Erneuerbare Energien Hamburg GmbH, Hamburg (seit 29. März 2011)
- | HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (seit 29. März 2011)

### **Holger Heinzl**

Dipl.-Kaufmann, Hittfeld

Leiter Finanzen und Controlling der HHLA

- | Mitglied der Vertreterversammlung der Hafen Hamburg Marketing e.V., Hamburg
- | Mitglied des Verwaltungsausschusses für den Hafenfonds der Gesamthafen-Betriebsgesellschaft mbH, Hamburg

### **Jörg Klauke**

Hafenfacharbeiter, Hamburg

Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der HHLA

#### **Weitere Aufsichtsratsmandate**

- | HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg
- | Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg
- | HHLA Container Terminals GmbH, Hamburg

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

Verwaltungsjurist, Hamburg

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

#### **Weitere Aufsichtsratsmandate**

- | Hamburger Hochbahn AG, Hamburg
- | HHLA Container Terminals GmbH, Hamburg
- | HSH Nordbank AG, Hamburg
- | HMC Hamburg Messe und Congress GmbH, Hamburg
- | Hapag-Lloyd AG, Hamburg (seit 30. März 2011)
- | Hapag-Lloyd Holding AG, Hamburg (seit 30. März 2011)

### **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

Vorsitzender des Betriebsrates der HHLA und des Konzernbetriebsrates

#### **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

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

#### Beiratsmandate

- ▮ HHLA Personal-Service-Gesellschaft mbH, Hamburg

#### **Michael Pirschel** (seit 16. Juni 2011)

Dipl.-Volkswirt, Bispingen

Abteilungsleiter in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg

#### Weitere Aufsichtsratsmandate

- ▮ HHLA Container Terminals GmbH, Hamburg
- ▮ Fischmarkt Hamburg Altona GmbH, Hamburg
- ▮ HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg
- ▮ ReGe Hamburg Projektrealisierungsgesellschaft mbH, Hamburg (bis 17. Mai 2011)
- ▮ Projektierungsgesellschaft Finkenwerder mbH & Co. KG, Hamburg (bis 17. Mai 2011)

#### **Uwe Schröder** (bis 30. Juni 2011)

Gewerkschaftssekretär der Fachgruppe Häfen, ver.di, Hamburg

#### **Walter Stork**

Speditionskaufmann, Hamburg

Ehem. Vorstandsvorsitzender der NAVIS Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft AG, Hamburg

#### Weitere Aufsichtsratsmandate

- ▮ DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Hamburg
- ▮ HHLA Container Terminals GmbH, Hamburg
- ▮ NAVIS Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft AG, Hamburg (Vorsitzender)

#### Verwaltungsratsmandate

- ▮ DIHS-DAKOSY Interessengemeinschaft Hamburger Spediteure GmbH, Hamburg

#### **Peter Wenzel** (bis 16. Juni 2011)

Bankfachwirt, Hamburg

Staatsrat a.D. der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg

#### Weitere Aufsichtsratsmandate

- ▮ Dedalus GmbH & Co. KGaA, Stuttgart (bis 29. März 2011)
- ▮ ReGe Hamburg Projektrealisierungsgesellschaft mbH, Hamburg (bis 29. März 2011)
- ▮ Projektierungsgesellschaft Finkenwerder mbH & Co. KG, Hamburg (bis 29. März 2011)
- ▮ HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (bis 29. März 2011)
- ▮ Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg (bis 29. März 2011)
- ▮ HMC Hamburg Messe und Congress GmbH, Hamburg (bis 29. März 2011)
- ▮ HHT Hamburg Tourismus GmbH, Hamburg (bis 29. März 2011)

#### **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 (stellv. Vorsitzender)
- ▮ Deutsche Sparkassen Leasing Verwaltungs-Aktiengesellschaft, Bad Homburg v. d. Höhe
- ▮ Deutsche Leasing AG, Bad Homburg v. d. Höhe
- ▮ 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)

#### Verwaltungsratsmandate

- ▮ BTG Beteiligungsgesellschaft Hamburg mbH, Hamburg (Vorsitzer) (bis 12. April 2011)
- ▮ Bürgerschaftsgemeinschaft Hamburg GmbH, Hamburg (bis 7. Mai 2011)

### Ausschüsse des Aufsichtsrats

#### **Finanzausschuss**

Dr. Rainer Klemmt-Nissen (Vorsitzender)

Arno Münster (stellv. Vorsitzender)

Torsten Ballhause (seit 5. September 2011)

Dr. Bernd Egert (bis 5. September 2011)

Jörg Klauke

Michael Pirschel (seit 5. September 2011)

Uwe Schröder (bis 30. Juni 2011)

Walter Stork

#### **Prüfungsausschuss**

Jörg Wohlers (Vorsitzender)

Arno Münster (stellv. Vorsitzender)

Torsten Ballhause (seit 5. September 2011)

Dr. Bernd Egert (bis 5. September 2011)

Jörg Klauke

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Michael Pirschel (seit 5. September 2011)

Uwe Schröder (bis 30. Juni 2011)

### Immobilienausschuss

Dr. Rainer Klemmt-Nissen (Vorsitzender)  
Thomas Mendrzik (stellv. Vorsitzender)  
Dr. Bernd Egert (bis 8. Dezember 2011)  
Arno Münster  
Michael Pirschel (seit 8. Dezember 2011)

### Personalausschuss

Prof. Dr. Peer Witten (Vorsitzender)  
Arno Münster (stellv. Vorsitzender)  
Dr. Bernd Egert (seit 5. April 2011)  
Thomas Mendrzik (seit 5. September 2011)  
Wolfgang Rose  
Uwe Schröder (bis 30. Juni 2011)  
Walter Stork  
Peter Wenzel (bis 5. April 2011)

### Nominierungsausschuss

Prof. Dr. Peer Witten (Vorsitzender)  
Dr. Bernd Egert (seit 5. April 2011)  
Walter Stork  
Peter Wenzel (bis 5. April 2011)

### Vermittlungsausschuss

Prof. Dr. Peer Witten (Vorsitzender)  
Dr. Bernd Egert (seit 5. September 2011)  
Arno Münster  
Wolfgang Rose  
Peter Wenzel (bis 16. Juni 2011)

## Der Vorstand und seine Mandate\*

### Klaus-Dieter Peters

Vorsitzender  
Speditionskaufmann, Hamburg  
Erstbestellung: 2003

#### Zuständigkeitsbereiche

- | Vorstandskoordination
- | Unternehmenskommunikation
- | Unternehmensentwicklung
- | Nachhaltigkeit
- | Segment Intermodal (seit 9. Dezember 2011)
- | Segment Logistik (seit 9. Dezember 2011)

#### 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
- | HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg
- | HHLA Intermodal GmbH, Hamburg
- | CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg
- | POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg  
(seit 22. Dezember 2011)
- | METTRANS a. s., Prag, Tschechien (seit 16. Dezember 2011)
- | Ulrich Stein GmbH, Hamburg (seit 22. Dezember 2011)
- | HHLA Logistics GmbH, Hamburg (seit 22. Dezember 2011)
- | HHLA Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG, Hamburg  
(seit 22. Dezember 2011)
- | HHLA Logistics Altenwerder Verwaltungsgesellschaft mbH,  
Hamburg (seit 22. Dezember 2011)
- | HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg  
(seit 22. Dezember 2011)

### 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
- | Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven
- | Cuxcargo Hafenbetrieb 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 Hafenbetrieb 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
- | GHF Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-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** (bis 31. Dezember 2011)

Rechtsanwalt, Hamburg

Erstbestellung: 2009

#### **Zuständigkeitsbereiche**

- | Segment Intermodal (bis 8. Dezember 2011)
- | Segment Logistik (bis 8. Dezember 2011)

#### **Aufsichtsratsmandate**

- | POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg (bis 9. Dezember 2011)
- | METRANS a.s., Prag, Tschechien (bis 16. Dezember 2011)
- | Ulrich Stein GmbH, Hamburg (bis 9. Dezember 2011)
- | TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main (bis 9. Dezember 2011)
- | HHLA Logistics GmbH, Hamburg (bis 9. Dezember 2011)
- | HHLA Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG, Hamburg (bis 9. Dezember 2011)
- | HHLA Logistics Altenwerder Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (bis 9. Dezember 2011)
- | HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o., Warschau, Polen (bis 9. Dezember 2011)
- | HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg (bis 9. Dezember 2011)
- | HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg (bis 9. Dezember 2011)
- | Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg (bis 9. Dezember 2011)

- | IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg (bis 9. Dezember 2011)
- | IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (bis 9. Dezember 2011)

#### **Beiratsmandate**

- | UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg (bis 9. Dezember 2011)
- | CIT Container Inland Trucking GmbH, Hamburg (bis 9. Dezember 2011)

### **Dr. Roland Lappin**

Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Hamburg

Erstbestellung: 2003

#### **Zuständigkeitsbereiche**

- | Finanzen und 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
- | GHF Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-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
- | METRANS a.s., Prag, Tschechien
- | POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg
- | IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg
- | IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg

#### **Beiratsmandate**

- | SC HPC Ukraina, Odessa, Ukraine

# Geschäftsentwicklung im Überblick

## Mengenwachstum oberhalb der Marktentwicklung

- | Überdurchschnittliche Zuwachsraten in Umschlag- und Transportmenge
- | Zugewinn neuer Dienste und robuste Wachstumsdynamik in Kernmärkten
- | Verbesserung der Marktposition gegenüber europäischen Konkurrenzhäfen

## Konzernumsatz auf 1.217,3 Mio. € gesteigert

- | Kräftige Mengendynamik stärkster Umsatztreiber
- | Scharfer Preiswettbewerb durch Kapazitätsüberhänge im Markt
- | Zunahme ertragsschwächerer Feederverkehrs- und tendenziell höhere Lagergelder

## Betriebsergebnis (EBIT) auf 207,0 Mio. € verbessert

- | Kostenanstieg unterhalb des Mengenwachstums
- | Nachholeffekte aus Instandhaltungsmaßnahmen und beendeter Kurzarbeit
- | Erhöhter Aufwand durch Spitzenlasten in Großschiffsabfertigungen

## Free Cashflow von 128,1 Mio. € erwirtschaftet

- | Ergebnisgetriebener Anstieg des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit
- | Gestiegene Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen
- | Vorschlag einer erhöhten Dividendenzahlung

## Bilanzsumme auf 1.811,5 Mio. € erhöht

- | Zunahme von Eigenkapital und Eigenkapitalquote
- | Steigerung der verfügbaren Liquidität
- | Starke Kapitalausstattung mit finanziellen Handlungsspielräumen

## Ambitionierte Ziele für das Geschäftsjahr 2012

- | Steigerung von Umschlag- und Transportmenge oberhalb des Marktwachstums
- | Umsatzwachstum im Bereich von 5 %
- | EBIT-Marge im Bereich des Vorjahres unter Ausgleich der Kosteninflation

# Detailindex

---

## Konzernlagebericht

---

- |                                                    |                                                                                |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| <b>57</b> Der Konzern im Überblick                 | <b>78</b> Wirtschaftliche Rahmenbedingungen                                    |
| <b>57</b> Die Führungsstruktur der HHLA            | <b>80</b> Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage                            |
| <b>58</b> Die Segmente des Konzerns                | <b>84</b> Segment Container                                                    |
| <b>59</b> Marktposition                            | <b>85</b> Segment Intermodal                                                   |
| <b>62</b> Vertrieb und Kundenstruktur              | <b>87</b> Segment Logistik                                                     |
| <b>63</b> Unternehmensstrategie                    | <b>88</b> Segment Immobilien                                                   |
| <b>65</b> Rechtliche Rahmenbedingungen             | <b>88</b> Finanz- und Vermögenslage                                            |
| <b>66</b> Unternehmenssteuerung und Wertmanagement | <b>93</b> Angaben nach § 289 Abs. 4, § 315 Abs. 4 HGB und erläuternder Bericht |
| <b>68</b> Personal                                 | <b>97</b> Risiko- und Chancenbericht                                           |
| <b>70</b> Einkauf und Materialwirtschaft           | <b>106</b> Nachtragsbericht                                                    |
| <b>71</b> Forschung und Entwicklung                | <b>106</b> Prognosebericht                                                     |
| <b>73</b> Nachhaltigkeit                           | <b>112</b> Erklärung des Vorstands                                             |

# Konzernstruktur

Konzern



	<p><b>Holding/Übrige</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>  Entwicklung von Konzern- und Segmentstrategien</li> <li>  Steuerung von Ressourcen und Prozessen</li> <li>  Bündelung interner Serviceleistungen</li> <li>  Betrieb von Schwimmkränen</li> <li>  Entwicklung und Vermietung von Hafenlogistik-Immobilien</li> </ul>			
Teilkonzerne	<p><b>Hafenlogistik</b> Börsennotierte A-Aktien</p>			<p><b>Immobilien</b> Nicht börsennotierte S-Aktien</p>
Segmente	<b>Container</b>	<b>Intermodal</b>	<b>Logistik</b>	<b>Immobilien</b>
Tätigkeitsschwerpunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Containerumschlag</li> <li>  Containertransfer zwischen Verkehrsträgern (Schiff, Bahn, Lkw)</li> <li>  Containernahe Dienstleistungen (z. B. Lagerung, Wartung, Reparatur)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Transportleistungen mittels Bahn und Lkw im Seehafenhinterland</li> <li>  Be- und Entladung von Verkehrsträgern</li> <li>  Betrieb von Binnenterminals</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Spezialumschlag von Massengütern, Früchten, Kfz u. a.</li> <li>  Beratung und Training</li> <li>  Lager- und Kontraktlogistik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Geschäftsaktivitäten rund um die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und der Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH</li> <li>  Entwicklung</li> <li>  Vermietung</li> <li>  Facility-Management</li> </ul>
Ausgewählte Konzerngesellschaften mit Beteiligungsquote	<p>HHLA Container Terminal Burchardkai 100,0%</p> <p>HHLA Container Terminal Altenwerder 74,9%</p> <p>HHLA Container Terminal Tollerort 100,0%</p> <p>SC HPC Ukraina 100,0%</p>	<p>Metrans-Gruppe 51,5%</p> <p>TFG Transfracht 50,0%</p> <p>Polzug Intermodal 33,3%</p> <p>CTD Container-Transport-Dienst 100,0%</p>	<p>Unikai Lagerei- und Speditionsgesellschaft 51,0%</p> <p>HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum 51,0%</p> <p>HPC Hamburg Port Consulting 100,0%</p> <p>Hansaport 49,0%</p> <p>HHLA Logistics 100,0%</p>	<p>Speicherstadtimmobilien der Hamburger Hafen und Logistik AG 100,0%</p> <p>Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH 100,0%</p>

► Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern finden Sie auf Seite 180 f.

# Konzernlagebericht

## Der Konzern im Überblick

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein führendes Unternehmen der Seehafenverkehrswirtschaft in Europa. Als integrierter Umschlag-, Transport- und Logistikanbieter erbringt der HHLA Konzern Dienstleistungen entlang der logistischen Kette zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland. Seit der Gründung der HHLA entwickelt und vermietet das Unternehmen zudem Immobilien am Standort Hamburg. Die HHLA steuert den Konzern als strategische Management-Holding. Das operative Geschäft wird von insgesamt 34 inländischen und sieben ausländischen Gesellschaften betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Konzerns zählen. Im Zuge einer Vereinfachung der Konzernstruktur wurden im Geschäftsjahr 2011 mehrere Konzerngesellschaften verschmolzen, während eine Gesellschaft aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden ist. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 3, Seite 132. Darüber hinaus wurden an der Unternehmensstruktur 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 (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 hafenumschlagsspezifischen 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 in Frankreich. Der geografische Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit der HHLA liegt im Hamburger Hafen und in dessen Hinterland. Der Hamburger Hafen ist eine 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 hafenumschlagsspezifischen Immobilien der HHLA, d. h. die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und am Fischmarkt Hamburg-Altona. 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 vollständig im Besitz 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 gehörten im Geschäftsjahr 2011 fünf Mitglieder an, deren Verantwortungsbereiche nach Aufgaben sowie nach Segmenten gegliedert sind.

## 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> <li>┆ Unternehmenskommunikation</li> <li>┆ Unternehmensentwicklung</li> <li>┆ Nachhaltigkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>┆ Segment Container</li> <li>┆ Informationssysteme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>┆ Personalmanagement</li> <li>┆ Einkauf und Materialwirtschaft</li> <li>┆ Recht und Versicherungen</li> <li>┆ Arbeitsschutzmanagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>┆ Segment Intermodal</li> <li>┆ Segment Logistik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>┆ Finanzen und Controlling</li> <li>┆ Investor Relations</li> <li>┆ Revision</li> <li>┆ Segment Immobilien</li> </ul>

\* bis 31.12.2011

Zum 31. Dezember schied Dr. Sebastian Jürgens einvernehmlich aus dem Vorstand der HHLA aus. Seine Ressortzuständigkeit ging bis auf Weiteres auf den Vorstandsvorsitzenden Klaus-Dieter Peters über.

Der Aufsichtsrat umfasst insgesamt zwölf Personen und setzt sich aus je sechs Mitgliedern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen.  
► siehe auch Organe und Mandate, Seite 50.

## Die Segmente des Konzerns

### Segment Container

Das 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 (Bahn, Lkw, Feeder- oder Binnenschiff) 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 (CTO, 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 Seehafen hinterlandverkehr per Bahn und Lkw anzubieten. Die Bahngesellschaften Metrans, Transfracht 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 Binnen-terminals 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 sowie 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

### 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 Kaimauernmieten
- ┆ Nutzungsentgelte (Lokomotiven, Bahntrassen)
- ┆ Abschreibungen
- ┆ Wartung und Instandhaltung
- ┆ Fremdleistungen
- ┆ Finanzierungskosten

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 Hafendrand. 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 Bautechnik 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.

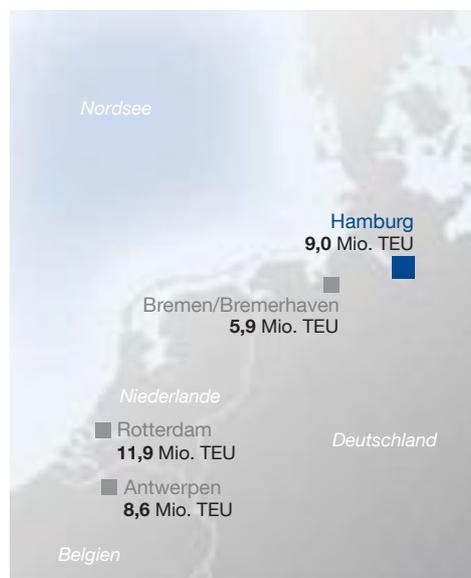
Der Seegüterverkehr gilt insgesamt als Wachstumsmarkt, nachdem vor allem niedrige Transportkosten in Relation zum Warenwert und der Abbau von Handelshemmnissen günstige Voraussetzungen für die Internationalisierung der Arbeitsteilung bei Beschaffung, Produktion und Absatz geschaffen haben. Dabei ist 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. So sind die Entwicklungsprozesse vieler aufstre-

bender 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.

Weitere Umschlagplätze, wie Zeebrügge, Southampton oder Felixstowe, sind gemessen an ihrem lokalen Ladungsaufkommen und der Reichweite ihres Einzugsgebiets deutlich kleiner. Die Häfen in der Ostsee werden zurzeit vor allem von Zubringerverkehren bedient, die über die zentralen Bündelungspunkte in der Nordrange agieren (Hub and Spoke). Konkurrenz zu diesem Verbundsystem bilden Direktanläufe durch Überseedienste. Ausbauprojekte, wie insbesondere der Terminalneubau in Wilhelmshaven (Jade-WeserPort nahe Bremerhaven) und die Hafenerweiterung in Rotterdam (Maasvlakte 2), werden in den nächsten Jahren schrittweise neue Umschlagkapazität an den Markt bringen.

### Größte Nordrange-Häfen nach Umschlagvolumen 2011



Quelle: Port Authorities

### See-Containerumschlag im Hamburger Hafen nach Fahrtgebieten 2011



- 58 % Asien
- 12 % Osteuropa (Ostsee)
- 10 % Skandinavien
- 5 % Nordamerika
- 5 % Südamerika
- 5 % Übriges Europa
- 2 % Afrika
- 3 % Sonstige Länder

Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

Je nach Konjunkturverlauf und damit der Nachfrageentwicklung kann dies vor allem bei weniger standortgebundenem Ladungsaufkommen, wie seeseitigen Zubringerverkehren, zu einer Intensivierung des Wettbewerbs führen.

#### Seeverkehr im Hamburger Hafen nach wichtigen Gütergruppen 2011

in Mio. t	Empfang	Versand
Nahrungs- und Genussmittel	6,7	6,8
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	7,2	3,8
Chemische Erzeugnisse	5,9	10,3
Textil- und Lederwaren	2,4	1,2
Maschinen und elektronische Erzeugnisse	4,5	5,5
Erze, Steine und Erden	10,6	0,6
Metalle und Metallerzeugnisse	3,9	3,9
Glaswaren und Porzellan	1,8	1,9
Fahrzeuge	1,5	2,1
Abfälle	1,0	1,4
Mineralölerzeugnisse	5,3	2,9
Holzwaren, Papier und Pappe	3,1	2,3
Kohle, Rohöl und Erdgas	9,8	0,2
Möbel, Schmuck, Instrumente	1,6	1,0
Sonstiges und Sammelgut	1,9	3,3
<b>Insgesamt</b>	<b>67,2</b>	<b>47,2</b>

Quelle: Statistikamt Nord, Hamburg

#### Top 20 Häfen nach Umschlagvolumen 2011

in Mio. TEU	
1.	Shanghai, China 31,7
2.	Singapur 29,9
3.	Hongkong, China 24,4
4.	Shenzhen, China 22,6
5.	Busan, Südkorea 16,1
6.	Ningbo, China 14,8
7.	Guangzhou, China 14,2
8.	Los Angeles/Long Beach, USA 14,0
9.	Qingdao, China 13,0
10.	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate 13,0
11.	Rotterdam, Niederlande 11,9
12.	Tianjin, China 11,6
13.	Port Kelang, Malaysia 9,6
14.	Kaohsiung, Taiwan 9,6
15.	<b>Hamburg, Deutschland 9,0</b>
16.	Antwerpen, Belgien 8,6
17.	Tanjung Pelepas, Malaysia 7,5
18.	Xiamen, China 6,5
19.	Dalian, China 6,4
20.	Bremerhaven, Deutschland 5,9

Quelle: AXS Alphaliner

Für das **Segment Container** verfügt der Hamburger Hafen als am östlichsten gelegener Nordseehafen zum einen über besonders günstige 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 Containerdrehscheibe.

Mit einem Umschlagvolumen von 9,0 Mio. Standardcontainern (TEU) konnte Hamburg 2011 nach Rotterdam wieder auf Rang zwei der größten europäischen Containerhäfen vorrücken. Die Im- und Exportmengen zeigten dabei abermals ein weitgehend ausgeglichenes Verhältnis. Dies führte zu einer vergleichsweise geringen Leercontainerquote, was aus Reedersicht zur Attraktivität des Standorts beiträgt.

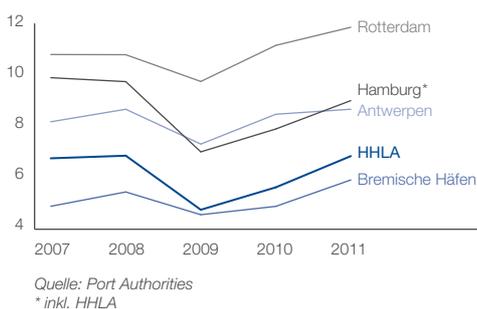
Unter den weltweit führenden Überseehäfen rangiert Hamburg an Position 15, nachdem in den letzten Jahren vor allem chinesische Häfen – vielfach Start- oder Zielpunkt Hamburger Ladung – angesichts ihres enormen Wachstums auf die vorderen Plätze gerückt sind.

Im Containerumschlag steht die HHLA mit anderen Terminalbetreibern in Hamburg sowie in Nordeuropa 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 behauptete die HHLA mit einem segmentübergreifenden Umschlagvolumen von 6,8 Mio. TEU im Jahr 2011 die Position als größtes Containerumschlagunternehmen. So wurden gut 75 % der Containerverkehre (im Vorjahr: 70 %) im Hamburger Hafen durch die HHLA abgewickelt. Die HHLA Terminals verzeichneten zudem den stärksten Mengenzuwachs innerhalb der Nordrange. Unter den großen Nordrange-Häfen stieg ihr Marktanteil auf 19,3 % (im Vorjahr: 17,4 %), was neben einer deutlichen Belebung der Nachfrage in den traditionell umschlagstarken Handelsrouten von und nach Asien sowie Osteuropa u. a. auf ein kräftiges Wachstum des Fahrtgebietes Nordamerika zurückging. Dabei profitierte die

HHLA von einer Verbesserung ihres Serviceangebots in der Abfertigung von Großschiffen und der Koordination von Zubringerschiffen, aber auch von hohen Schiffsbetriebskosten (insbesondere gestiegenen Bunkerpreisen), was den verkehrsgeografischen Vorteilen des Hafens im Verlauf des Jahres besonderes Gewicht verlieh. ► siehe auch Geschäftsverlauf Segment Container, Seite 84.

#### Entwicklung Containerumschlag der Nordrange-Häfen 2007–2011 in Mio. TEU



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. Im Containertransport per Bahn konkurrieren die Konzerngesellschaften mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen im In- und Ausland, aber auch mit anderen Verkehrsträgern, wie dem Lkw und mitunter auch dem Feederschiff. Im Hinblick auf die weitgehend in öffentlichem Besitz befindliche Schieneninfrastruktur überwachen die Bundesnetzagentur bzw. das Eisenbahn-Bundesamt in Deutschland sowie entsprechende Behörden im Ausland und auf EU-Ebene sowohl einen diskriminierungsfreien Zugang als auch diskriminierungsfreie Nutzungsentgelte. Vor diesem Hintergrund zählt die Dichte des angebotenen Netzwerks neben den Abfahrtsfrequenzen, den Bündelungs- und Lagermöglichkeiten im Hinterland, der geografischen Distanz zu den Zielpunkten, der Fahrplanteue und den infrastrukturellen Kapazitäten zu den maßgeblichen Wettbewerbsfaktoren. So hat die im Konzernverbund tätige Metrans-Gruppe ihre Marktposition als führender Bahnoperator für intermodale Transporte aus Hamburg und Bremerhaven sowie aus Koper und Rotterdam in die Tschechische und Slowakische Republik sowie nach Ungarn stetig ausgebaut. Polzug agiert als etablierter Anbieter im schienenengebundenen Hinterlandverkehr von Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam über

das zentral- und osteuropäische Hinterland, vor allem Polen und die GUS, bis nach Zentralasien. Maßgeblicher Baustein und zugleich wesentlicher Wettbewerbsvorteil des HHLA-Angebots in Osteuropa sind eigene Inlandterminals, die den Einsatz produktiverer Shuttlezüge mit kürzeren Transitzeiten sowie eine effektive Bündelung hafengebogener Schienengütertransporte mit sternförmiger Verteilung bzw. Sammlung rund um zentrale Umschlagplätze (Hubs) wie Prag oder Posen ermöglichen. Im deutschsprachigen Raum nimmt die im Konzernverbund tätige Gesellschaft Transfracht mit zahlreichen Zugverbindungen innerhalb der Bundesrepublik, von und nach Österreich sowie in die Schweiz eine führende Stellung für kombinierte Verkehre aus Hamburg und Bremerhaven ein. In der Zustellung bzw. Abholung von Containern per Lkw hat die Konzerngesellschaft Container-Transport-Dienst (CTD) ihre solide Marktposition in der Metropolregion Hamburg durch ein Joint Venture mit der EKB Container Logistik als großem Fuhrunternehmen auf den gesamtdeutschen Raum ausgebaut. ► siehe auch Geschäftsverlauf Segment Intermodal, Seite 85.

Das **Segment Logistik** bedient unterschiedliche Marktsegmente, die zum Teil stark spezialisiert sind. Über Hansaport ist die HHLA beispielsweise an Deutschlands größtem Seehafenterminal für den Umschlag von Eisenerz und Kohle beteiligt. Mit ihrem Frucht- und Kühl-Zentrum operiert die HHLA zudem als einer der modernsten und leistungsfähigsten Anbieter von Fruchtumschlag für den nordeuropäischen Markt einschließlich Skandinavien. In beiden Bereichen bieten andere Terminalbetreiber in der Nordrange konkurrierende Leistungen. Über das ergänzende Angebot der Lager- und Kontraktlogistik werden Marktpositionen im Umschlag- und Transportbereich flankiert. In der Hafenberatung arbeiten die Konzerngesellschaften Hamburg Port Consulting (HPC) und Uniconsult weltweit an wegweisenden Entwicklungsprojekten. ► siehe auch Geschäftsverlauf Segment Logistik, Seite 87.

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 kundenspezifische 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. ► siehe auch Geschäftsverlauf Segment Immobilien, Seite 88.

## Vertrieb und Kundenstruktur

Der Kundenstamm in den **Segmenten Container** und **Intermodal** setzt sich hauptsächlich aus Reedereien und Speditionen zusammen. Die Dienstleistungen im Segment Logistik richten sich an eine Vielzahl von Kundengruppen, von 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 Logistik- und Handelsunternehmen über Medien-, Beratungs- und Werbeagenturen bis zu Modefirmen und Gastronomiebetreibern.

Die umsatzstärksten Kunden der HHLA sind weltweit operierende Containerreedereien. Die HHLA Containerterminals arbeiten in der Schiffsabfertigung grundsätzlich mit vielen Reedereien zusammen („Multi-User-Prinzip“) und können ihren Kunden daher ein breites und hochwertiges Servicespektrum bieten. Im Geschäftsjahr 2011 zählten 19 der 20 größten Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA. Auf dieser Basis sieht sich die HHLA in der Lage, auch auf Veränderungen von Konsortien und Kooperationen in der Reederkundschaft, wie die zum Jahresende 2011 angekündigte Zusammenarbeit von CMA CGM und MSC sowie den Zusammenschluss der Grand Alliance (Hapag-Lloyd, NYK, OOCL) und New World Alliance (APL, Hyundai, MOL) zur G6 Alliance, flexibel eingehen zu können. Viele Reedereien folgen aktuell dem Trend, ihr Dienstleistungsangebot durch die Bildung neuer Konsortien oder den Austausch von Kapazitäten zu optimieren und damit ihre Wettbewerbsposition zu festigen. Über langjährige Kontakte begleitet die HHLA diese Entwicklung intensiv. Weitgehend unverändert zum Vorjahr entfielen auf die fünf wichtigsten Kunden der HHLA im Geschäftsjahr 2011 rund 50 %, auf die zehn wichtigsten Kunden 74 % und auf die 15 wichtigsten Kunden 88 % des Umsatzes der HHLA Container Ter-

### Top 20 Reedereien nach Transportkapazität 2011

in Tsd. TEU		
1.	APM-Mærsk	2.539
2.	MSC	2.122
3.	CMA CGM	1.342
4.	COSCO	648
5.	Hapag-Lloyd	645
6.	APL	626
7.	Evergreen	607
8.	CSCL	548
9.	Hanjin	478
10.	MOL	434
11.	Hamburg Süd	409
12.	OOCL	406
13.	NYK	400
14.	CSAV	379
15.	Yang Ming	341
16.	K Line	337
17.	Zim	322
18.	Hyundai M.M.	295
19.	PIL (Pacific Intl. Line)	278
20.	UASC	237

Quelle: AXS Alphaliner

minals in Hamburg. Mit 75 % ihrer wichtigsten Kunden unterhält die HHLA bereits seit mehr als 20 Jahren Geschäftsbeziehungen.

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.

**Umsatzverteilung**  
 im Segment Container am  
 Hauptstandort Hamburg  
 nach Kunden 2011



- 50 % Top 1–5
- 24 % Top 6–10
- 14 % Top 11–15
- 12 % Übrige

Die beiden **Segmente Intermodal** und **Logistik** sind dezentral 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 sowie Warschau und nutzen zur Betreuung der Reederei- und Speditionskunden vor Ort sowie zur Akquisition von Neugeschäft regionale Repräsentanzen in den Seehäfen und den Zielmärkten einerseits 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 sowie an Logistikimmobilien im und am Hafen. So werden potenzielle Kunden und Mieter über das gesamte Dienstleistungsspektrum von professionellen Immobilienmitarbeitern betreut, die auf die jeweiligen Objekte spezialisiert sind und mit standortbezogener Expertise maßgeschneiderte Lösungen anbieten können. Auch Bau und Beratung zählen dabei zum Angebot.

## Unternehmensstrategie

Die Strategie der HHLA ist auf eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes ausge-

richtet. 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 Transportkette zwischen Überseehäfen 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.

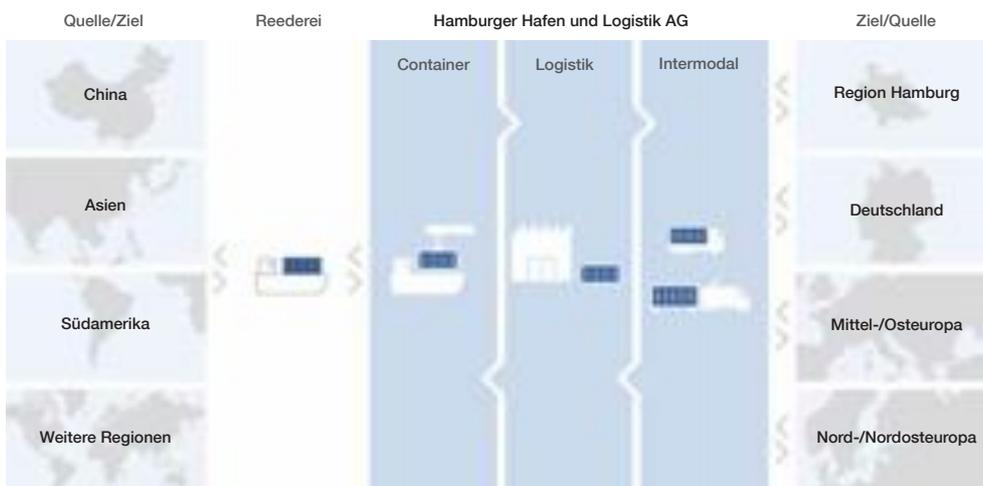
Im Geschäftsjahr 2011 unterlag die Unternehmensstrategie keinen grundlegenden Veränderungen. Um ihre führende Position als Hafenlogistikonzern in der europäischen Nordrange zu festigen und weiter auszubauen, verfolgt die HHLA folgende strategische Leitlinien:

### Ausbau der Qualitäts- und Effizienzführerschaft

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA soll durch die Weiterentwicklung von Servicequalität und technologischem Leistungsvermögen stetig 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 und auf die Anforderungen zunehmender Schiffsgrößen mit Spitzenlasten in der Abfertigung auszurichten.

### Vertikale Integration

Das strategische Fundament der HHLA



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 IT-Dienstleistungsunternehmen entwickelt und pflegt die HHLA erfolgskritische Systeme selbst, sofern nicht Standardmodule beschafft und eingesetzt werden können. ► siehe auch Forschung und Entwicklung, Seite 71.

Im Sinne einer durchgängig hohen Servicequalität beabsichtigt die HHLA, ihr Multi-User-Konzept im Containerbereich, d. h. die nicht exklusive Zusammenarbeit mit möglichst vielen Reedereien bei der Abfertigung von Schiffen und der Zuteilung von Liegeplätzen, konsequent weiterzuverfolgen, 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.

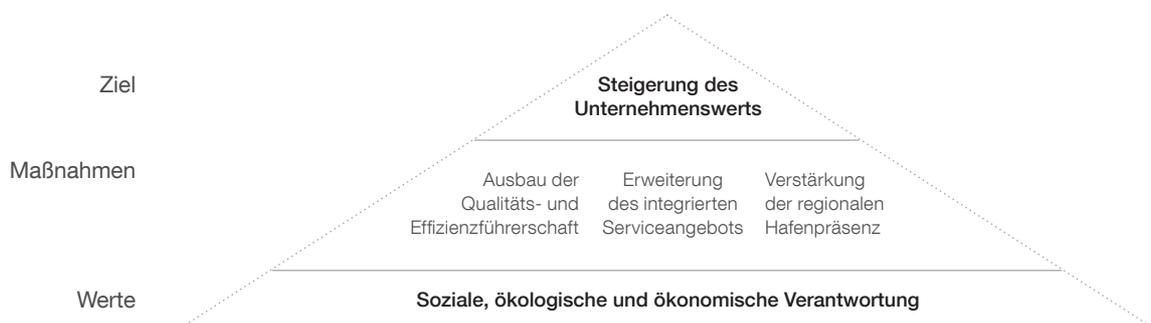
### Erweiterung des integrierten Serviceangebots

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.

### Unternehmensstrategie

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts bei der HHLA



## 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 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 Entwicklung von Quartieren und Objekten sowie deren Vertrieb, kaufmännische Verwaltung und das Facility-Management, langfristig auszurichten und zugleich wertorientiert fortzuführen.

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 Finanz- und Vermögenslage, Seite 88.

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 ein-

gebettet. 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 Unternehmenssteuerung und Wertmanagement, Seite 66.

## 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 Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt. Das HafenEG formuliert die strukturellen Rahmenbedingungen 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 Hamburg Port Authority Eigentümerin der Hafenumfläche bleibt und den Aufbau sowie die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Die privaten Hafenbetriebe sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Die HHLA hat die für ihre Geschäftsaktivitäten wesentlichen Hafenumflächen 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 terroristischer 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. Insbesondere arbeitet die Europäische Kommission zurzeit an Richtlinien für die Vergabe von Konzessionen bzw. von Bau-, Dienstleistungs- oder Lieferaufträgen im Bereich der Verkehrsversorgung, die je nach Ausgestaltung in Zukunft Auswirkungen auf die HHLA haben können. Im Geschäftsjahr 2011 haben sich in

Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen jedoch keine Veränderungen mit substanziellen Auswirkungen auf die operative Geschäftstätigkeit oder die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns ergeben.

## Unternehmenssteuerung und Wertmanagement

Zu den maßgeblichen Zielen der HHLA zählt eine langfristige und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Diesem Anspruch 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 Nachhaltigkeit, Seite 73 ff., und Unternehmensstrategie, Seite 63.

Zur Planung, Steuerung und Kontrolle ihrer Geschäftsaktivitäten arbeitet die HHLA mit einem konzernweiten Wertmanagementsystem. Im Geschäftsjahr 2011 wurden an diesem System keine Änderungen vorgenommen. Die zentrale finanzwirtschaftliche Steuerungsgröße bildet die Renditekennziffer ROCE, 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.

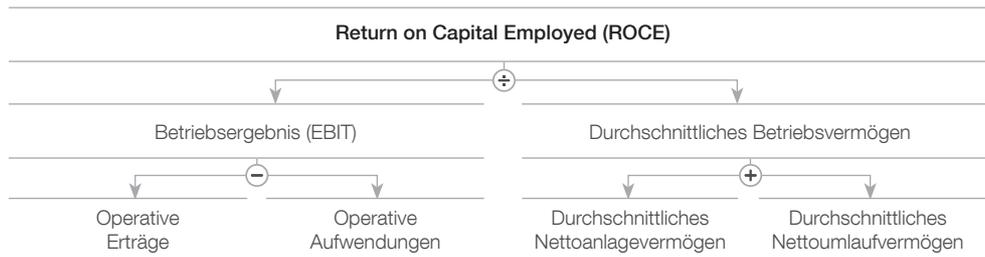
Im HHLA Konzern wird der ROCE als Quotient aus dem Betriebsergebnis (EBIT) und dem eingesetzten durchschnittlichen Betriebsvermögen berechnet.

Zur Berechnung des ROCE für das Geschäftsjahr 2011 wurde auf das berichtete EBIT ohne Bereinigungen abgestellt. Die Renditekennziffer ROCE repräsentiert im Wesentlichen die durchschnittliche Verzinsung des Kapitals, das im Rahmen der betrieblichen Leistungserbringung genutzt wird. ► siehe auch Hinweise zur Berichterstattung, Seite 80.

Die Rendite auf das eingesetzte Kapital ist dabei nicht nur ein zentrales Kriterium für die Beurtei-

Wertmanagement

ROCE – Bestimmungsgrößen und Einflussfaktoren



lung von Investitionen, sondern zugleich auch wesentliche Bestimmungsgröße für die variablen Vergütungsbestandteile der Führungskräfte mit operativer Verantwortung. Mit der Einführung eines mehrjährigen Betrachtungshorizonts zur Ermittlung erfolgsabhängiger Vergütungskomponenten auf Leitungsebenen wird die Orientierung auf diese Zielgröße seit 2010 zusätzlich unterstützt.

Damit dient die wertorientierte Steuerung mittels der Renditekennziffer ROCE der Ausrichtung aller operativen Aktivitäten auf ein nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum bzw. die Steigerung des Unternehmenswerts. Geschäftsaktivitäten gelten grundsätzlich als wertschaffend, wenn die Rendite des eingesetzten Kapitals die Kapitalkosten übertrifft und somit ein positiver Wertbeitrag erzielt wird. Dabei entsprechen die Kapitalkosten dem gewichteten Durchschnitt von Eigen- und Fremdkapitalkosten. Im Geschäftsjahr 2011 verwendete die HHLA für die Ermittlung der Wertsteigerung auf Konzernebene wie im Vorjahr einen gewichteten Kapitalkostensatz vor Steuern von 10,5%. Dieser Kapitalkostensatz beruht auf einer Einschätzung des Vorstandes hinsichtlich eines stabilen, langfristigen Verzinsungsanspruchs, der sich aus einem ausgewogenen Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital ergibt. Kurzfristige Schwankungen, die eine nachhaltige Unterneh-

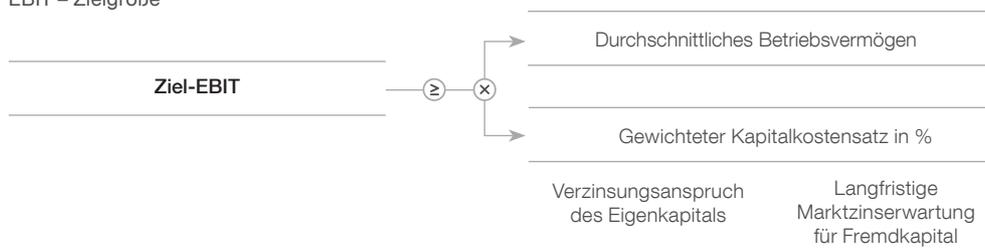
mententwicklung beeinträchtigen können, sollen auf diese Weise vermieden werden.

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.

Wertmanagement

EBIT – Zielgröße



Im Geschäftsjahr 2011 stieg die Rendite auf das eingesetzte Kapital infolge der kräftigen Wachstumsdynamik des Containerumschlags deutlich gegenüber dem Vorjahr an. Durch das im Verhältnis zur gestiegenen Kapitalbindung überproportional verbesserte EBIT konnte die Rendite auf das eingesetzte Kapital auf 15,4 % gesteigert werden und lag damit abermals deutlich oberhalb des gewichteten Kapitalkostensatzes von 10,5 %. Auch im Jahr 2011 gelang es somit, einen positiven Wertbeitrag zu erzielen und diesen um 22,8 % bzw. 12,2 Mio. € gegenüber dem Vorjahr zu steigern.

#### Steuerungsgrößen

in Mio. €	2011	2010	Veränd.
Operative Erträge <sup>1</sup>	1.268,8	1.114,8	13,8 %
Operative Aufwendungen <sup>1</sup>	- 1.061,8	- 924,1	14,9 %
<b>EBIT<sup>1</sup></b>	<b>207,0</b>	<b>190,7</b>	<b>8,6 %</b>
Ø Nettoanlagevermögen	1.257,9	1.226,5	2,6 %
Ø Nettoumlaufvermögen	86,7	79,0	9,8 %
<b>Ø Betriebsvermögen<sup>2</sup></b>	<b>1.344,5</b>	<b>1.305,5</b>	<b>3,0 %</b>
ROCE in %	15,4	14,6	0,8 PP
Kapitalkosten vor Steuern <sup>2</sup> in %	10,5	10,5	0,0 PP
Kapitalkosten vor Steuern <sup>2</sup>	141,2	137,1	3,0 %
Wertbeitrag in %	4,9	4,1	0,8 PP
Wertbeitrag	65,8	53,6	22,8 %

<sup>1</sup> 2010 auf Basis fortgeführter Aktivitäten (EBIT unbereinigt: 192,9 Mio. €).

<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. ► siehe auch Nachhaltigkeit, Seite 73 ff.

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.

## Personal

### Beschäftigungssituation

Zum Jahresende 2011 beschäftigte die HHLA insgesamt 4.797 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl um 118 Personen bzw. um 2,5 %. Der geografische Schwerpunkt der Beschäftigung lag mit 3.587 Beschäftigten in Deutschland (74,8 %). Davon waren 3.482 Personen am Standort Hamburg tätig. Die 1.210 Arbeitsplätze im Ausland setzten sich zum größten Teil aus den 687 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (14,3 %) der Intermodalgesellschaften in Tschechien und in der Slowakei sowie den 477 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (9,9 %) in der Ukraine zusammen.

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

nach Segmenten per 31.12.

	2011	2010	Veränd.
Container	2.898	2.891	0,2 %
Intermodal	902	777	16,0 %
Logistik	422	441	- 4,4 %
Immobilien	38	38	0,0 %
Holding/Übrige	538	531	1,3 %
<b>Gesamt</b>	<b>4.797</b>	<b>4.679</b>	<b>2,5 %</b>

Im Segment Container, das 60,4 % der Arbeitsplätze der HHLA repräsentiert, blieb die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit 2.898 nahezu konstant. Deutlich kräftiger wuchs die Beschäftigung im Segment Intermodal, das vor allem aufgrund einer Zunahme in den ost-europäischen Bahnverkehren der Metrans-Gesellschaften um insgesamt 16,0 % auf 902 zulegte und somit 18,8 % der Gesamtbelegschaft erreichte. Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Segment Logistik reduzierte sich hingegen im Zuge natürlicher Fluktuation um 4,4 % auf 422 – das entspricht 8,8 % der HHLA-

Belegschaft. Unverändert 38 Personen, das sind 0,8 % der HHLA-Beschäftigten, verzeichnete das Segment Immobilien. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der strategischen Management-Holding und angegliederten Bereichen vergrößerte sich um 1,3 % auf 538 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bzw. 11,2 % der Beschäftigten des Konzerns.

Für 92 % der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an den deutschen Standorten sind die Entgelt- und Arbeitsbedingungen in einem Tarifvertrag geregelt. Die Fluktuationsquote (ohne konzerninterne Wechsel) betrug 2011 an den deutschen Standorten 4,3 % (im Vorjahr: 5,2 %). Das Durchschnittsalter blieb mit 42 Jahren (Männer: 43 Jahre, Frauen: 38 Jahre) gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr bot die HHLA in Hamburg insgesamt 130 jungen Menschen eine Berufsausbildung an (im Vorjahr: 126). Die Frauenquote betrug dabei insgesamt 22 %, bei der Teilgruppe der dual Studierenden 29 %. Damit wurde das Ausbildungsengagement unter Berücksichtigung von Vielfältigkeitsaspekten im Berichtsjahr erneut auf hohem Niveau fortgesetzt.

Die Anzahl der Unfälle in den Gesellschaften im Hamburger Hafen verringerte sich im Jahr 2011 auf 88 (im Vorjahr: 111), was vor allem auf weniger witterungsbedingte Unfälle zurückgeführt werden kann. Über Maßnahmen zur Unfallvermeidung hinaus hat die HHLA ihre kontinuierliche Arbeit an der Erhaltung und Förderung der Arbeitssicherheit sowie am Gesundheitsschutz ihrer Belegschaft weitergeführt. Zum Arbeitsschutz- und Gesundheitssystem der HHLA zählen u. a. die Betriebsärzte, die Sucht- und Sozialbetreuung, das betriebliche Eingliederungsmanagement, die Schwerbehindertenvertretung, der Betriebssport sowie der Betriebsrat und das Personalmanagement.

Wesentliche Maßnahmen werden durch die gesetzlich vorgeschriebenen Sitzungen der Arbeitsschutzausschüsse evaluiert, die viermal im Jahr stattfinden. Die Aktivitäten des Arbeitsschutzmanagements auf der Ebene interner Informationen und Unterweisung umfassen den betrieblichen Unterricht, Schulungen und praktische Übungen zur Notfallvorsorge wie Brand- und Gewässerschutz, Beratungsangebote, Vorsorge- und Risikokontrollprogramme.

Weitere präventive Maßnahmen zur Verbesserung des Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutzes sind regelmäßig stattfindende Aktionstage innerhalb der HHLA Gesellschaften. So fand im Berichtsjahr beispielsweise am HHLA Container Terminal Altenwerder eine Woche der Gesundheit und beim Service Center Burchardkai ein Aktionstag zum Thema Suchtprävention sowie Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz statt. Im Rahmen der Prävention wurden den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der HHLA innerbetriebliche Beratungen und Hilfestellungen angeboten. Das System der kollegialen Berater, die den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als erste interne Ansprechpartner der betrieblichen Sozial- und Suchtberatung zur Verfügung stehen, wurde ausgebaut und durch fundierte Qualifizierungsmaßnahmen weiter professionalisiert. Im Jahr 2011 wurde die HHLA Tochter HCCR für vorbildlichen Arbeitsschutz in allen vier Betriebsstätten im Hamburger Hafen durch die zuständige Behörde ausgezeichnet.

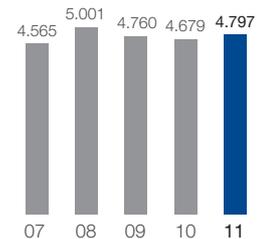
### Strategisches Personalmanagement

Entsprechend seinem hohen Stellenwert im Konzern ist das Personalmanagement auf Vorstandsebene verankert und wird dort als zentrale Ressortfunktion wahrgenommen. Die strategischen Schwerpunkte der Personalarbeit liegen in der Förderung der fachlichen Qualifikationen und Führungskompetenzen sowie der Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

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. Um den Wandel der Arbeitswelt im Hafen optimal zu nutzen, bietet die HHLA Frauen gezielt Entwicklungschancen in allen Bereichen und auf allen Ebenen. Der Anteil der bei der HHLA in Deutschland beschäftigten Frauen stieg erneut leicht auf 14,2 % (im Vorjahr: 14,0 %). Im Jahr 2010 hat der Vorstand, um Chancengleichheit und Vielfalt zu fördern, eine Frauenquote in Höhe von 20 % für alle Führungspositionen beschlossen. Hierzu soll ein systematischer Prozess zur Planung entsprechender Fach- und Führungslaufbahnen von Mitarbeiterinnen beitragen. Zudem wird an einer zielgerichteten Anpassung der Rekrutierung gearbeitet.

Hinsichtlich der Vereinbarkeit von Beruf und Familie wurden vermehrt Teilzeitarbeitsplätze entsprechend den betrieblichen Möglichkeiten

Entwicklung der Beschäftigtenzahl im HHLA Konzern per 31.12.



eingrichtet. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Elternzeit werden durch den Zentralbereich Personalmanagement in dieser Zeit aktiv beraten und unterstützt. Seit April 2011 werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Elternzeit und ihre Kinder regelmäßig zu Elterntreffen in die Konzernzentrale eingeladen, bei denen die Personalabteilung über die Entwicklung des Unternehmens, aktuelle Stellenausschreibungen und Qualifizierungsangebote informiert und Möglichkeiten zum Erfahrungsaustausch bietet. Mithilfe dieser Maßnahmen soll der Bedarf an hochqualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch langfristig gedeckt werden.

### Personalentwicklung und -auswahl

Die Personalentwicklungsmaßnahmen für alle Beschäftigtengruppen und Hierarchiestufen am Standort Hamburg werden durch den Zentralbereich Personalmanagement gesteuert und entwickelt. Für Fach- und Führungskräftenachwuchs werden anforderungsgerechte Qualifikationsmöglichkeiten angeboten, erfahrene Fach- und Führungskräfte werden durch individuelle Maßnahmen gefördert. Dazu gehören Programme für Wissensmanagement, für kontinuierliche Lernprozesse und Fachschulungen.

Beginnend im Jahr 2011 hat die HHLA erstmals eine vom Germanischen Lloyd entwickelte Qualifizierungsmaßnahme zum zertifizierten Schiffsplaner durchgeführt, um den Bedarf an entsprechenden Spezialisten auf den HHLA Containerterminals intern decken zu können. In dieser Qualifizierungsmaßnahme wurde eine Frauenquote von 30 % erreicht.

Die HHLA hat im Berichtsjahr Assessment Center, d. h. strukturierte Auswahlverfahren, als Personalentwicklungsinstrument eingeführt. Sie werden eingesetzt, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen von Stellenbesetzungsverfahren auszuwählen, Potenziale zu ermitteln und geeignete Personalentwicklungsmaßnahmen abzuleiten. Über 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben im Jahr 2011 an einem Assessment Center zur Besetzung von Führungspositionen teilgenommen.

## Einkauf und Materialwirtschaft

### Organisation

Der Einkauf des HHLA Konzerns ist weitgehend zentral in der Management-Holding organisiert. Aufgrund gebündelter Einkaufsprozesse können die Anforderungen der internen Kunden an Service und Leistung bestmöglich erfüllt werden. Im Mittelpunkt steht die zuverlässige und termingerechte Versorgung mit langlebigen Investitionsgütern, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie Dienstleistungen und sonstigen Produkten, wobei neben den Kosten Qualität und Nachhaltigkeit wichtige Kriterien darstellen. Der Einkauf arbeitet aktiv daran, die Lieferketten ständig zu verbessern und Versorgungsprozesse zu optimieren. In diesem Gesamtkontext sind alle Mitarbeiter dem HHLA Verhaltenskodex verpflichtet. ► siehe auch Compliance, Seite 43. Unterstützend nahmen alle Mitarbeiter des Einkaufs im Jahr 2011 an Qualifizierungsmaßnahmen und Weiterbildungskursen in den Bereichen der operativen und strategischen Beschaffung teil.

Die termingerechte Beschaffung von Betriebsstoffen und Ersatzteilen bleibt grundsätzlich eine der wichtigsten Grundlagen für die Einsatzbereitschaft der Umschlaganlagen und -geräte. Trotz steigender Anforderungen an Flexibilität und Automatisierungsgrad des Beschaffungswesens gab es im Berichtsjahr keine Lieferengpässe.

Die fachliche Gliederung des Einkaufs in vier Warengruppen bietet den internen Kunden ein hohes Maß an Transparenz, Service und Qualität. Konzernweit verteilt sich das Beschaffungsvolumen im Berichtsjahr zu rund 20 % auf die Warengruppe Bau, 13 % auf die Warengruppe Instandhaltung (Ersatzteile, Reparatur und Betrieb), 55 % des Beschaffungsvolumens auf Anlagen und Energie sowie 12 % auf den Bereich Informationstechnologie (IT). Insgesamt stieg das Beschaffungsvolumen parallel zur Geschäftsentwicklung leicht an. Durch Bündelung der Einkaufsaktivitäten konnten hierbei günstige Konditionen erzielt werden.

Die Gewichtung zwischen den Warengruppen veränderte sich deutlich im Vergleich zum Vorjahr. Den stärksten Anstieg verzeichnete die Warengruppe Anlagen und Energie, die neben Neuanschaffungen und Ersatzinvestitionen auch die Großgeräteinstandhaltung umfasst. Die Beschaffung von Containerbrücken und Flurförderfahrzeugen (Van-Carrier) trug hierzu wesentlich bei. Die Beschaffungen in der Warengruppe

Bau waren im Vorjahr aufgrund der Errichtung von Inlandterminals überdurchschnittlich hoch; im Berichtsjahr stand dagegen vor allem die Flächeninstandhaltung im Vordergrund. Bei der Warengruppe Instandhaltung sind vorwiegend Verbrauchsmaterialien enthalten, die angesichts der Beschaffung von Anlagen relativ an Gewicht verloren. Der Bereich IT entwickelte sich wie bereits im Vorjahr stabil.

Vor dem Hintergrund einer bewussten Diversifikation der Beschaffungsaktivitäten waren im Geschäftsjahr 2011 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 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 im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der Produkte und Dienstleistungen, aber auch die Geschäftspolitik des jeweiligen Unternehmens nimmt, gerade bei zunehmender Globalisierung, einen stetig steigenden Stellenwert ein. Zusätzlich wurden die Aspekte Nachhaltigkeit und Compliance gemäß den Konzernvorgaben und -richtlinien stärker gewichtet.

### Optimierung der Prozesse

Als eine Optimierungsmaßnahme der Beschaffungsprozesse wird seit 2010 die digitale Vergabedokumentation eingesetzt und das eProcurement (SAP-SRM) eingeführt. Im Geschäftsjahr 2011 wurden die Systeme konzernweit integriert. Insbesondere durch die Ausweitung des eProcurements hat sich der Anteil der papier- und formularbasierten Bestellprozesse deutlich verringert.

Um die Konzernziele bezüglich CO<sub>2</sub>-Emission erreichen zu können, wurde im Berichtsjahr der Jahresverbrauch der nicht umschlagabhängigen Stromabnehmer des HHLA Konzerns und des Container Terminal Altenwerder mit Ökostrom CO<sub>2</sub>-frei gestellt.

Als Folge des geänderten Stromsteuergesetzes (StromStG) zum 1. Januar 2011 wurde die im Jahr 2009 gegründete Energiehandelsgesellschaft auf die Zwischenholding im Segment

Container verschmolzen, um positive Effekte im Energiemanagement und damit verbundene Dienstleistungen auszubauen. Durch das für die Jahre 2010/11 angewendete Tranchenmodell der Energiebeschaffung konnte der Konzern weiterhin von niedrigen Preisen profitieren.

## 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. Das Projektportfolio der HHLA umfasst mehr als ein Dutzend übergreifende Modellprojekte. Exemplarisch hierfür steht der HHLA Container Terminal Altenwerder, der weltweit als technologisch führend gilt. Das intelligente, kompakte Terminallayout, der Einsatz hochmoderner 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 Wettbewerbsvorteil.

Die Entwicklungsaktivitäten finden im Wesentlichen dezentral an den jeweiligen operativen Standorten der HHLA statt. Die Fachabteilungen setzen für die einzelnen Entwicklungsprojekte gemäß den spezifischen Anforderungen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterschiedlichster Qualifikationsstruktur, zum Teil abteilungs- und unternehmensübergreifend, ein. Durch eine enge Kooperation mit technischen Hochschulen, Instituten und Industriepartnern sowie dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie werden Verbundprojekte in speziell dafür eingerichteten Arbeitskreisen geplant, gesteuert und weiterentwickelt. Infolge der Zusammenarbeit mit zahlreichen Partnern sind die technologischen Innovationen in der Regel nicht als exklusive Patente der HHLA registriert. Ein Alleinstellungsmerkmal stellt hingegen die in weiten Teilen eigenentwickelte Software für den Terminalbetrieb im Hafen dar.

### Prototyp für batteriebetriebene Containerfahrzeuge

Für die HHLA als Technologieführer im Hafenumschlag gehört die Erforschung und Entwicklung neuer ökoeffizienter Antriebe zum nachhaltigen Geschäftsmodell. Zusammen mit der Gottwald

Beschaffungsvolumen  
nach Warengruppen 2011



- 55 % Anlagen/Energie
- 13 % Instandhaltung
- 20 % Bau
- 12 % IT

Port Technology und verschiedenen Forschungsinstituten hat die HHLA ihr Pilotprojekt „Null Emission“ – den Betrieb von fahrerlosen, batteriebetriebenen Containertransportfahrzeugen – auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) realisiert. Die sogenannten Automated Guided Vehicles (AGV) transportieren Container zwischen dem Seeschiff und dem Blocklager mit vollautomatischer Navigationstechnik. Weltweit gibt es keine vergleichbaren, für Lasten bis zu 60 t ausgelegten Nutzfahrzeuge mit Batterieantrieb. Die Batterie-AGV werden von einer ca. 11 t schweren Batterie angetrieben, die 335 Kilowattstunden Energie zur Verfügung stellt. In einer automatischen Batteriewechselstation wird die Batterie innerhalb kurzer Zeit ausgewechselt. Die leeren Batterien werden im Hochregallager automatisch an das Ladesystem gekoppelt und mit Strom aus erneuerbaren Energien aufgeladen. Mit einer vollen Batterie kann ein AGV, abhängig von den Betriebsbedingungen, durchschnittlich etwa 17 Stunden eingesetzt werden. Abgase und Lärmemissionen können so weitgehend reduziert werden, ohne dass dadurch Leistungseinbußen hingenommen werden müssen. Das Projekt „Null Emission“ war Bestandteil der Fördermaßnahme „Flottenversuch Elektromobilität im Wirtschaftsverkehr“ des Bundesumweltministeriums und wurde im Herbst 2011 abgeschlossen. In der Anschlussphase des Projekts soll nun das Batterie-AGV zur Serienreife entwickelt werden. Im Dezember 2011 wurde das Pilotprojekt mit dem Hanse Globe 2011, dem Nachhaltigkeitspreis der Logistik-Initiative Hamburg, ausgezeichnet.

### **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. Projektträger ist das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. Die HHLA ist mit zahlreichen Gesellschaften an verschiedenen Entwicklungsprojekten beteiligt. Die Projektschwerpunkte liegen dabei in erster Linie auf der Weiterentwicklung und Optimierung betrieblicher Prozesse auf den HHLA Containerterminals und in der gesamten Transportkette.

Das Verbundvorhaben **Lean Port Management (LPM)** zielt auf die Minimierung der Hafendurchlaufzeiten und damit auf eine effizientere Nutzung vorhandener Ressourcen und eine bessere Ka-

pazitätsauslastung bei der Containerimportabwicklung ab. Je kürzer die Verweildauer der Container im Hafen ist, desto effizienter können vorhandene Ressourcen genutzt werden. Die wesentlichen Anforderungen bestehen wie folgt:

- I Ableitung identischer Vorgänge und hafensübergreifender, kundenfreundlicher Standards sowie Entwicklung von Codelisten und Schnittstellen.
- I Konzeption und Integration neuer Zollanforderungen in den Ablaufprozess unter Begleitung der zuständigen Zollbehörden.
- I Schaffung einer intelligenten, zentralisierten Informationsplattform, die den gesamten Importprozess vom Schiffszulauf im Hafen bis zur Auslieferung der Ware an den Kunden im Hinterland abdeckt.

Projektbeteiligte sind neben den HHLA Containerterminals weitere Terminalbetreiber, Reedereien, Speditionen, Behörden und IT-Partnerunternehmen.

Das Forschungsprojekt **Container-ID** zielt auf eine automatische Identifikation von Containern im Umschlagprozess und Integration in die Informationskette ab. Bislang existiert am CTA im Bereich Hinterland/Fuhre ein System zur automatisierten Erfassung von Containern, das Containernummer, ISO-Code und Fahrzeugnummer erfasst. Ziel des Projektes ist es, die Automatisierung der Containeridentifikation nun auch an der Kaikante durch Nutzung von optischer Texterkennung (OCR-Technologie) einzuführen. Durch den Einsatz von OCR sollen die Anforderungen der Kunden an eine durchgehende Verfolgung der Container entlang der Transportkette technisch realisiert werden. Die automatische Identifikation der Container vereinfacht und beschleunigt die Prozesse auf dem Terminal und erhöht die Datensicherheit und -verfügbarkeit.

Das Forschungsprojekt **VESUHV** (Vernetzung von Seehäfen und schienengebundenen Hinterlandverkehren) fokussiert sich auf einen standardisierten frühzeitigen und zuverlässigen Datenaustausch (z. B. Containerverfügbarkeit) zwischen den deutschen Seehäfen und den Akteuren im schienengebundenen Hinterlandverkehr. Projektziel ist es, eine Leistungssteigerung in der Transportkette durch die Erhöhung der Zuverlässigkeit in der operativen Planung zu

erreichen. Gemeinsam mit ihren Verbundpartnern entwickeln HHLA Tochtergesellschaften aus den Segmenten Container und Intermodal ein Konzept für die Umsetzung des verbesserten Informationsflusses.

Im Fokus eines seit Mitte 2011 laufenden Testbetriebs stehen die Lösch- und Ladezyklen an der Containerbrücke, die im Zuge des Projektes **Dual Cycle** kombiniert werden sollen. Bisher erfolgt das Laden und Löschen der Container am HHLA Container Terminal Altenwerder über getrennte Arbeitszyklen und verursacht Leerfahrten von Containerbrücke und AGV. Das neue System soll nun das Be- und Entladen eines Schiffes kombinieren und die bisher entstehenden Leerfahrten eliminieren. Wird beispielsweise ein Container vom Schiff abgeladen und auf die Laschplattform gesetzt, transportiert die Hauptkatze an der Containerbrücke im nächsten Zyklus gleich einen bereitstehenden Container für die Beladung auf das Schiff. So werden die Hin- und Rückwege der Containerbrückenkaten effizient gestaltet und die Produktivität an der Kaikante signifikant gesteigert – bei einer gleichzeitigen Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.

Weitere Teilprojekte im Rahmen der Förderinitiative ISETEC II sind die Betriebs- und Instandhaltungsoptimierung zur besseren Kapazitätsauslastung, zur Erhöhung der Geräteverfügbarkeit und zur Steigerung der Arbeitssicherheit.

Im Geschäftsjahr 2011 wurden zudem die Projekte „Ortung im Hafenumschlag“ sowie „Betrieboptimierung auf Containerterminals“ erfolgreich abgeschlossen. Durch die Umsetzung der Projekterkenntnisse und die Installation von neuen Ortungssystemen auf den Terminals konnten die Prozesse stabilisiert, die Umschlagqualität und -leistung erhöht sowie die Umschlagzeiten gesenkt werden. Ein vermehrter Einsatz sowie eine Verbreitung der entsprechenden Technologien sind möglich und können weiterhin zu Produktivitätsverbesserungen führen.

### **Selbstbedienungsterminals für Lkw**

Die Einführung der Selbstbedienung ist ein Baustein im HHLA-übergreifenden Programm „Fuhre 2.0“. Es strebt die Verbesserung und Vereinheitlichung zahlreicher Prozesse an, die mit der Abfertigung von Lkw auf den HHLA Containerterminals im Zusammenhang stehen.

Erste Testergebnisse am Container Terminal Altenwerder haben gezeigt, dass die dort neu installierten Touchscreens zur schnellen Selbstbedienung zu kürzeren Warteschlangen führen, bei gleichzeitig steigender Zahl der Abfertigungen. Die Lkw-Fahrer im Hamburger Hafen können sich für Standardcontainer seit Dezember nun auf allen HHLA Containerterminals ohne Voranmeldung selbst bedienen. Die Information, wo der Container abgeliefert oder abgeholt werden kann, steht nach maximal zwei Minuten zur Verfügung. Langfristig soll die Kapazität der vorhandenen Infrastruktur durch organisatorische Maßnahmen, standardisierte IT-Prozesse oder eine Erhöhung der Voranmeldungen weiter gesteigert werden.

### **Zertifizierung der Leistungsfähigkeit**

Zur Dokumentation seiner Leistungsfähigkeit führte der HHLA 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.

Daneben wurde die HHLA im Dezember 2011 vom Global Institute of Logistics als „Global Benchmark in Container Terminal Quality Assurance“ ausgezeichnet. Das Institut kürte den HHLA Container Terminal Altenwerder als „Best in Class“ beim Containerumschlag.

## Nachhaltigkeit

Wirtschaftlich orientiertes Handeln und die Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern, der Gesellschaft und der Umwelt prägen seit jeher die Aktivitäten der HHLA. Seit seinem Bestehen legt der Konzern 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.

### Nachhaltigkeitsinitiative

	Handlungsfelder	Leitlinien
<b>Umwelt</b>	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 CO <sub>2</sub> -Reduzierung
<b>Soziales</b>	Arbeitsschutz/ Gesundheitsschutz	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
<b>Wirtschaft</b>	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

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 Voraussetzungen für eine überproportionale Steigerung des Bahnanteils im Hinterlandverkehr. Die zentralen Schnittstellen internationaler Warenströme werden klima- und flächenschonend betrieben und vorausschauend weiterentwickelt.

Im Jahr 2009 hat die HHLA einen Nachhaltigkeitsrat unter Vorsitz des Vorstandsvorsitzenden etabliert, dessen Mitglieder sich seither regelmäßig mit den Interessensgruppen der HHLA, insbesondere Kunden, Mitarbeitern, Investoren, Lieferanten und der Öffentlichkeit, über wesentliche, für die HHLA relevante Nachhaltigkeitsthemen austauschen. Auf Konzernebene wurde im selben Jahr die Stabsstelle Nachhaltigkeit mit direkter Berichtslinie zum Vorstandsvorsitzenden geschaffen.

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. Seit 2008 wird die CO<sub>2</sub>-Bilanz der HHLA auch im Rahmen des internationalen Carbon Disclosure Project (CDP) regelmäßig öffentlich zugänglich gemacht. 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.

Vor dem Hintergrund ihres Engagements hat das Forschungsinstitut Fraunhofer Supply Chain Solutions die HHLA als einen von sechs Vorreitern für Nachhaltigkeit der Logistikbranche in Deutschland ermittelt. Dies geht aus dem im Berichtsjahr veröffentlichten Nachhaltigkeitsindex von Fraunhofer SCS hervor. Der HHLA wird darin ein „herausragendes nachhaltiges Niveau“ bescheinigt. Bewertet wurden die 150 umsatzstärksten Logistikdienstleister.

Natur- und Ressourcenschutz flankieren die Maßnahmen zur Minimierung transportbedingter

Umwelteinflüsse. Ressourcenschonendes Handeln auf den Terminals zeigt sich z. B. in der Verwendung von insgesamt 14.389 t recyceltem Baumaterial beim Ausbau des Liegeplatzes 3 am Container Terminal Burchardkai im Jahr 2011, in der optimierten Stellplatzzuweisung für Container, wodurch Fahrstrecken für Geräte minimiert werden, oder in der Verwendung von runderneueren Reifen für Van-Carrier.

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.

### Umwelt

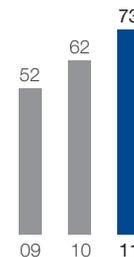
Die maßgeblichen Emissionen von Luftschadstoffen beschränken sich im HHLA Konzern auf den absoluten Ausstoß von CO<sub>2</sub>, der vor allem von den Umschlag- und Transportmengen sowie dem Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien beeinflusst wird. Im Rahmen kontinuierlicher Verbesserungen der Aussagekraft der Klimabilanz und nach Erreichung des Klimaschutzziels im letzten Jahr verwendet die HHLA seit Beginn des Berichtsjahrs ein neues, weiterentwickeltes Berechnungsmodell, das den Anforderungen des Greenhouse Gas Protocol entspricht. Die CO<sub>2</sub>-Werte für die Jahre 2009 und 2010 wurden aufgrund einer Veränderung im Konsolidierungskreis und einer Anpassung der externen Strommischfaktoren entsprechend angepasst. Der Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien wurde nach Maßgabe des Greenhouse Gas Protocol als emissionsfrei klassifiziert. Der Energiebedarf eines Terminals hängt maßgeblich von den wasserseitig umgeschlagenen Containern und den Containern, die auf dem Landweg weitertransportiert werden, ab. Nachdem in der Vergangenheit als Bezugsgröße der wasserseitige Umschlag verwendet wurde, hat die HHLA das CO<sub>2</sub>-Reporting ab dem Berichtsjahr auf die aussagekräftigere wasser- und landseitige Umschlagleistung als Bezugsgröße umgestellt. Um vollständige Transparenz zu gewährleisten und die Steigerung der CO<sub>2</sub>-Effizienz der letzten Jahre zu dokumentieren, ist das Geschäftsjahr 2008 Basisjahr für das neue Berechnungsmodell und das neue Klimaschutzziel der HHLA: Bis zum Jahr 2020 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen je umgeschlagenen Container um mehr als 30% vermindert werden. Im Zeitraum 2008 bis 2011

konnten die CO<sub>2</sub>-Emissionen je umgeschlagenen Container bereits um 21% gesenkt werden.

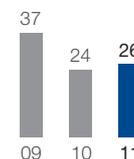
Die gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen stiegen im Berichtszeitraum im Vergleich zum Mengenwachstum unterproportional um 15,2% auf 99.220 t an. Ein langfristig höherer Stromanteil am Energieträgermix des Konzerns ermöglicht den verstärkten Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien und damit substanzielle CO<sub>2</sub>-Reduzierungen. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt die HHLA auf eine weitere Elektrifizierung ihrer Geräte und Maschinen. Elektrifizierte Geräte und Maschinen sind nicht nur emissions- und lärmärmer, sondern benötigen auch weniger Wartungsaufwand. Die HHLA setzt bereits seit 2009 verstärkt auf den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien. Seitdem wird der Strombedarf für alle selbst genutzten Bürogebäude 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 22.800 t CO<sub>2</sub>-Emissionen ein (im Vorjahr: 16.575 t). Im Vergleich zum Vorjahr sanken die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf drei der vier HHLA Container Terminals um 0,4% bis 3,8%, während auf einem Terminal eine Steigerung um 2,1% zu verzeichnen war. Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen erhöhten sich so insgesamt leicht um 1,0%. Neben dem Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien führte die HHLA zur Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz verschiedene Energiesparprojekte innerhalb der einzelnen Konzerngesellschaften fort. Zum Beispiel wurden im Jahr 2011 insgesamt 32 neue verbrauchs- und schadstoffreduzierte Van-Carrier in Betrieb genommen. Diese Fahrzeuge verbrauchen pro Betriebsstunde rund 25% weniger Diesel als die Vorgängermodelle, die sie teilweise abgelöst haben. Am Frucht- und Kühl-Zentrum wurden die Logistikprozesse und gebäudetechnischen Einstellungen im Hinblick auf ihre CO<sub>2</sub>-Effizienz weiter optimiert. Dadurch konnte im Berichtsjahr die CO<sub>2</sub>-Effizienz nach Beginn dieses Projektes im Monatsvergleich um über 40% verbessert werden. Auf jährlicher Basis entspricht das einer Einsparung von mehr als 5 Mio. kWh Strom.

Im Berichtsjahr wurden mehrere Pilot- und Modellprojekte für den Einsatz elektrifizierter Geräte und Fahrzeuge durchgeführt. Die HHLA wurde für das Projekt „Null Emission“ im September 2011 zusammen mit dem AGV-Hersteller Gottwald Port Technology mit dem renommierten

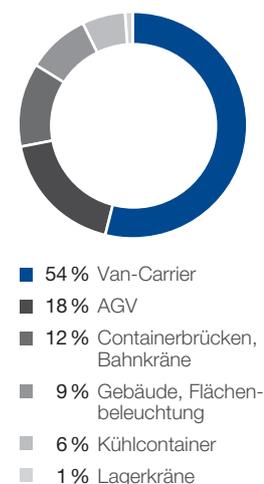
### Direkte CO<sub>2</sub>-Emissionen in Tsd. t



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



### CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Gerätetyp 2011



Die CO<sub>2</sub>-Emissionen beruhen auf gemessenen, berechneten und auf geschätzten Daten der Hamburger Containerterminals.

### Direkter und indirekter Energieverbrauch

	Diesel in Mio. Litern	Heizöl in Mio. Litern	Benzin in Mio. Litern	Erdgas in Mio. m <sup>3</sup>	Strom in Mio. kWh	Fernwärme in Mio. kWh
2008	26,8	0,1	0,1	1,9	137,6	1,7
2009	18,0	0,1	0,1	2,1	121,8 <sup>2</sup>	1,7
2010	21,3	0,1	0,1	2,4	134,4 <sup>3</sup>	5,6
2011	26,0	0,1	0,1	2,1 <sup>1</sup>	144,5 <sup>4</sup>	5,2

<sup>1</sup> Der Erdgasverbrauch 2011 beruht auf gemessenen und geschätzten Daten.

<sup>2</sup> Davon 12 Mio. kWh aus erneuerbaren Energien.

<sup>3</sup> Davon 65 Mio. kWh aus erneuerbaren Energien.

<sup>4</sup> Davon 72 Mio. kWh aus erneuerbaren Energien.

### Gewerbeabfälle nach Abfallarten



- 26 % Nicht zur Verarbeitung zum Verzehr geeignete Nahrungsmittel<sup>1</sup>
- 21 % Schlämme aus Öl-/Wasserabscheidern
- 12 % Gewerbeabfälle
- 9 % Metallschrott
- 7 % Papierhaltige Abfälle
- 3 % Motor-/Hydrauliköle, ölhaltige Betriebsmittel
- 22 % Sonstige Abfälle

<sup>1</sup> Über 50 % wurden für die Herstellung von Biogas verwertet.

Nachhaltigkeitspreis Hanse Globe ausgezeichnet. Das Projekt „Null Emission“ hat zwei fahrerlose, batteriebetriebene Containertransportfahrzeuge (Batterie-AGV) getestet. ► siehe auch Forschung und Entwicklung, Seite 71. Im Jahr 2011 wurden mehrere elektrisch betriebene Pkw auf ihre Alltagstauglichkeit unter Hafengebungen getestet. Die Ergebnisse des Pilotversuchs waren positiv, so dass die HHLA den vermehrten Einsatz von Elektrofahrzeugen weiter prüft. Außerdem wurde ein weiteres elektrisch betriebenes Bahncheckmobil in Betrieb genommen.

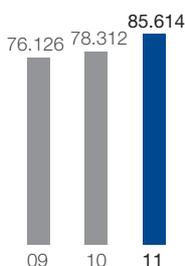
Neben dem Einsatz von besonders energieeffizienten Maschinen und Geräten fördert die HHLA aktiv den Ausbau der erneuerbaren Energien. Im Sommer 2011 wurden auf den Dächern des Logistikzentrums Altenwerder und des Container Terminal Tollerort Photovoltaikanlagen errichtet. Diese durch den Energieversorger Hamburg Energie Solar errichteten und betriebenen Anlagen produzierten im Jahr 2011 bereits rund 210.000 kWh CO<sub>2</sub>-freien Strom.

Darüber hinaus wurden die HHLA Logistics GmbH und die HHLA Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG im Berichtsjahr erfolgreich nach der Umweltnorm ISO 14001 vom Germanischen Lloyd erstzertifiziert.

Wasser wird im HHLA Konzern hauptsächlich für die Reinigung von Großgeräten und Containern sowie die Hygiene der Mitarbeiter verbraucht. Der Wasserverbrauch des operativen Betriebs stieg 2011 in Deutschland und der Ukraine im Vorjahresvergleich um 7.302 m<sup>3</sup> bzw. um 9,3% auf 85.614 m<sup>3</sup>. Dieser Anstieg ist deutlich unterproportional zur Umschlagsteigerung. Wasser wird an den HHLA Standorten in Hamburg aus dem öffentlichen Versorgungsnetz bezogen, das sich aus insgesamt 17 Grundwasserwerken speist.

### Wasserverbrauch

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



Die HHLA setzt so weit wie möglich auf Abfalltrennung, um wiederverwendbare Abfälle dem Ressourcenkreislauf zuzuführen. Die Abfallmenge ohne Boden und Bauschutt entwickelte sich im Jahr 2011 an den Hamburger Standorten mit 10.734 t und einer Zunahme von 10% im Vergleich zum Vorjahr unterproportional zur Umschlagsteigerung. Während der Anteil der als gefährlich klassifizierten Abfälle im Jahr 2009 mit 3.629 t bei 41,3% lag, sank er 2010 auf 33,7% und 2011 weiter auf 32,5%. Dies entspricht 3.489 t. Von der gesamten Abfallmenge entfielen 2.803 t oder 26,1% auf überreife Bananen und andere nicht zur Verarbeitung oder zum Verzehr geeignete Nahrungsmittel, die zu über 50% der stofflichen Wiederverwertung zur Herstellung von Biogas zugeführt wurden. Im Berichtsjahr wurden damit rund 320.000 kWh Strom CO<sub>2</sub>-frei erzeugt. Auf Schlämme aus Öl-/Wasserabscheidern von den Wasch-, Betankungs- und Stellplätzen für Van-Carrier und AGV entfielen 2.254 t bzw. 21,0% der jährlichen Abfallmenge. Dieses Schlamm-Öl-Wasser-Gemisch wird einer chemisch-physikalischen Behandlungsanlage eines Entsorgungsfachbetriebes zugeführt und verwertet, wobei das vom Öl abgetrennte Wasser in einer dortigen biologischen Abwasserreinigungsanlage behandelt wird.

Gewerbeabfälle standen für 12,1% der Abfälle, während Metallschrott mit knapp 9,0% und papierhaltige Abfälle mit 6,5% anfielen. Motor- und Hydrauliköle sowie ölhaltige Betriebsmittel machten 3,4% der Abfallmenge aus. Sonstige Abfälle summierten sich auf 21,9%.

### Soziales

Das Fundament nachhaltigen Handelns bilden gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter, die unter vorbildlichen Arbeitssicherheitsstandards hohe Qualität sicherstellen. Die Zusammenarbeit im Konzern ist von sozialer Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern geprägt. Grundlage

für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist eine enge, verantwortungsvolle und aktive Einbindung der Arbeitnehmervertretungen innerhalb des Konzerns.

Compliance, d. h. die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien, ist ein wesentlicher Bestandteil der HHLA Corporate Governance. Kern der HHLA Compliance ist ein Verhaltenskodex, der übergeordnete Grundsätze zu Compliance-relevanten Themen, z. B. Verhalten im Wettbewerb, Vermeidung von Korruption und Interessenkonflikten sowie Umgang mit sensiblen Unternehmensinformationen, formuliert. ▶ siehe auch Compliance, Seite 43.

Der Arbeitsschutz ist eine wesentliche Verpflichtung unserer Nachhaltigkeitsleitlinien. Deswegen soll das Arbeitsschutzniveau kontinuierlich weiter verbessert werden. Die körperliche Unversehrtheit der eigenen Mitarbeiter, der Mitarbeiter von Fremdfirmen sowie der Kunden, Lieferanten und Besucher wird durch umfangreiche Präventionsmaßnahmen und -richtlinien sichergestellt. Der Gesundheitsschutz und die Gesundheitsförderung sind wesentliche Voraussetzungen für die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter. Die Gesundheitsförderungsprogramme orientieren sich dabei am standortspezifischen Bedarf.

Etwa jeder achte Arbeitsplatz in Hamburg ist auf den Warenumsatz im Hamburger Hafen zurückzuführen. Der Hafen und die mit ihm verflochtenen Wirtschaftszweige sind somit zentrale Arbeitgeber für die Metropolregion Hamburg. Die HHLA wickelt rund 75 % des Containerumschlages (in TEU) bzw. rund 50 % des Gesamtumschlages in Tonnen in Hamburg ab. Die HHLA versteht sich dadurch als integraler Teil der wirtschaftlichen Entwicklung in der Metropolregion Hamburg und ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung, auch an allen anderen Standorten, bewusst.

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“. Dieses Projekt wurde im November 2011 erneut als offizielles Projekt der UN-Weltdekade „Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“ ausgezeichnet. Auf spielerische Weise wird Dritt- und Viertklässlern die Bedeutung von Wasser für Mensch, Natur und Wirtschaft vermittelt. Den Schülern

wird auf den Containerterminals der HHLA die Bedeutung der Schifffahrt und der Häfen für den Welthandel nahegebracht. Im Berichtsjahr kamen 225 Schülerinnen und Schüler durch dieses Bildungsprojekt auf die HHLA Anlagen. Seit Beginn des Projektes im Jahr 2009 wurde weiteren rund 4.000 Schülerinnen und Schülern während ihres Unterrichts die Bedeutung des Themas Wasser und Hafen vermittelt. Im Rahmen der Auszeichnung Hamburgs als Umwelthauptstadt 2011 förderte die HHLA in Zusammenarbeit mit dem Busunternehmen Jasper Umwelttouren durch den Hamburger Hafen und auf Anlagen der HHLA. Mehr als 150 Besucherinnen und Besucher wurden dabei über nachhaltige Entwicklungen und Maßnahmen bei der HHLA informiert. Erstmals bei der HHLA wurde am Container Terminal Altenwerder ein Tag der Nachhaltigkeit durchgeführt, bei dem alle Mitarbeiter die Gelegenheit hatten, sich über neueste Projekte aus diesem Bereich zu informieren. ▶ siehe auch Personal, Seite 68 f.

### Wirtschaft

Die Nettowertschöpfung erhöhte sich im Jahr 2011 um 57,9 Mio. € auf 560,0 Mio. €. Die Wertschöpfungsquote lag mit 44,4 % knapp 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 374,3 Mio. € und einem Anteil von 66,9 % auf die Mitarbeiter. Es folgen der Anteil der Gesellschafter mit 118,8 Mio. € (21,2 %), der öffentlichen Hand mit 56,1 Mio. € (10,0 %) sowie die Leistungen an Darlehensgeber in Höhe von 10,8 Mio. € (1,9 %).

### Wertschöpfung im HHLA Konzern

in Mio. €	2011	2010	Veränd.
Mitarbeiter	374,3	332,5	12,6%
Gesellschafter	118,8	113,9	4,3%
Öffentliche Hand	56,1	44,6	25,7%
Darlehensgeber	10,8	11,1	- 3,3%
<b>Gesamt</b>	<b>560,0</b>	<b>502,1</b>	<b>11,5%</b>

Die Beschaffungskosten der HHLA (bezogen auf die inländischen Mehrheitsgesellschaften) beliefen sich im Jahr 2011 auf 222 Mio. €, davon entfielen 50,5 % (112 Mio. €) auf die Metropolregion Hamburg.

### Entstehung der Wertschöpfung

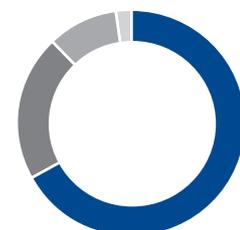
Produktionswert  
1.262 Mio. € = 100 %



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

### Verwendung der Wertschöpfung

Nettowertschöpfung  
560 Mio. € = 100 %



- 67 % Mitarbeiter
- 21 % Gesellschafter
- 10 % Öffentliche Hand
- 2 % Darlehensgeber

## Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Das Wachstum der Weltwirtschaft hat sich im Jahr 2011 verlangsamt. Im Jahresverlauf wurde der Aufschwung durch die Schuldenkrise im Euroraum, ein etwas schwächeres Wachstum in den Schwellenländern und die steigende Verunsicherung auf den Kapitalmärkten gebremst. Das Weltinlandsprodukt ist im Gesamtjahr 2011 um 3,8% expandiert. Die wachsenden Unsicherheiten belasteten auch den globalen Warenaustausch. Nach dem dynamischen Wachstum von 12,7% im Jahr 2010 stieg das Welthandelsvolumen im abgelaufenen Jahr nur noch um 6,9%.

Wirtschaftsgeografisch erfasste die konjunkturelle Abkühlung nahezu den gesamten Globus. Nach dem kräftigen Aufschwung des Jahres 2010 ist das Wachstum in einigen fortgeschrittenen Volkswirtschaften fast zum Erliegen gekommen. In anderen Industriestaaten zeigte sich die Wirtschaft im vergangenen Jahr dagegen relativ robust. Für das Jahr 2011 dürfte das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften nach aktueller Einschätzung bei insgesamt 1,6% gelegen haben. Parallel dazu hat auch die Expansion in den Schwellenländern an Dynamik verloren. Mit 6,2% fiel ihre Wachstumsrate im Jahr 2011 dennoch recht kräftig aus. Exemplarisch hierfür steht China. Im Gesamtjahr 2011 expandierte die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt um immerhin 9,2% nach 10,4% im Jahr 2010. Die Volksrepublik war auch im vergangenen Jahr der Wachstumsmotor der Weltwirtschaft.

### Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2011	2010
Welt	3,8	5,2
USA	1,8	3,0
Industrieländer	1,6	3,2
Schwellenländer	6,2	7,3
China	9,2	10,4
Russland	4,1	4,0
Mittel- und Osteuropa	5,1	4,2
Euroraum	1,6	1,9
Deutschland	3,0	3,6
Welthandel	6,9	12,7

Quelle: IWF

Die US-amerikanische Wirtschaft steigerte ihr Bruttoinlandsprodukt nach einem deutlichen Wachstum von 3,0% im vergangenen Jahr verhalten um 1,8% im Berichtszeitraum. Im vierten Quartal zog die weltweit größte Volkswirtschaft aber noch einmal an und wuchs um 2,8% gegenüber dem Vorquartal. Getragen wurde diese Entwicklung vom privaten Konsum und steigenden Investitionen.

Die gesamtwirtschaftliche Leistung der Europäischen Union hat sich nur verhalten entwickelt. So erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt der EU und der Eurozone 2011 um lediglich 1,6% gegenüber dem Vorjahr. Im Gesamtjahr 2011 dürfte die Wirtschaftsleistung Deutschlands um 3,0% zugenommen haben. Gegenüber dem Vorjahr stiegen die Exporte um 8,2%, die Importe um 7,2%. Insbesondere in den südeuropäischen Euromitgliedsländern stagnierte bzw. schrumpfte dagegen die Wirtschaft infolge der Konsolidierungsbemühungen und des negativen Stimmungsumfeldes.

Im Gegensatz zu den Euroländern expandierte die Produktion in den aufstrebenden Volkswirtschaften Mittel- und Osteuropas recht kräftig. Das Bruttoinlandsprodukt konnte in dieser Wirtschaftsregion im Jahr 2011 im Schnitt um 5,1% zulegen. Nach 17 Jahren zäher Verhandlungen ist im Dezember 2011 auf der Ministerkonferenz der Welthandelsorganisation (WTO) der Beitritt Russlands in die WTO beschlossen worden. Dank der verbindlichen Regeln und der Öffnung des russischen Marktes werden im internationalen Handel mit Russland stabilere Rahmenbedingungen und vor allem kräftige Wachstumsimpulse erwartet.

### Branchenumfeld

Nach aktuellen Schätzungen hat der Containerverkehr über das Gesamtjahr 2011 um 6,8% zugenommen. Starke Impulse hierfür kamen insbesondere aus den aufstrebenden Wirtschaftsregionen in Fernost, Lateinamerika und Osteuropa. Trotz des steigenden Containeraufkommens entstanden durch das zugleich überproportionale Flottenwachstum auf der Angebotsseite weitere Überkapazitäten. Insgesamt wurden von Januar bis Dezember 2011 187 Containerschiffe mit einer Gesamtkapazität von 1,2 Mio. TEU ausgeliefert. Gemessen an der Stellplatzkapazität verzeichnete die gesamte Containerschifflotte

im vergangenen Jahr einen Zuwachs von 7,9% auf 15,4 Mio. TEU. Gleichzeitig enthalten die Werftbücher derzeit einen Auftragsbestand von 621 Containerschiffen mit einer Stellplatzkapazität von 4,3 Mio. TEU. Dies entspricht rund 28% der aktuellen Flottenkapazität.

Durch das zunehmende Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage gerieten die Charraterraten im Jahresverlauf unter Druck. Nach einer positiven Entwicklung zu Jahresbeginn sind die Charraterraten im Jahr 2011 in allen Schiffsklassen im Bereich der Vollcontainerschiffe eingebrochen. Der gewichtete Gesamtindex Harper Petersen Charraterraten Index (HARPEX) für Zeitcharterraten brach um fast die Hälfte ein (- 43%). Die konjunkturelle Abschwächung und das Stellplatzüberangebot sorgten im vergangenen Jahr auch für stark sinkende Frachtraten in der Containerschiffahrt. Verstärkt wurde dieser Frachtratenverfall durch einen intensiven Wettbewerb einiger Linienreedereier um Marktanteile.

Entsprechend dieser Entwicklung gerieten die Reeder – nachdem die meisten im Jahr 2010 noch Rekordergebnisse verbucht hatten – durch sinkende Frachtraten bei gleichzeitig steigenden Kosten unter Druck. Nach ersten Einschätzungen der Marktforschungsinstitute fuhren die Linienreedereien im Jahr 2011 einen Verlust von insgesamt über 5 Mrd. € ein.

Als Reaktion auf diese dramatische Entwicklung setzte in der Containerschiffahrt eine Welle neuer Zusammenschlüsse ein. Insbesondere auf der wichtigen Handelsroute zwischen Fernost und Europa haben sich Reedereien wie MSC und CMA CGM oder die neu gegründete G6 Alliance (Hapag-Lloyd, NYK, OOCL, APL, HMM und MOL) zu operativen Allianzen zusammengeschlossen. Durch ein dichteres Liniennetz, eine höhere Abfahrtsfrequenz und eine größere Zuverlässigkeit sollen der Service verbessert, die Kosten gesenkt und das Frachtrateniveau angehoben werden.

Nach den Umschlagrückgängen infolge der Wirtschaftskrise 2009 setzten die vier größten europäischen Containerhäfen – Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und die bremischen Häfen – ihren 2010 eingeschlagenen Wachstumspfad im

Jahr 2011 fort. Einzig der Hafen Zeebrügge verzeichnete im vergangenen Jahr einen Umschlagrückgang. Insgesamt schlugen die sogenannten Nordrange-Häfen rund 38 Mio. Standardcontainer (TEU) um. Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Containerumschlag um 7,7% gesteigert werden.

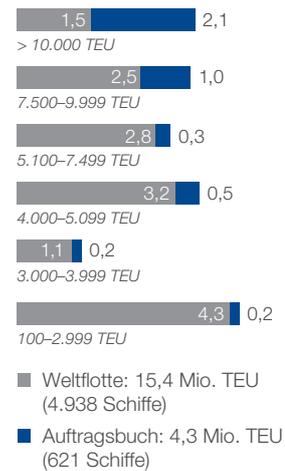
Der Hafen Hamburg erreichte im Jahr 2011 einen Containerumschlag von 9,0 Mio. TEU. Gegenüber dem Vorjahr erzielte die Hansestadt ein überdurchschnittliches Umschlagwachstum von 14,2%. Währenddessen erreichten die Westhäfen Rotterdam und Antwerpen ein Plus von 6,3% respektive 2,3%. Durch das überdurchschnittliche Wachstum konnte der Hamburger Hafen innerhalb der Nordrange Marktanteile zurückgewinnen. Als Folge dieser dynamischen Entwicklung ist Hamburg nach 2008 wieder der zweitgrößte europäische Containerhafen – hinter Rotterdam und vor Antwerpen.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland hat sich im Jahr 2011 von dem Einbruch infolge der Wirtschaftskrise erholt und erreichte mit 374 Mio. t das größte Transportvolumen seit 1993. Im vergangenen Jahr wuchs das Aufkommen um 5,1%, die Verkehrsleistung stieg um 5,3% auf 113 Mrd. Tonnenkilometer. Im kombinierten Verkehr wurden in den ersten drei Quartalen des Jahres 2011 4,5 Mio. TEU befördert (Container und Wechselbehälter). Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entspricht dies einer Zuwachsrate von 8,5%.

Die Hamburger Hafenbahn erzielte 2011 das beste Ergebnis ihrer Geschichte. Auf diesem Verkehrsträger wurde im vergangenen Jahr ein Rekordvolumen von über 2 Mio. TEU befördert. Verglichen mit dem Vorjahr nahm das Containeraufkommen im Hafenbahnnetz um 4% zu. Zusammen mit dem Transport von Massengut erreichte der Hamburger Hafen im Schienengüterverkehr ein Gesamtvolumen von über 41 Mio. t. Damit festigte Hamburg seine Position als führender europäischer Eisenbahnhafen. Rund 12% des deutschen Schienengüterverkehrs haben ihre Quelle oder ihr Ziel in Hamburg. Beim Containertransport auf der Schiene erreicht Hamburg sogar einen Anteil von 34% in Deutschland.

### Aktuelle Weltflotte und Auftragsbuch bis 2015

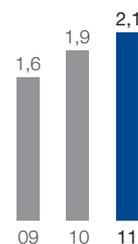
nach Schiffgrößenklassen in Mio. TEU



Quelle: AXS Alphaliner

### Hafenbahn: Containertransport

via Hamburg in Mio. TEU



Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

## Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

### Konzernentwicklung

#### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2011	2010	Veränd.
Umsatzerlöse	1.217,3	1.067,8	14,0 %
EBITDA	333,4	306,9	8,7 %
EBITDA-Marge in %	27,4	28,7	- 1,3 PP
EBIT	207,0	192,9	7,3 %
EBIT-Marge in %	17,0	18,1	- 1,1 PP
Ergebnis nach Steuern und Anteilen anderer Gesellschafter	89,3	76,2	17,1 %

#### Ertragslage

**Gesamtaussage.** Insgesamt verlief das Geschäftsjahr 2011 aus Sicht der Unternehmensleitung sehr zufriedenstellend: Im Containerumschlag erzielte die HHLA ein stärkeres Wachstum als ursprünglich angenommen und auch die Hinterlandtransporte konnten noch einmal deutlich zulegen. Verbesserungen der Wettbewerbsposition in Form von Marktanteilsgewinnen waren dabei besonders erfreulich. Damit gelang es dem Unternehmen, seine im Jahresverlauf angehobene und zum Herbst präziserte Umsatzprognose in vollem Umfang zu erfüllen. Zugleich bestätigte sich die früh geäußerte Einschätzung, dass die Bewältigung eines größeren Ladungsaufkommens mit erhöhten betrieblichen Anforderungen einhergehen würde. Diese machten sich umso stärker bemerkbar, als die verzögerte Fahrrinnenanpassung der Elbe, nachzuholende Wartungsarbeiten und fortgesetzte Reorganisationsmaßnahmen zusätzliche Herausforderungen darstellten. Infolgedessen war das ambitionierte Ziel einer gleichzeitigen Margenverbesserung in der zweiten Jahreshälfte anzupassen. Die daraufhin leicht zurückgenommene Ergebnisprognose wurde trotz zusätzlicher Belastungen aus Wertberichtigungen mehr als erfüllt. Im Vergleich zum Betriebsergebnis konnte der Jahresüberschuss nach Anteilen Dritter sogar überproportional gesteigert werden. Ihr Investitionsprogramm hat die HHLA weiterhin bedarfsgerecht gesteuert. Verzögerungen in einzelnen Vorhaben führten dabei zu Verschiebungen in das Jahr 2012. Neben den laufenden Investitionen in die bestehenden Anlagen wurden insbesondere durch den Ausbau von Hinterlandterminals Voraussetzungen für weiteres Wachstum geschaffen.

**Hinweise 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.

Nach der Veräußerung bzw. Beendigung nicht fortgeführter Geschäftsaktivitäten im vergangenen Jahr wird die vormals gezeigte Berichtsgröße „EBIT aus fortgeführten Aktivitäten“ nicht weiter ausgewiesen. Das berichtete EBIT stellt somit die maßgebliche Kennziffer für die Entwicklung des Betriebsergebnisses dar.

Um die für den Teilkonzern Immobilien maßgeblichen Nettomietelerlöse präziser darstellen zu können, wird die Weiterberechnung von Mietnebenkosten seit dem Beginn des Geschäftsjahres 2011 nicht mehr in den Umsatzerlösen, sondern in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Um eine einheitliche Darstellung auf Konzernebene zu gewährleisten, wurde diese Umgliederung auch für den Teilkonzern Hafentlogistik übernommen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Das Betriebsergebnis blieb hiervon unberührt.

Zum 30. Juni 2011 endete ein Mietverhältnis mit der Hamburg Port Authority (HPA) über die Anmietung von Hafentflächen, die vor allem für ein Leercontainerzentrum genutzt wurden. Die im Zuge der vorzeitigen Flächenfreigabe mit der HPA vereinbarte Entschädigungszahlung in Höhe von 15 Mio. € wurde im dritten Quartal geleistet und erfolgswirksam in der Position „Sonstige betriebliche Erträge“ vereinnahmt.

### Soll-/Ist-Vergleich

	Prognose 31.03.2011	Prognose 13.05.2011	Prognose 12.08.2011	Prognose 11.11.2011	Ist 31.12.2011
Umsatz	Anstieg im Bereich von 10%	Anstieg im Bereich von 10 bis 15%	Anstieg im Bereich von 15%	im Bereich von 1,2 Mrd. €	<b>1.217,3 Mio. €</b> <b>+ 14,0 %</b>
EBIT	Verbesserung der Marge	Verbesserung der Marge	Verbesserung der Marge	im Bereich von 210 Mio. € vor bzw. 200 Mio. € nach Risiken	<b>207,0 Mio. €</b> <b>nach Risiken</b> <b>17,0 % Marge</b>

Im Konzern wurden mehrere Gesellschaften rückwirkend zum 1. Januar 2011 verschmolzen. Auf Konzernebene ergeben sich dadurch keine wesentlichen Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung, allerdings haben sich Leistungsbeziehungen zwischen den Segmenten Container und Holding/Übrige aufgrund eines segmentübergreifenden Verschmelzungsvorgangs reduziert, wodurch geringere Intersegmenterlöse ausgewiesen werden. Darüber hinaus hat sich der Konsolidierungskreis durch den Abgang einer Gesellschaft im Segment Container geändert. Sämtliche dargestellten Änderungen hatten keine materiellen Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns. ► siehe auch Konzernanhang, Seite 130.

Währungskurseffekte hatten auf die Ertragslage des Gesamtkonzerns keinen wesentlichen Einfluss. Der Konzernabschluss 2011 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.

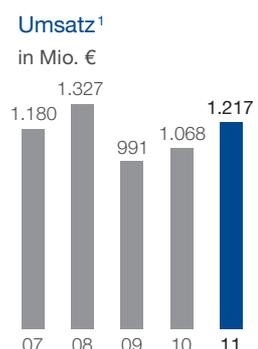
**Umsätze und Erträge.** Nach dem kräftigen Wachstum des Vorjahres konnte die HHLA ihre Leistungsdaten über das Gesamtjahr 2011 nochmals steigern. Getragen durch den Zuzug neuer Dienste und eine robuste Dynamik in den Kernmärkten des Unternehmens nahm der Umschlag im Segment Container um 21,3% auf 7,1 Mio. TEU (im Vorjahr: 5,8 Mio. TEU) zu. Im Hinterland bewegte sich die Transportleistung mit insgesamt 1,9 Mio. TEU (im Vorjahr: 1,7 Mio. TEU) bereits wieder oberhalb des Vorkrisenniveaus und legte ebenfalls zweistellig um 11,3% zu.

Auf der Basis dieser Mengenentwicklungen steigerte der HHLA Konzern seine Umsatzerlöse um 14,0% auf 1.217,3 Mio. € (im Vorjahr: 1.067,8 Mio. €), wobei der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik die Wachstumsdynamik wiederum maßgeblich bestimmte. Mit den

Segmenten Container, Intermodal und Logistik erzielte der Teilkonzern Hafenlogistik im Berichtszeitraum einen um 14,2% höheren Umsatz von 1.190,6 Mio. € (im Vorjahr: 1.042,8 Mio. €) und damit einen Anteil von 97,6% am Gesamtaußenumsatz (im Vorjahr: 97,4%). Zwar standen der relativen Zunahme ertragschwächerer Feeder-Verkehre tendenziell höhere Lagergeldbeiträge und Tarifsteigerungen in den Bahnverkehren gegenüber, Belastungen resultierten aber aus der Flächenaufgabe des Leercontainerzentrums in Hamburg und Erlösdruck in Odessa. Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien steigerte seinen Umsatz um 6,5% auf 31,7 Mio. € (im Vorjahr: 29,8 Mio. €); aufgrund der im Vergleich zum Teilkonzern Hafenlogistik niedrigeren Dynamik reduzierte sich der Anteil am Gesamtaußenumsatz auf 2,4% (im Vorjahr: 2,6%).

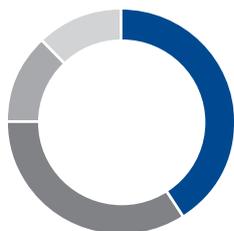
Auf Konzernebene waren mit 0,6 Mio. € (im Vorjahr: - 1,1 Mio. €) nur geringe Bestandsveränderungen sowie nahezu unveränderte andere aktivierte Eigenleistungen in Höhe von 7,2 Mio. € (im Vorjahr: 7,4 Mio. €) zu verzeichnen. Die sonstigen betrieblichen Erträge erreichten einschließlich einer Entschädigungszahlung in Höhe von 15 Mio. € für die vorzeitige Beendigung einer Flächennutzung insgesamt 43,7 Mio. €, stiegen damit aber nur geringfügig (im Vorjahr: 43,1 Mio. € einschließlich damaliger Einmalserträge von 2,0 Mio. € aus der Wertaufholung von Containerbrücken in Lübeck sowie 4,2 Mio. € aus der Auflösung einer Abbruchkostenrückstellung und 6,2 Mio. € infolge einer beschäftigungsbedingt geringeren Inanspruchnahme von Rückstellungen für Altersteilzeitmodelle). ► siehe auch Konzernanhang, Seite 130.

**Aufwendungen.** Die operativen Aufwendungen entwickelten sich im Geschäftsjahr 2011 mit einer Zunahme von 14,9% annähernd analog zu den Umsatzerlösen und stiegen weniger stark als die Umschlag- und Transportmengen insgesamt. Erwartungsgemäß zeigten sich in der Berichtsperiode jedoch Nachholeffekte aufgrund notwendiger Instandhaltungsmaßnahmen



<sup>1</sup> Die HHLA weist ab 2010 weiterberechnete Mietnebenkosten nicht mehr in den Umsatzerlösen, sondern in den sonstigen betrieblichen Erträgen aus. Auf eine Anpassung des Umsatzausweises für die Jahre 2007 bis 2009 wurde verzichtet.

### Aufwandsstruktur 2011



- 41 % Materialaufwand
- 34 % Personalaufwand
- 13 % Sonstige betriebliche Aufwendungen
- 12 % Abschreibungen

und der beendeten Kurzarbeit. Darüber hinaus stiegen die betrieblichen Anforderungen durch vermehrte Spitzenlasten im Zuge der Schiffsgrößenentwicklung deutlich an. Auch die überproportionalen Mengenzuwächse auf Umschlaganlagen, die noch nicht den Effizienzgrad des modernsten Container Terminal Altenwerder aufweisen, machten sich in der Aufwandsentwicklung bemerkbar. Außerplanmäßige Belastungen resultierten aus Wertberichtigungsbedarf in den Segmenten Intermodal und Logistik.

Der **Materialaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 16,3 % auf insgesamt 432,9 Mio. € (im Vorjahr: 372,4 Mio. €). Während die Aufwendungen für bezogene Leistungen, in denen sich insbesondere die zugekauften Bahnleistungen im Bereich der Intermodalverkehre (vor allem Lok- und Trassennutzung) wiederfinden, der Mengenentwicklung folgten, verursachten erhöhte Beschaffungsausgaben für Treibstoff, Energie und Ersatzteile den im Vergleich zum Umsatzwachstum überproportionalen Anstieg dieser Aufwandsposition. Die Aufwandsquote erhöhte sich um 0,7 PP auf 35,6 % (im Vorjahr: 34,9 %).

Der **Personalaufwand** erhöhte sich annähernd proportional zum Umsatz um 13,5 % auf 359,5 Mio. € (im Vorjahr: 316,8 Mio. €). Entsprechend blieb die Aufwandsquote nahezu unverändert bei 29,5 % (im Vorjahr: 29,7 %). Neben Lohnsteigerungen wirkte sich vor allem der mengenbedingt erhöhte Einsatz von Fremdpersonal aus, dem im Vergleich nur ein leichter Anstieg der festangestellten Mitarbeiter gegenüberstand. Geringere Belastungen ergaben sich aus einem

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm und Abfindungsleistungen im Zuge personeller Veränderungen. Im Vorjahr zeigte die Aufwandsposition dagegen noch spürbare Entlastungseffekte aus der zum Jahresende ausgelaufenen Kurzarbeit.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** nahmen im Berichtszeitraum um 18,0 % auf 142,9 Mio. € (im Vorjahr: 121,0 Mio. €) zu. Während die Mietaufwendungen für Flächen und Kaimauern weitgehend konstant blieben, stiegen vor allem extern vergebene Instandhaltungsaufwendungen infolge der höheren Beanspruchung von Anlagen und Geräten sowie nachgeholter Wartungsarbeiten und Reparaturen witterungsbedingter Flächenschäden merklich an. Hinzu kamen Gebäudesanierungen in der Speicherstadt und die Generalüberholung eines Schwimmkrans. Daneben gab es nach Einsparungen im vergangenen Jahr nun projektbedingt wieder höhere Beratungsaufwendungen. Korrespondierend erhöhte sich die Aufwandsquote auf 11,7 % (im Vorjahr: 11,3 %).

Die **Abschreibungen** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 10,9 % auf 126,4 Mio. € (im Vorjahr: 114,0 Mio. €), die Aufwandsquote betrug 10,4 % (im Vorjahr: 10,7 %). Während die investitionsbedingte Zunahme im Rahmen von Anpassungen des Ausbau- und Modernisierungsprogramms deutlich zurückgeführt wurde, verursachte Wertberichtigungsbedarf in Höhe von 6,7 Mio. € mehr als die Hälfte des Anstiegs dieser Aufwandsposition. Darüber hinaus kam es infolge der Neubewertung von Abbruchkostenrückstellungen zu einer einmaligen Abschreibungswirkung von 2,3 Mio. €.

### Entwicklung Umsatz und operative Aufwendungen

	in Mio. €	Veränderung	
Umsatzerlöse	1.217,3	14,0%	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Dynamik folgt weitgehend der Mengenentwicklung</li> <li>▮ Erlösdruck durch intensiven Preiswettbewerb</li> <li>▮ Unterschiedliche Entwicklung auf einzelnen Teilmärkten</li> </ul>
Materialaufwand	432,9	16,3%	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Überwiegend variable Aufwandsposition</li> <li>▮ Im Vergleich zum Umsatz erhöhte Beschaffungsausgaben für Energie und Wartungsleistungen eigener Werkstätten</li> </ul>
Personalaufwand	359,5	13,5%	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Tariflohnsteigerungen bei leichtem Mitarbeiteraufbau</li> <li>▮ Dispositionsbedingt erhöhter Einsatz von Fremdpersonal</li> <li>▮ Im Vorjahr Entlastung durch Kurzarbeit</li> </ul>
Sonstige betriebliche Aufwendungen	142,9	18,0%	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Kräftiger Anstieg extern erbrachter Instandhaltungsarbeiten</li> <li>▮ Zusätzliche Belastungen durch Projekte</li> <li>▮ Weitgehend konstante Mietaufwendungen</li> </ul>
Abschreibungen	126,4	10,9%	<ul style="list-style-type: none"> <li>▮ Anstieg durch fortlaufende Investitionen</li> <li>▮ Zusätzliche Belastungen durch Wertberichtigungsbedarf in den Segmenten Intermodal und Logistik</li> </ul>

**Ergebnis.** Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen verbesserte sich das betriebliche Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) um 8,7 % auf 333,4 Mio. € (im Vorjahr: 306,9 Mio. €). Die EBITDA-Marge nahm um 1,3 PP auf 27,4 % ab (im Vorjahr: 28,7 %).

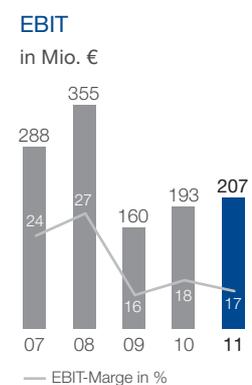
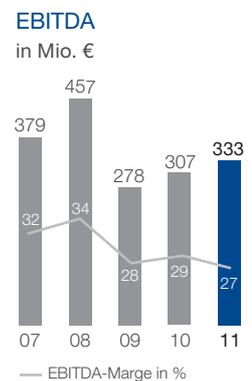
Nach Abschreibungen steigerte die HHLA das Betriebsergebnis (EBIT) um 7,3 % auf insgesamt 207,0 Mio. € (im Vorjahr: 192,9 Mio. €). Die EBIT-Marge erreichte damit 17,0 % (im Vorjahr: 18,1 %). Der Anstieg im Betriebsergebnis wurde erneut durch den Teilkonzern Hafenlogistik bestimmt, der das EBIT um 8,3 % auf 194,8 Mio. € (im Vorjahr: 179,9 Mio. €) steigern konnte und damit im Berichtsjahr 94,1 % (im Vorjahr: 93,3 %) des operativen Konzernergebnisses erwirtschaftete. Im Teilkonzern Immobilien reduzierte sich das EBIT um 6,1 % auf 11,9 Mio. € (im Vorjahr: 12,7 Mio. €), hier wurden 5,9 % (im Vorjahr: 6,7 %) des operativen Konzernergebnisses erzielt.

Im Finanzergebnis nahmen die Zinserträge vor allem aufgrund höherer durchschnittlicher Liquiditätsbestände sowie der Neubewertung einer Ausgleichsverbindlichkeit für die Ergebnisabführung eines Tochterunternehmens mit Minderheitsgesellschafter auf 9,6 Mio. € zu (im Vorjahr: 5,0 Mio. €). Dagegen stieg der Zinsaufwand trotz höherer Finanzverbindlichkeiten nur moderat auf 42,3 Mio. € nach 39,9 Mio. € im Vorjahr. Die effektive Steuerquote lag im Berichtszeitraum mit 32,1 % über dem Vorjahresniveau von 28,1 %. Darin spiegeln sich zum einen überdurchschnittliche Ergebnisbeiträge von Konzerngesellschaften mit höheren Steuersätzen wider. Zum anderen wurden aufgrund des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds in den Segmenten Intermodal und Logistik Verlustvorträge nur eingeschränkt genutzt bzw. erfolgten Anpassungen aktivierter Steuerlatenzen für Verlustvorträge. Im Vorjahr hatte sich dagegen eine einmalige Entlastung aus der veränderten Besteuerung grundstücksverwaltender Tochterunternehmen ergeben.

Das Konzernergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter erhöhte sich im Vergleich zum Betriebsergebnis überproportional um 17,1 % auf 89,3 Mio. € (im Vorjahr: 76,2 Mio. €). Wesentlich war dabei vor allem der Rückgang der Minderheitenanteile. Hier stand einem Minderheitsgesellschafter aufgrund veränderter Dienststrukturen im Berichtsjahr keine Gewinnbeteiligung über dem Kapitalanteil zu.

Die zuvor beschriebenen positiven Ergebniseffekte aus der Neubewertung der Ausgleichsverbindlichkeit erhöhten die Minderheitenanteile dagegen nur leicht. Die Aktionäre des Mutterunternehmens konnten darüber hinaus von der überdurchschnittlichen Mengenerholung auf Anlagen im Alleinbesitz der HHLA profitieren, waren allerdings auch überproportional an den Ergebnisbelastungen aus den Segmenten Intermodal und Logistik beteiligt. Das Ergebnis je Aktie konnte entsprechend um 17,1 % auf 1,23 € zulegen (im Vorjahr: 1,05 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 20,2 % höheres Ergebnis je Aktie von 1,20 € (im Vorjahr: 1,00 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 1,95 € unter dem Vorjahresniveau. Wie im Vorjahr gibt es auch 2011 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 2011 gemäß HGB einen Jahresüberschuss in Höhe von 92,1 Mio. € aus. Hiervon entfallen 88,0 Mio. € auf die A-Sparte (Teilkonzern Hafenlogistik) und 4,1 Mio. € auf die S-Sparte (Teilkonzern Immobilien). Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA werden der Hauptversammlung am 14. Juni 2012 auf dieser Basis vorschlagen, eine Dividende von 0,65 € je A-Aktie und 1,00 € je S-Aktie auszuschütten. Basierend auf der Anzahl ausstehender Aktien zum 31. Dezember 2011 würde sich der Ausschüttungsbetrag der börsennotierten A-Aktien somit um 18,2 % auf 45,5 Mio. € erhöhen, bei den nicht börsennotierten S-Aktien würde sich eine Reduzierung um 16,7 % auf 2,7 Mio. € ergeben. In Relation zu den Konzernergebnissen bzw. dem Ergebnis je Aktie würde die Ausschüttungsquote erneut ein vergleichsweise hohes Niveau von 54,1 % für den Teilkonzern Hafenlogistik bzw. 51,4 % für den Teilkonzern Immobilien erreichen. Durch die beabsichtigte Ausgabe neuer Aktien aus dem Genehmigten Kapital im Rahmen eines für 2011 vereinbarten Mitarbeiterbeteiligungsprogramms dürfte die Summe für den Teilkonzern Hafenlogistik bis zur Beschlussfassung auf der Hauptversammlung noch geringfügig um deutlich weniger als ein Prozent zunehmen.



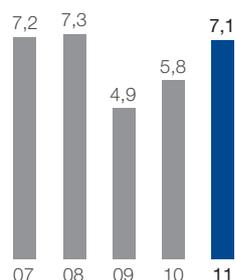
## Segment Container

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2011	2010	Veränd.
Umsatzerlöse	712,9	604,5	17,9 %
EBITDA	282,7	236,3	19,7 %
EBITDA-Marge in %	39,7	39,1	0,6 PP
EBIT	195,5	155,7	25,6 %
EBIT-Marge in %	27,4	25,8	1,6 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	7.087	5.844	21,3 %

### Containerumschlag

in Mio. TEU



Im Geschäftsjahr 2011 haben die Containerterminals der HHLA in Hamburg und Odessa ihr Umschlagvolumen um 21,3 % auf 7.087 Tsd. TEU gesteigert (Hamburg: 6.769 Tsd. TEU, Odessa: 318 Tsd. TEU). Während der Containerterminal in Odessa angesichts der nur zögerlichen Wirtschaftserholung in der Ukraine um 7,4 % zulegen konnte, wuchs der Containerumschlag auf den Hamburger HHLA-Terminals um 22,1 % und damit deutlich schneller als bei den Wettbewerbern in der europäischen Nordrange.

Die Wachstumsdynamik der HHLA-Terminals wurde im vergangenen Jahr erneut von der Entwicklung in den Fahrtgebieten Fernost und Europa bestimmt. Mit neu gewonnenen Diensten gelang ein Wachstumssprung bei den Nordamerikaverkehren. Die Entwicklungen im Detail:

- I Das größte Volumen steuerten die Fernostverkehre bei, die um 19,3 % bzw. 520 Tsd. TEU auf insgesamt 3.234 Tsd. TEU zulegten. Damit repräsentierte dieses Fahrtgebiet 48,8 % des Gesamtumschlags an den Hamburger HHLA-Terminals.
- I Mit einem Plus von 33,0 % bzw. 473 Tsd. TEU steigerten die Europaverkehre ihren Anteil am HHLA-Umschlag in Hamburg mit 1.906 Tsd. TEU auf 28,2 %. Besonders dynamisch entwickelten sich dabei die Verkehre mit den mittel- und osteuropäischen Ostseeanrainern. Sie verzeichneten eine Zunahme um 48,5 %.
- I Getrieben von einem Wachstumssprung um 51,4 % bei den Nordamerikaverkehren konnte das Fahrtgebiet Amerika einschließlich der Südamerikaverkehre überdurchschnittlich zulegen. Bei einer Wachstumsrate von 26,8 %, das entspricht 190 Tsd. TEU, wurde ein Umschlagvolumen in Höhe von 901 Tsd. TEU erreicht. Das sind 12,8 % des HHLA-Containerumschlags in Hamburg.

Das überdurchschnittliche Umschlagwachstum unterstreicht die Attraktivität des Standorts Hamburg und der HHLA-Terminals. Die Zahl von Containergroßschiffen der neuesten Generation mit Platz für über 10.000 Standardcontainer stieg an den Hamburger HHLA-Terminals im vergangenen Jahr um rund 60 %. Dies ist umso beachtlicher, als sie wegen der Verzögerung des Fahrinnenbaus der Elbe ihre Stellplatzkapazitäten zumeist nicht voll auslasten konnten.

Eine wichtige Voraussetzung für diese Erfolge waren die Investitionen in den Terminalausbau mit Maßnahmen zur weiteren Prozessoptimierung und Effizienzsteigerung sowie wettbewerbsorientierte Preisanreize für die europäischen Zubringerverkehre. Dabei haben die neuen Großschiffsliegeplätze an den HHLA Container Terminals Burchardkai und Tollerort das Größenwachstum der Schiffe erfolgreich flankiert.

Das hohe Umschlagvolumen bei vielen Großschiffsabfertigungen stellt mit Spitzenbelastungen von bis zu 12.000 TEU Lade- und Löschvolumen an einem einzigen Schiff die Leistungsfähigkeit der Terminals auf eine erhebliche Belastungsprobe. Mit Verbesserungen in allen Bereichen, von der Steigerung der Produktivität beim Umschlag an der Wasserseite über Optimierungen in der Steuerung der Containerlager bis hin zur Beschleunigung der Lkw-Abfertigung durch Selbstbedienungsterminals, gelang es, diesen operativen Herausforderungen erfolgreich zu begegnen und neue Dienste zu akquirieren.

Vor dem Hintergrund eines erlösseitig schwierigen Marktumfeldes mit Terminalüberkapazitäten bei wichtigen Wettbewerbern und sinkenden Frachtraten der Linienreederei konnte die Mengendynamik weitgehend auf die Umsatzentwicklung übertragen werden. Dass die Umsatzerlöse im Segment Container mit einer Wachstumsrate von 17,9 % auf 712,9 Mio. € (im

Vorjahr: 604,5 Mio. €) etwas unterhalb der Mengenentwicklung lagen, ist in der Hauptursache auf die doppelte Wirkung der europäischen Zubringerverkehre (Feeder) zurückzuführen, deren Quote im Geschäftsjahr 2011 von 23,0% auf 24,7% stieg: Zum einen sind diese Verkehre margenschwächer als der Umschlag am Großschiff, zum anderen gehen die seeseitigen europäischen Feederverkehre anders als etwa die Landtransporte per Bahn oder Lkw zusätzlich in die Umschlagstatistik der Terminals ein.

Die operativen Aufwendungen im Segment Container entwickelten sich bedingt durch die Ausbaumaßnahmen der Terminals leicht unterhalb der Umsatzerlöse. Höhere Energiekosten, vermehrte Wartungsarbeiten sowie Tarifanpassungen beim Einkauf externer Dienstleistungen sorgten für einen überproportionalen Anstieg des Materialaufwands gegenüber dem Vorjahr. Der Personalaufwand dagegen stieg trotz deutlich anspruchsvoller Spitzenbelastungen und eines intensiveren Einsatzes von Fremdpersonal bei laufenden Ausbauprogrammen und Tariflohnsteigerungen dank verbesserter Produktivitäten leicht unterdurchschnittlich. Erhöhte Fremdleistungen für Instandhaltungsarbeiten und Beratungsprojekte zur Optimierung von Arbeitsstrukturen und Terminalentwicklung ließen den sonstigen betrieblichen Aufwand hingegen deutlich anwachsen. Vor allem infolge fortgesetzter Investitionen legte der Abschreibungsaufwand weiter zu.

Mit einem Anstieg um 25,6% auf 195,5 Mio. € (im Vorjahr: 155,7 Mio. €) lag die EBIT-Zunahme im Geschäftsjahr 2011 oberhalb der Mengen- und Umsatzentwicklung. Hierzu hat der Sondereffekt einer Entschädigungszahlung in Höhe von 15 Mio. € für die vorzeitige Beendigung eines Mietverhältnisses mit der Aufgabe eines Leercontainerzentrums im Mittleren Freihafen beigetragen. Sie wurde im Juli 2011 von der HHLA vereinnahmt. ► siehe auch Konzernanhang, Seite 130.

Die HHLA hat im Jahr 2011 ihre Modernisierungs- und Ausbauprogramme konsequent fortgesetzt. Den Investitionsschwerpunkt bildete der Container Terminal Burchardkai. Dabei standen der Ausbau der modernen Blocklager, die Modernisierung der Van-Carrier-Flotte für den Containertransport sowie die Vorbereitung für den Bau eines weiteren Großschiffsliegeplatzes im Fokus. Am Terminal Tollerort konzentrierten sich die Maßnahmen auf einen neuen Großschiffsliegeplatz sowie das dafür optimierte Containerlager. Seit Juli 2011 werden an diesem Liegeplatz regelmäßig Großschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 13.000 TEU abgefertigt. Erste Arbeiten wurden zudem am Ausbau des Container Terminal Odessa vorgenommen, der mit Tiefwasserliegeplätzen und einer Vergrößerung der Terminalfläche für die Abfertigung von größeren Containerschiffen ertüchtigt wird.

## Segment Intermodal

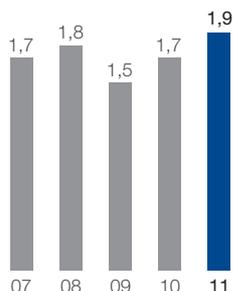
### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2011	2010	Veränd.
Umsatzerlöse	357,6	317,3	12,7 %
EBITDA	43,1	42,5	1,5 %
EBITDA-Marge in %	12,1	13,4	- 1,3 PP
EBIT	24,6	24,8	- 0,7 %
EBIT-Marge in %	6,9	7,8	- 0,9 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.887	1.696	11,3%

Die Intermodalgesellschaften der HHLA konnten im Geschäftsjahr 2011 ihr Transportvolumen im Containerverkehr für das europäische Hinterland der deutschen Seehäfen zweistellig steigern. Mit 1.887 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.696 Tsd. TEU) wurde in einem vom scharfen Wettbewerb der Verkehrsträger geprägten Markt das Vorjahresniveau um 11,3% übertroffen. Eine vergleichbare

Dynamik zeigte die Entwicklung des Umschlagvolumens auf den mehrheitlich im Besitz der HHLA oder ihrer Tochtergesellschaften befindlichen Inlandterminals in Tschechien, der Slowakei und Polen. Mit ihrem Mengenwachstum von 13,5% erreichten sie ein Umschlagvolumen von 1.392 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.227 Tsd. TEU).

**Containertransport**  
in Mio. TEU



Zu dieser positiven Entwicklung trug die langfristig ausgerichtete Hinterlandstrategie der HHLA wesentlich bei ► siehe auch Unternehmensstrategie, Seite 63. Sie zielt darauf, mit einer Erhöhung der Wertschöpfungstiefe, wie etwa dem Aus- und Neubau eigener Inlandterminals, und einer Industrialisierung der Abläufe die Ertragskraft des Segments zu stärken und die Voraussetzungen für überproportionale Steigerungen des Bahnanteils im Containerverkehr zu schaffen. So nahm die HHLA-Tochter Metrans einen neuen Inlandterminal im tschechischen Ostrava mit einer Jahreskapazität von 200.000 TEU in Betrieb und erhöhte mit dem Erwerb von drei Lokomotiven die selbst erbrachte Traktionsleistung wesentlich.

Mit der Eröffnung des ersten polnischen Hub-Terminals in Posen im September 2011 wurde zudem eine wichtige Weichenstellung vorgenommen, um die in Tschechien und der Slowakei bereits erfolgreichen Hub-und-Shuttle-Verkehre der maritimen Containerlogistik auch im Seehafenhinterlandverkehr mit Polen zu etablieren. Allein zwischen Hamburg und Posen verkürzte sich die Transportzeit durch den Einsatz von Shuttleverkehren um gut ein Drittel.

Mit 357,6 Mio. € (im Vorjahr: 317,3 Mio. €) übertrafen die Umsatzerlöse des Segments Intermodal im Geschäftsjahr 2011 das Vorjahr um 12,7 %. Sie lagen damit oberhalb der Rate des Transportmengenwachstums. Ursache hierfür sind Verbesserungen der Erlösqualität durch Preisanhebungen und die Ausweitung der Wertschöpfungstiefe durch den Einsatz eigener Lokomotiven sowie den Ausbau des Terminalnetzwerks. Dass die Entwicklung des Segmentergebnisses EBIT der Dynamik von Menge und Umsatz nicht folgen konnte und es um 0,7 % auf 24,6 Mio. € zurückging (im Vorjahr: 24,8 Mio. €), geht vor allem auf folgende Faktoren zurück:

- ▮ Im Schienentransport mit geringer Wertschöpfungstiefe, wie etwa bei der TFG Transfracht und bei Polzug, die kaum über eigene Anlagen und Produktionsmittel verfügen, war die Ertragslage unbefriedigend. Trotz Verbesserungen bei Produktivität und Zugauslastung gelang es nicht, die steigenden Belastungen im Materialaufwand zu kompensieren, der dominierenden Aufwandsposition des Segments. Preiserhöhungen beim Leistungseinkauf sorgten für überdurchschnittliche Steigerungen, die durch Maßnahmen auf der Vertriebsseite sowie die vergleichsweise moderate Entwicklung bei Personalaufwand und Abschreibungen nicht ausgeglichen werden konnten. Die Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2011 wurden bei diesen Gesellschaften nicht erreicht.
- ▮ Als Folge der unverändert unbefriedigenden Ertragslage wurde bei der TFG Transfracht nach einer Firmenwertberichtigung von 3,0 Mio. € im Geschäftsjahr 2010 für das Geschäftsjahr 2011 eine weitere Firmenwertberichtigung in Höhe von 2,9 Mio. € vorgenommen. Diese belastete das Segmentergebnis zusätzlich.

Vor diesem Hintergrund verstärkt die HHLA den Ausbau ihrer Wertschöpfungstiefe durch den Bau weiterer Inlandterminals sowie Investitionen in rollendes Material. Die HHLA-Tochter Metrans hat im Frühjahr 2012 mit dem Bau einer zweiten großen Containerdrehscheibe (Hub-Terminal) in Česká Třebová 180 km östlich von Prag begonnen. Hier entsteht in der ersten Ausbaustufe als Ergänzung der Drehscheibe in Prag für rund 20 Mio. € eine hochmoderne Anlage mit einer Abfertigungskapazität von zunächst 150 Zügen pro Woche. Der Hub-Terminal soll im Lauf des Jahres 2012 in Betrieb gehen. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, die Containertransporte von und nach Hamburg sowie von und zu den deutschen Seehäfen in Richtung Slowakei, Österreich, Ungarn und östliches Tschechien weiter zu optimieren und zu steigern.

## Segment Logistik

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2011	2010	Veränd.
Umsatzerlöse	126,7	120,2	5,4 %
EBITDA	12,0	13,2	- 9,2 %
EBITDA-Marge in %	9,5	11,0	- 1,5 PP
EBIT	- 1,0	6,2	-
EBIT-Marge in %	- 0,8	5,1	- 5,9 PP

Das Segment Logistik repräsentiert mit seinen Gesellschaften in den Bereichen Kontraktlogistik, Fahrzeuglogistik, Fruchtlogistik, Speziallogistik und Beratung eine große Bandbreite des Dienstleistungsangebots, das den Universalhafen Hamburg ausmacht. Im Geschäftsjahr 2011 haben sich die jeweiligen Teilmärkte der einzelnen Gesellschaften sehr unterschiedlich entwickelt. Während beispielsweise der Kohleumschlag im Bereich Massengut und die Kreuzfahrt deutliche Nachfrageresteigerungen registrieren konnten, hatten Marktveränderungen in der Fruchtlogistik, in der Fahrzeuglogistik und in der Kontraktlogistik Umsatzbelastungen zur Folge.

Die Entwicklung im Detail: Am Multifunktions-terminal O'Swaldkai ging der Fruchtschlag um 6,5 % auf 728 Tsd. t (im Vorjahr: 779 Tsd. t) zurück, während am Massengutterminal Hansaport der Kohle- und Erzschlag um 1,4 % auf 13,9 Mio. t (im Vorjahr: 13,8 Mio. t) zugelegt hat. Differenziert stellt sich die Lage bei der Fahrzeuglogistik am O'Swaldkai dar: Hier wuchs der Fahrzeugumschlag zwar um 10,5 %, insbesondere durch eine Zunahme bei Gebrauchtfahrzeugen. Im Containerpackgeschäft war jedoch ein starker Rückgang zu verzeichnen.

Während sich das Beratungsgeschäft stabil entwickelte, konnte die Kreuzfahrtlogistik neue Rekorde bei Schiffsanläufen und der Passagierabfertigung in Hamburg vermelden: Mit 116 Kreuzfahrtschiffen (im Vorjahr: 99) und 313 Tsd. Passagieren (im Vorjahr: 248 Tsd.) wurden Wachstumsraten von 17,2 % bzw. 26,2 % realisiert.

Der Anstieg der Umsatzerlöse um 5,4 % auf 126,7 Mio. € (im Vorjahr: 120,2 Mio. €) ist auf die konzerninterne Abrechnung eines größeren IT-Auftrages in Höhe von rund 10,4 Mio. € zurückzuführen. Bereinigt um diesen Effekt war der Segmentumsatz im Vorjahresvergleich rückläufig. Im Verlauf des Geschäftsjahres 2011

konnte der bis zum Ende des dritten Quartals noch erhebliche Ergebnisrückgang im operativen Geschäft – der EBIT-Rückgang lag nach neun Monaten noch bei 54,1 % – auf ein Minus von 23,3 % begrenzt werden. Das Segment-EBIT vor Wertberichtigung betrug damit 4,7 Mio. € (im Vorjahr: 6,2 Mio. €).

Für diese Ergebnisentwicklung zeichnen in erster Linie eine geringere Erlösqualität und gestiegene Mietaufwendungen in der Fahrzeuglogistik verantwortlich. Die Bananenlogistik war von einer Marktverschiebung betroffen, bei der es aufgrund des Ratenverfalls bei Kühlcontainern zu einer zunehmenden Containerisierung des Bananentransports kommt. Erfolgreiche Kostensenkungsprogramme in der Fruchtlogistik trugen dazu bei, die Ergebnisse in diesem Bereich im Jahresverlauf zu verbessern und damit das EBIT auf Segmentebene zu stabilisieren.

Mit 2,1 Mio. € wurden 44 % des Segment-EBIT von 4,7 Mio. € vor Wertberichtigung allein im vierten Quartal erzielt. Das operative Geschäft der beiden Gesellschaften HHLA Logistics und HHLA Logistics Altenwerder wurde zum 1. Oktober 2011 in einer Gesellschaft gebündelt.

Um der veränderten Marktsituation in der Bananenlogistik Rechnung zu tragen, wurde eine einmalige Wertberichtigung in der Fruchtlogistik in Höhe von 5,8 Mio. € vorgenommen. Dadurch gestaltet sich das Segmentergebnis (EBIT) insgesamt für das Geschäftsjahr mit - 1,0 Mio. € negativ (im Vorjahr: 6,2 Mio. €).

### Mengenentwicklung

in Segment Logistik	2011	2010
Fruchtschlag in Tsd. t	728	779
Fahrzeuge und Stückgut in Tsd. t	1.307	1.292
Massengutumschlag in Mio. t	13,9	13,8
Kreuzfahrtschiffsanläufe	116	99

## Segment Immobilien

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2011	2010	Veränd.
Umsatzerlöse	31,7	29,8	6,5 %
EBITDA	16,2	16,8	- 3,7 %
EBITDA-Marge in %	51,1	56,5	- 5,4 PP
EBIT	11,9	12,7	- 6,1 %
EBIT-Marge in %	37,6	42,6	- 5,0 PP

Der Markt für Büroflächen hat sich in Hamburg im Laufe des vergangenen Jahres deutlich belebt. Dementsprechend übertraf der Flächenumsatz nach dem aktuellen Büromarktüberblick von Jones Lang LaSalle 2011 mit 540.000 m<sup>2</sup> den Vorjahreswert um 7,4 %. Er lag damit deutlich über dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre von 442.000 m<sup>2</sup>. Die Leerstandsquote von 8,5 % unterschritt zwar das Vorjahresniveau von 9,6 %, befand sich aber noch immer auf sehr hohem Niveau.

In diesem Umfeld hat die HHLA in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal am nördlichen Elbufer ihren Kurs einer wertorientierten Bestandsentwicklung erfolgreich fortgesetzt. So konnten neue Projekte im Markt platziert und das Vermietungsgeschäft in beiden Quartieren ausgeweitet werden. Infolge dieser Entwicklung stiegen die Umsatzerlöse im abgelaufenen Geschäftsjahr um 6,5 % auf 31,7 Mio. € (im Vorjahr: 29,8 Mio. €). Die Realisierung geplanter Großinstandhaltungsmaßnahmen in der Speicherstadt führte dazu, dass die positive Umsatzentwicklung sich nicht entsprechend in der Ergebnisentwicklung niederschlug. Das Betriebsergebnis EBIT ging deshalb gegenüber dem Vorjahr um 6,1 % auf 11,9 Mio. € (im Vorjahr: 12,7 Mio. €) zurück. Durch die Umgliederung von weiterverrechneten Mietnebenkosten, die ab 2011 nicht mehr als Umsatzerlöse, sondern als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen werden, haben sich die absoluten Umsatzwerte und die Ergebnismargen verändert. Die Vorjahreswerte wurden der besseren Vergleichbarkeit halber entsprechend angepasst ► siehe auch Konzernanhang, Seite 130.

Das Geschäftsjahr 2011 war von zahlreichen Projektstarts und -realisierungen geprägt. Einen wichtigen Akzent setzte dabei die erfolgreiche Vermietung des umfassend sanierten Speicherblocks Q mit seiner attraktiven Mischung aus Showrooms und Büros, die überwiegend von der Modebranche genutzt werden. Ende Oktober

2011 eröffnete das „Teekontor Wasserschloss Speicherstadt“, das die traditionsreiche Funktion der Speicherstadt als eines der weltweit bedeutendsten Handelszentren für Tee unterstreicht. Das Profil der Speicherstadt als Kreativstandort stärkt ein weiteres Projekt: Im November 2011 wurde mit der Modernisierung eines großen denkmalgeschützten Baus begonnen, den eine große Werbeagentur beziehen wird.

## 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 2011 stellt sich die wirtschaftliche Lage der HHLA zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses 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 40,9 % widerspiegelt (im Vorjahr: 40,1 %). Aufgrund eines im Geschäftsjahr 2010 abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrages im Segment Container besteht nach IAS 32 *Finanzinstrumente* eine als

Fremdkapital zu klassifizierende Zahlungszusage. Zum Ausgleich der vertraglich vereinbarten Ergebnisabführung ist über die Restlaufzeit von vier Jahren eine am künftigen wirtschaftlichen Ergebnis orientierte jährliche Zahlung an einen Minderheitsgesellschafter zu leisten. Die insgesamt erwartete Ausgleichszahlung führte seinerzeit zu einer Umgliederung aus dem Minderheitenkapital in die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten. Unter Berücksichtigung dieser bilanziellen Darstellung liegt die reguläre Eigenkapitalquote nunmehr bei 35,6%.

Aufgrund der zum Bilanzstichtag vorhandenen Liquiditätsbasis besteht kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

Inflations- und Wechselkurseinflüsse haben keinen wesentlichen Einfluss auf die Finanz- und Vermögenslage des HHLA Konzerns.

Bei der Bilanzierung von Vermögen und Verbindlichkeiten wurden Schätzungen auf Basis von Erfahrungswerten und weiteren relevanten Faktoren unter Berücksichtigung der Prämisse der Unternehmensfortführung vorgenommen. ► siehe auch im Konzernanhang Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, Seite 137, sowie Wesentliche Ermessensentscheidungen und Schätzungen, Seite 143.

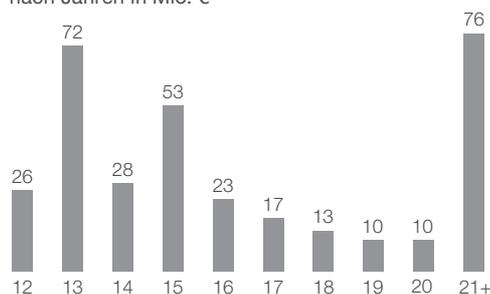
### Finanzierungsanalyse

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 Finanzierungsleasingverhältnisse ein.

Im Geschäftsjahr 2011 lagen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit 331,6 Mio. € über dem Wert des Vorjahres von 298,9 Mio. €. Der Konzern nahm im Berichtszeitraum zusätzliche

#### Fälligkeiten der Bankdarlehen

nach Jahren in Mio. €

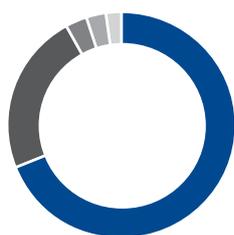


externe Finanzierungen in Höhe von 65,7 Mio. € in Anspruch (im Vorjahr: 0,0 Mio. €). Den Neuaufnahmen standen geringere Darlehenstilgungen gegenüber. Die Fälligkeitsstruktur für die Folgejahre umfasst für 2013 und 2015 jeweils endfällige Darlehen aus zwischenzeitlich abgeschlossenen Investitionsprojekten, 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.

Die Darlehensverbindlichkeiten sind überwiegend in Euro und zu einem geringen Teil in Tschechischen Kronen abgeschlossen. Konditioniert sind diese zu ca. 64 % mit fixen und zu rund 36 % mit variablen Zinssätzen. Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestehen für einzelne Konzerngesellschaften Kreditauflagen (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind, im Wesentlichen die Erfüllung einer Mindesteigenkapitalquote. Covenants bestanden bei ca. 21 % der Bankdarlehen. Im Berichtsjahr wurden die Kreditauflagen zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt. Zum Bilanzstichtag weist die HHLA langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen in Höhe von 93,7 Mio. € (im Vorjahr: 65,8 Mio. €) aus, die 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 resultieren. Mit Ausnahme der im Konzernanhang näher erläuterten Operating-Lease-Verhältnisse existieren keine nennenswerten außerbilanziellen Finanzierungsinstrumente. ► siehe auch Konzernanhang, Seite 130. Die Operating-Lease-Verhältnisse 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 damit der langfristigen Finanzierung zur Verfügung.

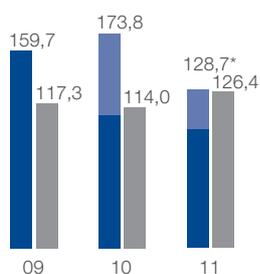
Die von der Holding im Wesentlichen zentral gehaltenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente beliefen sich zum Berichtsstichtag auf insgesamt 330,0 Mio. € (im Vorjahr: 235,5 Mio. €). Sie sind in Sichteinlagen und Tages- sowie kurzfristigen Termingeldern bei

Investitionen  
nach Segmenten 2011



- 67 % Container
- 25 % Intermodal
- 3 % Immobilien
- 3 % Logistik
- 2 % Holding/Übrige

Investitionen und  
Abschreibungen  
in Mio. €



- Investitionen
- Abschreibungen

\* Davon Finanzierungsleasing i.H.v.  
32,8 Mio. € (im Vorjahr: 66,1 Mio. €)

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 27,0 Mio. € (im Vorjahr: 26,7 Mio. €). Der Ausnutzungsgrad der Kreditlinie belief sich im Berichtszeitraum auf 17,1 % (im Vorjahr: 17,9 %). 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 30,3 Mio. € (im Vorjahr: 21,5 Mio. €) Devisenausfuhrbeschränkungen in der Ukraine.

Da der HHLA auch außerhalb des Kapitalmarkts eine breite Palette von Möglichkeiten der Fremdfinanzierung zur Verfügung steht, sieht der Konzern für ein externes Rating aktuell keinen Bedarf. Vielmehr wird durch umfassende Information bestehender und potenzieller Kreditgeber sichergestellt, dass diese zu angemessenen internen Bonitätseinstufungen kommen können.

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

### Investitionsanalyse

Das Investitionsvolumen lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 128,7 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 173,8 Mio. €. Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Finanzierungsleasing in Höhe von 32,8 Mio. € enthalten. Wie im Vorjahr lag der Schwerpunkt der Investitionen im Jahr 2011 auf den Ausbauaktivitäten der Hamburger Umschlaganlagen. Darüber hinaus wurden vorgesehene Investitionen für die Terminalerweiterung in Odessa weitgehend in das kommende Geschäftsjahr verschoben.

Von den getätigten Investitionen entfielen 117,2 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 158,9 Mio. €), 7,4 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 7,9 Mio. €) und 4,1 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 7,0 Mio. €).

Bei den Investitionen handelt es sich wie im vorangegangenen Jahr maßgeblich um Erweiterungsinvestitionen. 98,5 Mio. € (im Vorjahr: 158,5 Mio. €) wurden überwiegend im Rahmen des Ausbaus und der Automatisierung der Hamburger Containerterminals investiert. Die Ersatzinvestitionen beliefen sich auf 30,2 Mio. € (im Vorjahr: 15,3 Mio. €) und beinhalteten schwerpunktmäßig Investitionen in Van-Carrier.

Auf das **Segment Container** wurde mit 87,8 Mio. € (im Vorjahr: 137,9 Mio. €) der größte Anteil an den Gesamtinvestitionen allokiert. Investiert wurde vor allem in Lagerkapazitäten auf den Hamburger Umschlaganlagen. Zudem wurde eine neue Kaimauer fertiggestellt.

Im **Segment Intermodal** lagen die Gesamtinvestitionen mit 32,2 Mio. € über dem Vorjahreswert von 21,0 Mio. €. Dabei tätigte die Metrans-Gruppe weitere Investitionen in Hinterlandterminals sowie in die Beschaffung von Lokomotiven. Bei den polnischen Gesellschaften wurde der geplante Ausbau des Terminalnetzwerks fortgesetzt.

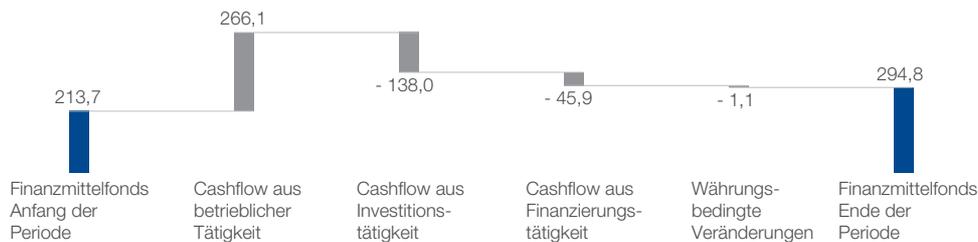
Die Investitionssumme im **Segment Logistik** belief sich auf 3,9 Mio. € (im Vorjahr: 3,7 Mio. €). Den größten Anteil hatten dabei die Beschaffung einer gebrauchten Containerbrücke sowie Investitionen in Kombigeräte und Rangierloks für den Massengutumschlag.

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.

Finanzielle Verbindlichkeiten bestehen zum Geschäftsjahresende für offene Bestellungen in Höhe von 93,0 Mio. € (im Vorjahr: 51,1 Mio. €); darin enthalten sind 81,4 Mio. € (im Vorjahr: 44,2 Mio. €) für Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

## Entwicklung Finanzmittelfonds

in Mio. €



## Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2011	2010
Finanzmittelfonds per 01.01.	213,7	139,2
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	266,1	206,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 138,0	- 36,3
Free Cashflow	128,1	170,7
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 45,9	- 95,2
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	82,2	75,5
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	- 1,1	- 1,0
Finanzmittelfonds per 31.12.	294,8	213,7

Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit (Mittelzufluss) erhöhte sich im Berichtszeitraum vor allem infolge der positiven Ergebnisentwicklung auf 266,1 Mio. € (im Vorjahr: 206,9 Mio. €).

Auch der Cashflow aus Investitionstätigkeit (Mittelabfluss) lag mit 138,0 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert von 36,3 Mio. €. Hierzu trugen im Wesentlichen die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen, in die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und in die immateriellen Vermögenswerte in Höhe von 132,2 Mio. € (im Vorjahr: 64,4 Mio. €) bei. Darin enthalten waren Auszahlungen für im Vorjahr noch nicht abgerechnete Anlagenzugänge. Ebenso führte die Zunahme kurzfristiger Einlagen in einem Umfang von 10,0 Mio. € zu einem höheren Cashflow aus Investitionstätigkeit (im Vorjahr: Abnahme der kurzfristigen Einlagen um 20,0 Mio. €). Gegenläufig wirkten Einzahlungen aus Abgängen in Höhe von 5,2 Mio. € (im Vorjahr: 12,1 Mio. €).

Der Free Cashflow als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit verringerte sich auf 128,1 Mio. € gegenüber einem Vorjahreswert von 170,7 Mio. €.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit (Mittelabfluss) belief sich im Berichtszeitraum auf 45,9 Mio. € (im Vorjahr: 95,2 Mio. €) und war insbesondere geprägt durch die Dividendenzahlungen an die Aktionäre und Minderheitsgesellschafter für das Geschäftsjahr 2010 in Höhe von 78,2 Mio. € (im Vorjahr: 61,3 Mio. €). Die Auszahlung für die Tilgung von Finanzschulden in Höhe von 27,2 Mio. € (im Vorjahr: 31,3 Mio. €) trug ebenso zu diesem Mittelabfluss bei. Gegenläufig wirkten die Einzahlungen aus Darlehensaufnahmen in Höhe von 65,7 Mio. €.

Hinsichtlich der Gesamtfinanzlage verfügt der HHLA Konzern zum Jahresende 2011 über ausreichend Liquidität. Gleichmaßen gab es auch im Verlauf des Geschäftsjahres keine Liquiditätsengpässe. Der Finanzmittelfonds, der sich aus den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (330,0 Mio. €), vermindert um kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten (30,0 Mio. €), Verbindlichkeiten aus kurzfristigen Aufnahmen bei der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (0,5 Mio. €) und kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber anderen Gesellschaftern und Kreditinstituten (4,7 Mio. €), zusammensetzt, erreichte per 31. Dezember 2011 insgesamt 294,8 Mio. € und lag damit deutlich über dem Bestand von 213,7 Mio. € vom Jahresbeginn.

## Unternehmenskäufe und -verkäufe

Im Geschäftsjahr 2011 wurden keine Unternehmenskäufe oder -verkäufe getätigt, so dass keine Auswirkungen auf die Finanz- und Vermögenslage des Konzerns entstanden.

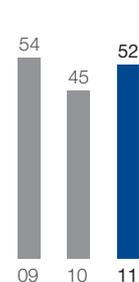
## Anlagenintensität

in %



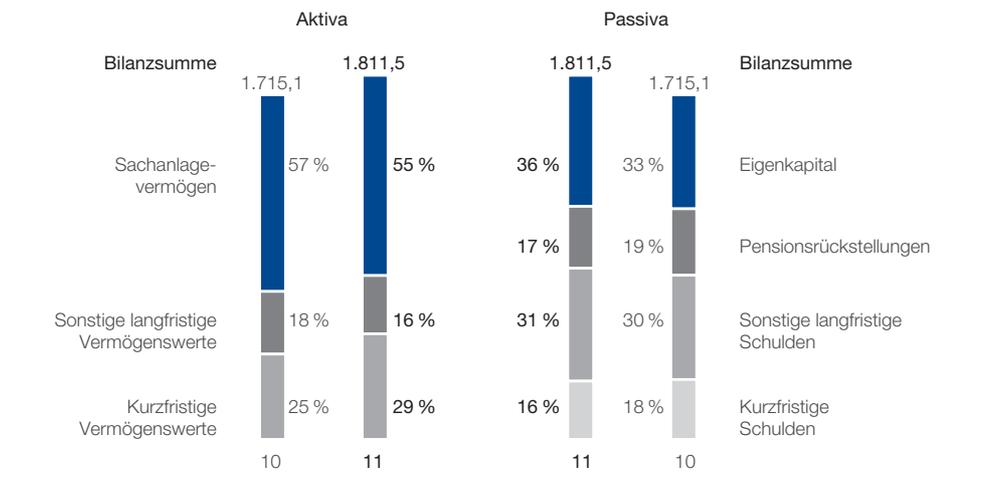
## Anlagendeckungsgrad

in %



### HHLA Konzernbilanz

per 31.12. in Mio. € / in %



#### Analyse der Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme des HHLA Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2011 gegenüber dem Jahresende 2010 um insgesamt 96,4 Mio. € auf 1.811,5 Mio. € erhöht.

Auf der Aktivseite lagen die langfristigen Vermögenswerte mit 1.280,1 Mio. € unter den Werten des Vorjahres von 1.290,7 Mio. €. Ursächlich für diese Entwicklung war vor allem ein Rückgang der latenten Steuerforderungen.

Das kurzfristige Vermögen ist auf 531,5 Mio. € gestiegen (im Vorjahr: 424,5 Mio. €). Die Zunahme resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Zahlungsmittelbestand von 330,0 Mio. € (im Vorjahr: 235,5 Mio. €). Bedingt durch die im Jahresvergleich bessere Geschäftsentwicklung erhöhten sich auch die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf 151,8 Mio. € (im Vorjahr: 126,5 Mio. €). Gegenläufig wirkte sich ein Rückgang der Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern auf 3,6 Mio. € (im Vorjahr: 21,0 Mio. €) aus.

Auf der Passivseite hat sich das Eigenkapital gegenüber dem Jahresende 2010 um 77,7 Mio. € auf 644,7 Mio. € (im Vorjahr: 567,0 Mio. €) erhöht. Dies wurde im Wesentlichen durch den im erwirtschafteten Eigenkapital ausgewiesenen Konzernjahresüberschuss in Höhe von 118,8 Mio. € erreicht. Insgesamt erhöhte sich dadurch die Eigenkapitalquote auf 35,6 % (im Vorjahr: 33,1 %).

Die langfristigen Schulden erhöhten sich zum Bilanzstichtag auf 877,6 Mio. € (im Vorjahr: 850,0 Mio. €). Der Anstieg resultierte insbesondere aus der Zunahme der langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unterneh-

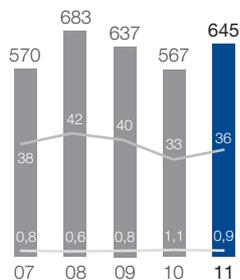
men und Personen aufgrund der Passivierung von Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme eines weiteren Großschiffsliegeplatzes am CTB. Entsprechend wirkte die Aufnahme von Darlehen bei den langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten. Gegenläufig wirkte die Anpassung an einen höheren Abzinsungsfaktor von 5,0 % (im Vorjahr: 4,5 %) zur Barwertermittlung der Pensionsverpflichtungen. Die damit einhergehenden versicherungsmathematischen Effekte trugen im Wesentlichen zur Verringerung der Pensionsrückstellungen um 17,4 Mio. € auf 313,7 Mio. € (im Vorjahr: 331,1 Mio. €) bei.

Die kurzfristigen Schulden verringerten sich um 8,9 Mio. € auf 289,3 Mio. € (im Vorjahr: 298,2 Mio. €). Der Rückgang resultierte insbesondere aus der Verringerung der sonstigen Verbindlichkeiten auf 25,6 Mio. € (im Vorjahr: 34,6 Mio. €) sowie einer Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 5,0 Mio. € auf 72,0 Mio. €. Die Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern reduzierten sich von 5,6 Mio. € im Vorjahr auf nunmehr 2,5 Mio. €. Gegenläufig wirkte eine Erhöhung der sonstigen kurzfristigen Rückstellungen um 6,9 Mio. € auf 28,8 Mio. € sowie eine Erhöhung der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen auf 72,1 Mio. € (im Vorjahr: 68,0 Mio. €).

Der Verschuldungskoeffizient als Verhältnis der Nettofinanzschulden und Pensionsrückstellungen zum Konzerneigenkapital (Gearing Ratio) belief sich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2011 auf einen Wert von 0,9 (im Vorjahr: 1,1). Der Rückgang resultierte insbesondere aus der Erhöhung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie dem Anstieg des Eigenkapitals.

#### Konzerneigenkapital

in Mio. €



— Eigenkapitalquote in %  
— Verschuldungsgrad

## 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 (Aktienarten). 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 hafenumschlagspezifischen 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. 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. Hier von 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 2011 ermächtigt, bis zum 15. Juni 2016 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 §§ 71a 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 verwendet werden.

(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 § 71d 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 eines Verlustes des Vorstandsmandates 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 Anstellungsvertrags 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. Wenn bis zum ursprünglich vorgesehenen Ablauf des Anstellungsvertrags weitere Einkünfte erzielt werden, werden diese teilweise 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 Übernahmeversuche.

## 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 sowohl ökonomische und ökologische als auch gesellschaftliche Aktivitäten umfassendes System auf Basis vom Vorstand festgelegter risikopolitischer Grundsätze geschaffen. Die Arbeit des Risikomanagements erfolgt nach systematischen Grundsätzen und unterliegt einem permanenten Verbesserungsprozess.

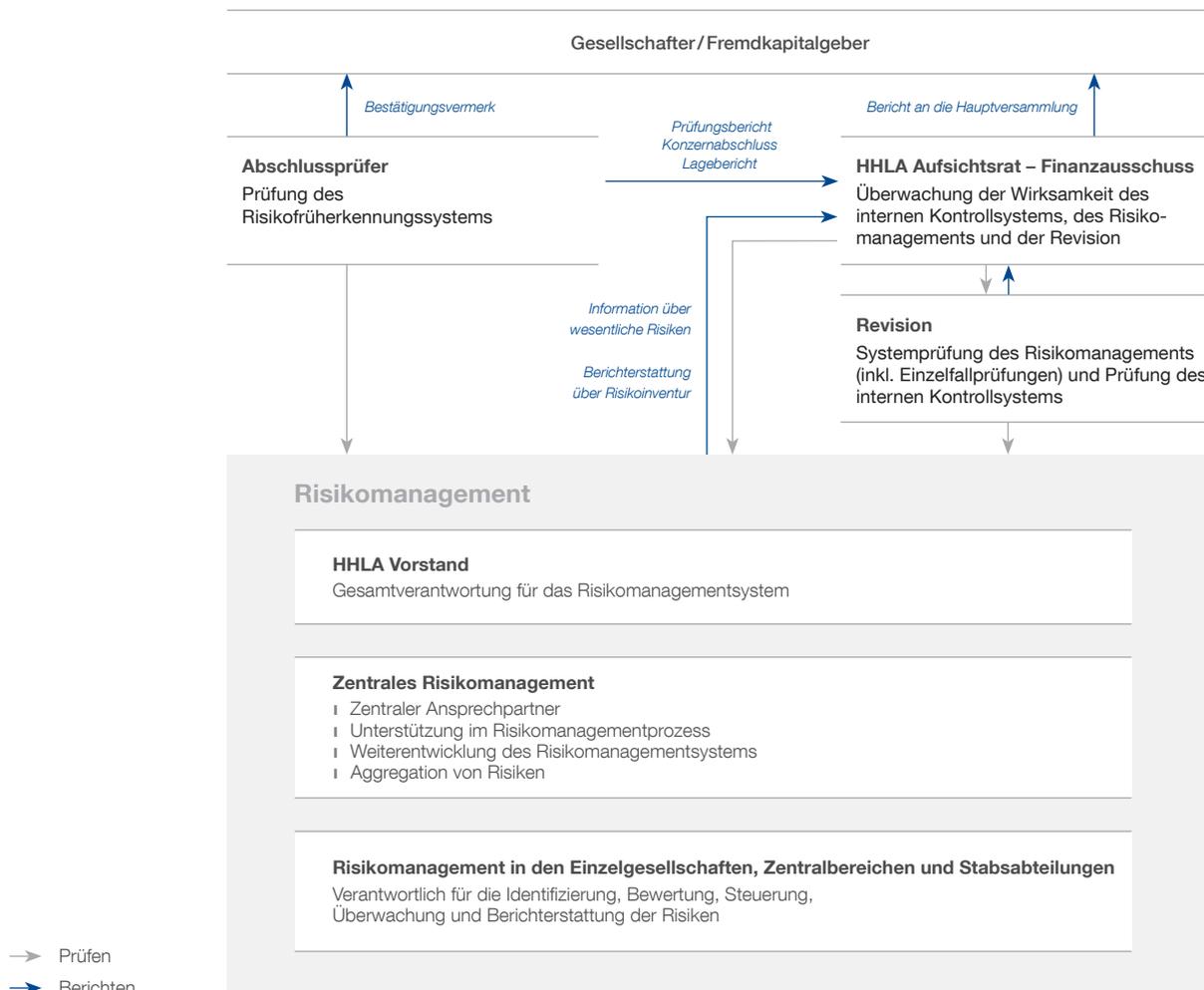
Als wesentliche Elemente des Risikomanagementsystems wurden in Zusammenarbeit von Vorstand, Revision und Controlling klare Verantwortlichkeiten für die Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken festgelegt.

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.

## Organisation des Risikomanagements



Mit dem Ziel, eine konzerneinheitliche 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 und den unternehmensinternen Handlungsanweisungen erfolgen. Es umfasst Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Risikoreduzierung sowie zur Sicherung der Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit der Prozessabläufe.

Auf Basis von dokumentierten Prozessen, Risiken und Kontrollen wird das interne Kontrollsystem regelmäßig überwacht sowie bewertet und schafft so Transparenz 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 Finanzberichterstattung 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 Buchungssysteme 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 Konsolidierungsprozess klar geregelt. Neben der Festlegung des Konsolidierungskreises ist auch die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Berichtspakets durch die Konzerngesellschaften im Detail festgelegt. Darüber hinaus erfolgen konkrete Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung des 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 Tiefgang von durchgehend 13,50 m und tideabhängig 14,50 m. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden derzeit Verhandlungen geführt, damit der Plan-

feststellungsbeschluss zeitnah erfolgen kann. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird dies 2012 der Fall sein. Mit den Baggerarbeiten kann nach Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden. Eine gerichtliche Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses ist nicht auszuschließen. Erste durchgreifende Verbesserungen für die tideabhängige Schifffahrt sind ca. neun Monate nach Baubeginn zu erwarten.

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 können die Geschäftsentwicklung der HHLA belasten und – in Abhängigkeit vom Fortgang des Verfahrens und von weiteren Reaktionen auf Reederseite – erhebliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben.

Neben der Fahrrinnenanpassung 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 Hafenuferspanne (A252) sowie die Modernisierung der Schleusen und 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. Die Prognosen führender Wirtschaftsforscher und Institute für das weltweite Wirtschaftswachstum für das Jahr 2012 haben sich zuletzt eingetrübt.

Aufgrund eines volatilen makroökonomischen Umfelds bestehen wesentliche Risiken fort. So gefährdet die anhaltende Staatsschuldenkrise der Eurozone die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Die weiterhin ungelösten Fragen der dauerhaften Finanzierung der Haushaltsdefizite führen zu großen Verunsicherungen an den Finanzmärkten. Die notwendigen Konsolidierungsmaßnahmen und zurückgehende Investitionen gefährden die weitere wirtschaftliche Entwicklung.

Staatliche geldpolitische Maßnahmen oder die Einführung von Handelsrestriktionen, wie z. B. Ausgleichszölle, die darauf zielen, die Wettbewerbsfähigkeit der eigenen Wirtschaft zu erhöhen, könnten zu einer Welle protektionistischer Bestrebungen führen, die den Welthandel belasten würden.

Das Preisniveau für Rohstoffe wie Öl, Kupfer oder Seltene Erden kann die wirtschaftliche Entwicklung dämpfen. Sinkt das Preisniveau in einem Umfeld konjunkturellen Abschwungs nicht, könnte dies die weltweite Konjunkturentwicklung ebenfalls beeinträchtigen.

Wenn sich Containerumschlag, Transportvolumen oder Logistikdienstleistungen aufgrund der gegenüber dem Vorjahr angestiegenen konjunkturellen Unsicherheiten nicht wie erwartet entwickeln, werden Planmengen ggf. nicht erreicht und es kann zur Unterauslastung von Umschlagkapazitäten und Zugsystemen kommen. Generell besteht bei Unterauslastung das Risiko, dass negative Ergebnisabweichungen aufgrund bestehender Fixkostenintensität kurzfristig nur partiell kompensiert werden können.

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

Die HHLA arbeitet mit nahezu allen großen weltweit operierenden Reedereien im Containerverkehr zusammen. In der Branche ist ein starker Konsolidierungsprozess zu beobachten. Dieser hat sich aufgrund bestehender Überkapazi-

täten und der angespannten Ergebnissituation der Reeder verstärkt. Zusammenschlüsse und Allianzen von Reedern untereinander sowie zwischen Terminalbetreibern und Reedereien können zu einer Veränderung der Ladungsströme und der Preisstruktur bei den Umschlagbetrieben in Nordeuropa führen.

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

Im Segment Logistik besteht die Gefahr, dass sich insbesondere in den Geschäftsfeldern Fruchturnschlag und Lagerlogistik geplante Zielumsätze in einem schwierigen Marktumfeld nicht realisieren lassen.

Um den Absatzrisiken 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 prognostizierte Nachfrage anzupassen. Zur Früherkennung von möglichen negativen Entwicklungen werden die Umschlag- und Transportmengen in den betroffenen Märkten sowie die Umschlagmengen und die Dienststruktur der jeweiligen Kunden beobachtet. Die HHLA wirkt Marktrisiken 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 eingeschränkte Anzahl von Anbietern im Segment der Hafenumschlaggeräte und -systeme kann zu Engpässen bei der Beschaffung von Ersatzteilen und zu veränderten

Beschaffungskonditionen führen. Die HHLA sorgt sich daher laufend um alternative Beschaffungsstrategien 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 Marktkonzentrationen 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 einigen wenigen leistungsfähigen Eisenbahnverkehrsunternehmen ein. Hierdurch entsteht eine gewisse Abhängigkeit von einem oder wenigen Dienstleistern. Von den Intermodalgesellschaften werden vorsorglich gezielte Kundenbindungsmaßnahmen zum Aufbau von Alleinstellungsmerkmalen ergriffen. Bei allen Bahnoperatoren besteht dauerhaft die Gefahr, dass die Dienstleister überhöhte Nutzungsentgelte erheben. Um diese zu verringern, stehen die Intermodalgesellschaften in regelmäßigem Austausch mit den zum Teil in die Gesellschafterkreise eingebundenen Dienstleistern.

### Risiken der Leistungserstellung

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 üb-

rigen Konzernbeteiligungen ist z. B. durch Einbezug in das Konzernclearing, eigene Kreditlinien oder Kreditlinien der HHLA gewährleistet.

Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestehen für einzelne Konzerngesellschaften Kreditaufgaben (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 per 31. Dezember 2011 67,5 Mio. €. Im Berichtsjahr wurden die Kreditaufgaben 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 Rohstoffpreisrisiko zu reduzieren. Zinsänderungsrisiken werden dazu durch den Einsatz von Zinsderivaten und den Abschluss von Festzinsvereinbarungen weitgehend abgesichert. Sicherungsgeschäfte werden nicht zu Spekulationszwecken abgeschlossen. 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 Konzernanhang, Textziffer 46, Seite 173 f.

Schwerpunkt der Leistungserbringung der HHLA ist der Euroraum. Hieraus resultiert die weitgehende Fakturierung der erbrachten Leistungen in Euro. Auch in den osteuropäischen Konzerngesellschaften erfolgt die Fakturierung weitgehend in Euro bzw. ist diese Euro- oder US-Dollarbasiert. 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 Euro- bzw. US-Dollar-Konten. 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.

Beim weltweiten Containertransport ist derzeit ein Verdrängungswettbewerb zu beobachten, der sich durch fortwährende Schiffsneubestellungen und das anhaltend niedrige Ratenniveau manifestiert. Kundeninsolvenzen sind daher 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 Delkredereisiken 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. Eine wesentliche Veränderung der Vermögensla-

ge einzelner Schuldner kann dazu führen, dass neue Forderungen gegen diese Schuldner durch den Versicherer betragsmäßig limitiert oder ggf. nicht mehr abgesichert werden können.

Die nach wie vor schwierige wirtschaftliche Entwicklung einzelner Konzerngesellschaften könnte Abschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte erforderlich machen. Zudem könnte es zu Verlustübernahmen kommen. Die HHLA prüft regelmäßig die Werthaltigkeit 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. In den kommenden Jahren kann es daher zu weiteren EU-Richtlinien und deren Umsetzung in nationales Recht kommen.

Ab 2015 sollen die Schwefelgrenzwerte für die Treibstoffe der Seeschiffe in Nord- und Ostsee von derzeit 1 % 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, Qualifikation und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und 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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, und es wurden Vertretungsregelungen eingeführt. Zudem werden regelmäßig Mitarbeitergespräche geführt, um Mitarbeiterinnen und 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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen ihrer Tätigkeit. Zur Risikoreduzierung hat die HHLA u. a. neben dem Erlass von Richtlinien und Leitlinien, dem 4-Augen-Prinzip, prozessimmanenten Kontrollen und der Durchführung von Stichproben im Rahmen des Compliance-Management-Systems einen Verhaltenskodex eingeführt, der sich an sämtliche Führungskräfte und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Konzerns richtet. Zu den Regelungen des Verhaltenskodex werden regelmäßig Schulungen durchgeführt. Auch neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Auszubildende werden im Verhaltenskodex geschult. Darüber hinaus gibt es zu Spezialthemen, wie z. B. 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 hinsichtlich einer angemessenen und wirtschaftlich sinnvollen Lösung 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 geringere 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.

## Stärken-Schwächen-/Chancen-Risiko-Profil der HHLA

### Stärken

- I Einzigartiges Netzwerk zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland
- I Klimaschonende Verknüpfung der Verkehrsträger Schiff und Bahn
- I Hocheffiziente Containerterminals mit technologischer Spitzenstellung
- I Direktzugsysteme für zentrale Transportkorridore
- I Spezialisierte Inlandterminals für Bahnverkehre
- I Hochqualifizierte Mitarbeiter bei niedriger Fluktuationsrate
- I Skaleneffekte aus kapitalintensivem Geschäftsmodell
- I Solide Bilanzstruktur mit im Branchenvergleich niedrigem Verschuldungsgrad

### Schwächen

- I Hoher Investitionsbedarf für Großgeräte und Terminalentwicklung
- I Abhängigkeit von Ausbau und Instandhaltung öffentlicher Infrastruktur (einschließlich nautischer Erreichbarkeit)
- I Begrenzte Kostenflexibilität aus kapitalintensivem Geschäftsmodell
- I Immobilität von Umschlaganlagen und Inlandterminals

### Chancen

- I Anbindung an das Wachstumspotenzial aufstrebender Volkswirtschaften (Asien, Mittel-/ Osteuropa)
- I Fortschreitende Liberalisierung des Welthandels
- I Distanzvorteile im natürlichen Einzugsgebiet als östlich gelegenes Drehkreuz und durch Lage tief im Binnenland
- I Zunehmende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn
- I Konzentration von Ladungsaufkommen auf große internationale Umschlagplätze
- I Steigende Bedeutung von Effizienz, Produktivität und Verlässlichkeit in der Transportkette
- I Wachsende Nachfrage nach ökologisch vorteilhaften Transportlösungen

### Risiken

- I Konjunkturelle Abhängigkeit des Geschäftsverlaufs
- I Veränderung von Ladungsströmen
- I Überkapazität unter den nordeuropäischen Umschlagbetrieben
- I Schwierige finanzielle Verfassung der Linienreedereien
- I Protektionismus

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

### Chancen

#### Strategische 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 Fahrrinnenanpassung 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 Con-

tainerverkehrs vom Lkw auf die Schiene könnte in der Zukunft durch neue umweltpolitische Maßnahmen forciert werden.

#### Marktchancen

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 bei einer entschlossenen Reaktion der Politik und der Notenbanken auf Verwerfungen an den Märkten, der Stabilisierung der Finanzmärkte sowie einer weiter wachsenden Weltwirtschaft grundsätzlich als gegeben.

### Finanzchancen

Die HHLA verfügt über eine solide Bilanzstruktur und einen im Branchenvergleich geringen Verschuldungsgrad. Dies bietet der HHLA Chancen bei der Finanzierung von Investitionen und Beteiligungen. Darüber hinaus prüft die HHLA laufend, inwieweit sich strategisch vorteilhafte Akquisitions- oder Beteiligungsmöglichkeiten bieten.

### Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen

Die Gesamtrisikoposition des HHLA Konzerns wird im Wesentlichen durch die Unsicherheiten aus der weiteren weltwirtschaftlichen Entwicklung, den strategischen Risiken und Marktrisiken bestimmt. Insgesamt haben sich die bewerteten Risiken nach Maßnahmen aufgrund des unsicheren makroökonomischen Umfelds 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.

Da die konjunkturellen Aussichten mit einer hohen Unsicherheit behaftet sind, stellen die beschriebenen Risiken eine Momentaufnahme dar. Über Veränderungen der Risikopositionen des HHLA Konzerns wird fortlaufend im Rahmen der Quartalsberichterstattung berichtet.

## Nachtragsbericht

Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2011 nicht ein.

## Prognosebericht

### Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Der Ausblick auf die wirtschaftliche Entwicklung im Jahresverlauf 2012 ist derzeit von außergewöhnlich großer Unsicherheit geprägt. So ist eine tragfähige Lösung der Staatsschuldenkrise im Euroraum und in den USA weiter ungewiss, während die konjunkturellen Abwärtsrisiken angesichts massiver öffentlicher Sparzwänge und der anhaltend labilen Verfassung des Finanzsektors

deutlich zugenommen haben. Tendenziell verstärkt sich damit die allgemeine Zurückhaltung bei Lagerdisposition, Investitionen und Ausgabeverhalten. Zusätzliche Belastungen ergeben sich aus der eingeschränkten Kreditvergabefähigkeit der Banken. Infolge der engen weltwirtschaftlichen Verflechtung sind auch die exportorientierten Schwellen- und Entwicklungsländer in hohem Maße von einer gedämpften Nachfrage aus den Industrienationen betroffen.

Angesichts dieses angespannten wirtschaftlichen Umfeldes haben sowohl die Weltbank als auch der Internationale Währungsfonds (IWF) ihre Konjunkturerwartungen für 2012 zuletzt spürbar zurückgenommen. Legt man die Schätzungen des IWF für ein Basisszenario zugrunde, so ist von einem moderaten Weltwirtschaftswachstum um rund 3% auszugehen. Aufgrund der Multiplikatoreffekte einer globalisierten Arbeitsteilung wurde die Wachstumsprognose für den Welthandel noch deutlich stärker auf knapp 4% gesenkt.

Zu den zentralen Annahmen dieses Szenarios zählt, dass die Verunsicherung im Jahresverlauf allmählich abnimmt und das Wirtschaftswachstum nach einem verhaltenen Beginn vor allem im zweiten Halbjahr an Dynamik zulegen kann. Zugleich ist unterstellt, dass die geopolitischen Spannungen zwischen der internationalen Staatengemeinschaft und dem Iran keine nachhaltige Beeinträchtigung der Mineralölversorgung oder eine weiter gehende Eskalation auslösen.

In den Wirtschaftsregionen, die für die Geschäftsentwicklung der HHLA besondere Bedeutung haben, dürfte die Konjunkturerwartung 2012 einmal mehr stark divergieren: Zwar ist davon auszugehen, dass die wirtschaftliche Expansion Asiens durch die Schuldenkrise in den Industrienationen und die hierdurch gedämpfte Exporttätigkeit ebenfalls beeinträchtigt wird. Dennoch rechnet der IWF für die asiatischen Volkswirtschaften noch immer mit einem vergleichsweise kräftigen Wirtschaftswachstum von insgesamt gut 7%. Trotz forcierter Maßnahmen zur Vermeidung einer konjunkturellen Überhitzung wird der Wirtschaft in China eine etwas stärkere Expansion von rund 8% vorhergesagt. Damit bliebe die Volksrepublik einer der wichtigsten Wachstumsmotoren der Weltwirtschaft.

Unter dem Einfluss der Eurokrise, anhaltender Kapitalabflüsse und nachlassender außenwirtschaftlicher Impulse wird sich das Wachstum der Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa nach Einschätzung des IWF auf rund 1% verlangsamen. Dabei soll die Wirtschaftsleistung Russlands noch immer robust um rund 3% zulegen.

Infolge der fiskalpolitischen Konsolidierungsbemühungen dürfte der Euroraum 2012 eine Rezession durchlaufen, die in den südeuropäischen Mitgliedsländern überdurchschnittlich starke Ausprägungen erwarten lässt. Im Rahmen eines insgesamt mild und relativ kurz erwarteten Verlaufs soll das Bruttoinlandsprodukt der Eurozone jedoch über das Gesamtjahr um weniger als 1% schrumpfen. Die Gesamtwirtschaft der Europäischen Union dürfte im laufenden Jahr nahezu stagnieren. Mit einem ähnlichen Verlauf rechnet der IWF für das Bruttoinlandsprodukt von Deutschland, das sich jedoch tendenziell schneller als der übrige Euroraum erholen soll. Anders als in den Vorjahren werden die Wachstumsimpulse vor allem von der deutschen Binnenkonjunktur erwartet. Nachdem sich die konjunkturellen Perspektiven zuletzt etwas aufgehellt haben, könnte die Wirtschaft in den USA nach Ansicht des IWF um knapp 2% zulegen, wobei strukturelle Probleme und die hohe Arbeitslosigkeit weiter belasten.

### **Branchenumfeld**

Ausgehend von den zuvor erläuterten Entwicklungen erwarten Marktforschungsinstitute wie Drewry Shipping Consultants oder Clarkson für 2012 ein reduziertes Wachstum des weltweiten Containerumschlags zwischen 5 und 6%. Während der Entwicklung innerasiatischer Containerverkehre und dem Transportaufkommen in Lateinamerika erneut eine überdurchschnittliche Dynamik vorhergesagt wird, deuten die Prognosen für die Häfen in Nordeuropa auf ein deutlich geringeres Wachstum von 1 bis 2% hin.

Forciert durch eine zunehmende Konzentration konkurrierender Anbieter auf die Wachstumsmärkte der aufstrebenden Volkswirtschaften dürfte das Marktumfeld der HHLA auch 2012 von einem scharfen Wettbewerb bei Umschlag- und Transportleistungen geprägt sein. So werden die Containerreedereien voraussichtlich anhaltend

hohen Treibstoffkosten und fortgesetztem Erlösdruck ausgesetzt sein. Infolge der erwarteten Auslieferung von mehr als 250 Containerschiffen mit einer Gesamtkapazität von rund 1,5 Mio. TEU steigt die Stellplatzkapazität um mehr als 8% und liegt damit deutlich oberhalb der prognostizierten Nachfrageentwicklung. Rund die Hälfte des Kapazitätswachses entfällt dabei auf mehr als 50 neue Großcontainerschiffe mit einer Tragfähigkeit von jeweils 10.000 TEU oder mehr, die vor allem auf der Handelsroute zwischen Asien und Europa eingesetzt werden. Angesichts des Überangebots an Laderaum erwarten Experten in der Schifffahrtsindustrie weitreichende Konsolidierungsbemühungen in Form von Kooperationen, Allianzen und ggf. auch vereinzelt Marktaustritten.

Parallel zu dieser Entwicklung werden in den Häfen der nordeuropäischen Küste 2012 zusätzliche Umschlagkapazitäten geschaffen. So soll mit dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven in der zweiten Jahreshälfte ein neuer Terminalstandort an der deutschen Nordseeküste seinen Betrieb aufnehmen. Angesichts der verhaltenen Mengenerwartungen ist damit bis auf weiteres auch von einem Überhang an Umschlagkapazität in Nordeuropa mit entsprechendem Druck auf die Ertragskraft der Terminalbetreiber auszugehen.

Aufgrund der Entwicklung in den Seehäfen ist für die kontinentalen Vor- und Nachlaufsysteme gegenüber der starken Entwicklung des Vorjahrs ebenfalls mit einem geringeren Wachstum des Ladungsaufkommens zu rechnen. So wird sich die Zuwachsrate von Transportvolumen und -leistung einschließlich der Transitverkehre voraussichtlich im niedrigen einstelligen Prozentbereich bewegen. Die Entwicklung auf den von den Konzerngesellschaften im Segment Intermodal bedienten Relationen dürfte dabei je nach angebundener Kernregion heterogen ausfallen. Infolge gleichbleibender oder ggf. sogar sinkender Laderaumverfügbarkeit gehen die Teilnehmer einer Umfrage des Bundesverbandes Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. jedoch davon aus, dass sich die Auslastung im Schienen- und Straßenverkehr verbessert, wodurch überwiegend mit steigenden Transportpreisen gerechnet wird. Dabei soll der Anteil des

## Ausblick 2012

Annahmen	<b>Basisszenario</b>		<b>Relevante Wachstumserwartungen</b>																				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Deutlich nachlassende Dynamik des globalen Wirtschaftswachstums</li> <li>  Anspruchsvollere Vergleichsbasis</li> <li>  Ausgeprägte Unsicherheiten infolge ungelöster Staatsschuldenkrise</li> <li>  Konjunkturbelastungen durch fiskalpolitische Sparprogramme</li> <li>  Beginn der Arbeiten zur Fahrinnenanpassung der Elbe</li> <li>  Überkapazitäten in der Containerschifffahrt und bei Umschlagterminals in Nordeuropa</li> </ul>		<table border="1"> <tr> <td><b>Bruttoinlandsprodukt</b></td> <td style="text-align: right;"><b>2012</b></td> </tr> <tr> <td>Weltwirtschaft</td> <td style="text-align: right;">ca. 3 %</td> </tr> <tr> <td>Deutschland</td> <td style="text-align: right;">0 bis 1 %</td> </tr> <tr> <td>Asien</td> <td style="text-align: right;">ca. 7 %</td> </tr> <tr> <td>Mittel- und Osteuropa</td> <td style="text-align: right;">ca. 1 %</td> </tr> <tr> <td><b>Branchenindikatoren</b></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Welthandel</td> <td style="text-align: right;">ca. 4 %</td> </tr> <tr> <td>Containerumschlag weltweit</td> <td style="text-align: right;">5 bis 6 %</td> </tr> <tr> <td>Containerumschlag Nordeuropa</td> <td style="text-align: right;">1 bis 2 %</td> </tr> <tr> <td>Transportaufkommen Deutschland</td> <td style="text-align: right;">2 bis 3 %</td> </tr> </table> <p><small>Quelle: IWF, Drewry, Clarkson, Bundesamt für Güterverkehr</small></p>		<b>Bruttoinlandsprodukt</b>	<b>2012</b>	Weltwirtschaft	ca. 3 %	Deutschland	0 bis 1 %	Asien	ca. 7 %	Mittel- und Osteuropa	ca. 1 %	<b>Branchenindikatoren</b>		Welthandel	ca. 4 %	Containerumschlag weltweit	5 bis 6 %	Containerumschlag Nordeuropa	1 bis 2 %	Transportaufkommen Deutschland
<b>Bruttoinlandsprodukt</b>	<b>2012</b>																						
Weltwirtschaft	ca. 3 %																						
Deutschland	0 bis 1 %																						
Asien	ca. 7 %																						
Mittel- und Osteuropa	ca. 1 %																						
<b>Branchenindikatoren</b>																							
Welthandel	ca. 4 %																						
Containerumschlag weltweit	5 bis 6 %																						
Containerumschlag Nordeuropa	1 bis 2 %																						
Transportaufkommen Deutschland	2 bis 3 %																						
Konzernziele			<ul style="list-style-type: none"> <li>  Umsatzwachstum im Bereich von 5 % (Umsatz 2011: 1.217 Mio. €)</li> <li>  EBIT-Marge im Bereich des Vorjahres (2011: 17,0%)</li> <li>  Investitionen in einer Bandbreite von 250 bis 280 Mio. €</li> </ul>																				
Teilkonzernziele	<b>Hafenlogistik</b>		<b>Immobilien</b>																				
Umsatzwachstum	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Im Bereich von 5 % (Umsatz 2011: 1.191 Mio. €) bei anhaltendem Erlösdruck durch Angebotsüberhänge im Markt und verzögerte Fahrinnenanpassung der Elbe</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>  Im Bereich des Vorjahres (Umsatz 2011: 32 Mio. €)</li> </ul>																				
EBIT-Marge	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Im Bereich des Vorjahres (2011: 16,4%) unter Ausgleich mengen- und inflationsbedingter Kostensteigerungen durch Effizienzgewinne</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>  Im Bereich des Vorjahres (2011: 37,6%)</li> </ul>																				
Segmentziele	<b>Container</b>	<b>Intermodal</b>	<b>Logistik</b>	<b>Immobilien</b>																			
Mengenzuwachs	Containerumschlag: <ul style="list-style-type: none"> <li>  Oberhalb des Marktwachstums im Bereich von 5 % (2011: 7.087 TTEU)</li> </ul>	Containertransport: <ul style="list-style-type: none"> <li>  Oberhalb des Marktwachstums im Bereich von 5 % (2011: 1.887 Tsd. TEU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Heterogene Entwicklung auf spezialisierten Teilmärkten</li> </ul>	Das Segment Immobilien entspricht dem Teilkonzern Immobilien (siehe übergeordnete Ebene).																			
Umsatzwachstum	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Leicht unterhalb des Mengenwachstums (2011: 713 Mio. €)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Oberhalb des Mengenwachstums (2011: 358 Mio. €)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Unter Vorjahr (2011: 127 Mio. €)</li> </ul>																				
EBIT-Marge	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Unter Vorjahr (2011: 27,4% inkl. Erträgen aus Entschädigung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Verbesserung gegenüber Vorjahr (2011: 6,9% inkl. Belastungen aus Wertberichtigungen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Verbesserung gegenüber Vorjahr (2011: - 0,8% inkl. Belastungen aus Wertberichtigungen)</li> </ul>																				
Umfeld	<b>Positivszenario</b>		<b>Negativszenario</b>																				
Konzernentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Zügige und wirksame Lösung der Staatsschuldenkrise</li> <li>  Stabilisierung der Kreditversorgung</li> <li>  Fortgesetzt kräftiges Wirtschaftswachstum</li> <li>  Deutlich verbesserte Kapazitätsauslastung</li> <li>  Nachlassender Preiswettbewerb</li> <li>  Schneller Beginn der Fahrinnenanpassung der Elbe</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>  Eskalation der Staatsschuldenkrise</li> <li>  Zunehmende Instabilität des Finanzsektors</li> <li>  Erneut einsetzende Rezession</li> <li>  Verschlechterung der Kapazitätsauslastung</li> <li>  Ruinöser Preiswettbewerb</li> <li>  Verzögerung der Fahrinnenanpassung der Elbe</li> </ul>																				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Umsatzwachstum oberhalb 5 %</li> <li>  EBIT-Marge oberhalb Vorjahr</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>  Umsatz im Bereich des Vorjahres bzw. in erneutem Krisenumfeld ggf. auch darunter</li> <li>  EBIT-Marge unter Vorjahr bzw. bei besonderer Belastung Fokus auf Erhalt zweistelliger Marge</li> <li>  Konzentration auf Wahrung der finanziellen Stabilität</li> </ul>																				

kombinierten Verkehrs unter Einbeziehung von Schienentransporten weiter zunehmen.

Entsprechend der unsicheren gesamtwirtschaftlichen Perspektive wird auch für die Logistikleistungen mit einer leichten Verschlechterung der Geschäfts- und Auftragslage im Jahr 2012 gerechnet. Das Marktumfeld der Konzerngesellschaften im Segment Logistik dürfte sich dabei je nach Teilmarkt unterschiedlich darstellen. So soll die Stahlproduktion mit Auswirkung auf den Massengutumschlag von Eisenerz und Kohle im Prognosezeitraum um 3 bis 4 % zulegen können. Die deutsche Automobilindustrie, Kunde in der Fahrzeugverladung, rechnet trotz eines schärferen Wettbewerbs mit einer stabilen Pkw-Produktion auf dem Rekordniveau des Vorjahrs. Während die fortschreitende Containerisierung verderblicher Ware und die Verlagerung von Kommissions- und Lagertätigkeiten weiterhin Druck auf die Mengenentwicklung in der Frucht- und Kontraktlogistik ausüben wird, lassen die angemeldeten Schiffsanläufe im Kreuzfahrtbereich erneut ein kräftiges Wachstum der Abfertigungsleistungen erwarten.

### Konzernentwicklung Erwartete Ertragslage

Die HHLA zielt 2012 darauf ab, die zuvor beschriebenen Markttrends für ein **Umsatzwachstum** auf Konzernebene im Bereich von 5 % zu nutzen. Unter anhaltendem Erlösdruck strebt der Konzern zudem nach Effizienzgewinnen im Umfang eines deutlich zweistelligen Millionenbetrages. Mit dem so verfolgten Ausgleich mengen- und inflationsbedingter Kostensteigerungen soll eine proportionale **Verbesserung des Betriebsergebnisses (EBIT)** und damit eine stabile Marge auf dem Niveau des Vorjahrs erreicht werden.

Die Entwicklung wird wiederum maßgeblich durch den börsennotierten **Teilkonzern Hafenlogistik** bestimmt. In ihrem Kerngeschäft richtet die HHLA ihre Anstrengungen 2012 erneut darauf aus, sowohl bei den Umschlag- wie auch den Transportleistungen oberhalb des Marktwachstums zulegen zu können. Neben einer etwas stärkeren Dynamik in den für die HHLA wichtigen Ziel- und Quellregionen gegenüber den Einzugsgebieten wichtiger Konkurrenzhäfen sollen vor allem weitere Verbesserungen des Leistungsangebots zu einem Ausbau der Marktposition beitragen. Das weiterhin sehr wettbewerbsintensive

Umfeld und die verzögerte Fahrplänenanpassung der Elbe grenzen den Gestaltungsspielraum in der Weitergabe von Kostensteigerungen stark ein, so dass der Konzern insgesamt eine weitgehend stabile Erlösqualität anstrebt.

In den Aufwandspositionen ist davon auszugehen, dass generelle Preissteigerungen – insbesondere für Energieträger und Fremdleistungen – zusätzlich zur mengenbedingten Zunahme für steigende Belastungen sorgen. Zudem werden die Tiderestriktionen der Elbe bei einer abermals höheren Anzahl von Großschiffsanläufen auch 2012 noch in weitreichendem Maße durch eine beschleunigte Abfertigung und die Bewältigung enormer Spitzenlasten auszugleichen sein. Den hieraus entstehenden Margendruck beabsichtigt die HHLA durch eine verbesserte Auslastung und sukzessive Effizienzgewinne im Rahmen technologischer Weiterentwicklungen und neuer Arbeitsstrukturen abzufedern, die vor allem in der zweiten Jahreshälfte zum Tragen kommen sollen. Aufgrund des Wegfalls steuerlicher Einmaleffekte dürfte sich die effektive Steuerquote 2012 voraussichtlich wieder im Bereich von 30 % bewegen. Im Hinblick auf die Minderheitsgesellschafter geht die HHLA davon aus, dass sich die atypisch verminderte Gewinnbeteiligung aus dem Jahr 2011 nicht wiederholen und ihr relativer Anteil am Nachsteuerergebnis somit wieder zunehmen wird. Abgesehen von dieser Normalisierung ist jedoch weiter damit zu rechnen, dass infolge von Modernisierungs- und Ausbauprogrammen auf den vollständig im Eigenbesitz der HHLA befindlichen Anlagen mittelfristig ein größerer Ergebnisanteil bei den Aktionären des Mutterunternehmens verbleibt.

Für das **Segment Container** im Teilkonzern Hafenlogistik erwartet die HHLA ein moderates Wachstum des Containerumschlags im Bereich von 5 % bei einem – auch aufgrund der Vergleichsbasis aus dem Vorjahr – schwächeren ersten und stärkeren zweiten Halbjahr. Aufgrund des schwierigen Umfelds und des bereits im Berichtsjahr 2011 erreichten hohen Umschlagvolumens lässt die Dynamik damit im Vorjahresvergleich erkennbar nach. Bei der anhaltend schwierigen Situation der Reeder und der erwarteten Zunahme von Umschlagkapazitäten dürfte es schwierig sein, Kostensteigerungen weiterzugeben. Die HHLA rechnet damit, dass das Umsatzwachstum daher leicht unterhalb des

Mengenanstiegs liegt. Bei den Kosten werden neben der mengenbedingten Zunahme generelle Preissteigerungen den Druck auf die Marge zusätzlich erhöhen. Produktivitätssteigerungen und eine verbesserte Auslastung der Anlagen können dem zwar entgegenwirken, allerdings gelingt die Kompensation bei einem niedrigen Wachstum nicht vollständig. Zusätzlich nehmen die Abschreibungen investitionsbedingt weiter zu. Unter Berücksichtigung der in 2011 vereinbarten Entschädigungszahlung sowie der oben beschriebenen Entwicklungen wird die EBIT-Marge im Segment Container voraussichtlich unter dem Vorjahr liegen.

Die Zunahme des Transportvolumens im **Segment Intermodal** sollte dem Mengenanstieg im Segment Container im Bereich von 5% folgen. Auch hier wird wegen der hohen Vergleichsbasis die Dynamik nachlassen. Allerdings sollten aufgrund der guten Wettbewerbssituation bei einzelnen Relationen Preiserhöhungen möglich sein, so dass für das Segment Intermodal ein Umsatzwachstum oberhalb des Mengenanstiegs zu erwarten ist. Die HHLA richtet weiterhin ihr Hauptaugenmerk auf die Restrukturierung einzelner Bahnoperatoren, um die Ergebnissituation dort nachhaltig zu verbessern. In einem margenschwachen Umfeld ergeben sich hier vor allem Risiken durch einen relativ starken Anstieg im Leistungseinkauf. Insbesondere die Polenverkehre stehen außerdem in einem intensiven Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Der Auslastung der eigenen Systeme wird daher eine hohe Bedeutung zukommen. Unter Berücksichtigung der im Berichtsjahr durchgeführten Wertberichtigung erwartet die HHLA für 2012 eine Verbesserung der EBIT-Marge.

Im **Segment Logistik** ist weiterhin von einer differenzierten Entwicklung auf den einzelnen Teilmärkten auszugehen. Da sich die konzerninterne Abrechnung eines größeren IT-Projekts aus dem Jahr 2011 nicht wiederholen wird, dürfte der Gesamtumsatz des Segments nicht an das Vorjahresniveau anknüpfen können. Die RoRo-Aktivitäten und der Massengutumschlag sollten dabei neben dem Beratungsbereich weiterhin einen stabilen Ergebnisbeitrag leisten. Die Fruchtlogistik steht in einem Strukturwandel. Zusätzlich zum laufenden Kostenmanagement kommt der Opti-

mierung der Anlagen eine besondere Bedeutung zu. Die im Berichtsjahr notwendige Wertberichtigung wird die zukünftige Ergebnisentwicklung allerdings entlasten. Bei der Kontraktlogistik wird die Konsolidierung der Aktivitäten am Überseezentrum vorerst noch zu einer Beeinträchtigung der Ergebnissituation führen. Ungeachtet dessen wird für 2012 wieder ein positiver Ergebnisbeitrag aus dem Segment Logistik erwartet.

Im **Teilkonzern Immobilien** ist unverändert von einer stabilen Ergebnisentwicklung auszugehen. Umsatz und EBIT-Marge sollten auf Vorjahresniveau liegen. Der Schwerpunkt der Geschäftsentwicklung liegt hier weiterhin in einer wertorientierten Bestandsentwicklung.

Aufgrund der zuvor beschriebenen Prognoseunsicherheit vermag die tatsächliche Branchen- und Geschäftsentwicklung sowohl einem wesentlich schlechteren als auch einem etwas besseren Konjunkturverlauf folgen. Die HHLA wird ihren Ausblick über die in diesem Bericht getroffenen Aussagen daher weiter konkretisieren, sobald das Umfeld eine zuverlässigere Einschätzung erlaubt.

### Vermögens- und Finanzlage

Zur Sicherung langfristiger Perspektiven führt die HHLA auch 2012 wichtige **Investitionen** fort. Neben der Realisierung verschobener Ausgaben aus dem Vorjahr in Höhe von rund 70 Mio. € für die fortgesetzte Modernisierung der Containerterminals, einschließlich eines verzögerten Großprojekts zur Erweiterung des Umschlagbetriebs in Odessa am Schwarzen Meer, wird ein Schwerpunkt im Erwerb von zusätzlichem Wagonmaterial und im Bau weiterer Inlandterminals liegen. Insgesamt plant der HHLA Konzern mit einem kombinierten Investitionsvolumen in einer Bandbreite von 250 bis 280 Mio. €.

Aufgrund der fortgeführten Investitionstätigkeit wird sich die Bilanzsumme des Konzerns weiter 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 erzielten Jahresüberschuss, der schrittweisen Rückführung einer Ausgleichsverbindlichkeit gegenüber ei-

nem Minderheitsgesellschafter (► siehe auch Finanz- und Vermögenslage, Seite 88) und der diskontierungszinsabhängigen 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.

Um den hohen Einsatz der Belegschaft zu honorieren und eine Teilhabe an der langfristigen Wertentwicklung des Unternehmens zu ermöglichen, hat die HHLA zum Jahresende 2011 entschieden, ein weiteres Mitarbeiterbeteiligungsprogramm aufzulegen. Dabei sollen die im Laufe des zweiten Quartals 2012 auszugebenden Aktien durch eine teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals der Gesellschaft geschaffen werden. Auch bei einer umfänglichen Inanspruchnahme dürfte die Anzahl der börsennotierten A-Aktien um deutlich weniger als 1 % zunehmen.

### **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 63. In Bezug auf die Hauptwarenströme des internationalen Seegüterverkehrs und damit auch die relevanten Absatzmärkte für das Dienstleistungsspektrum der HHLA erwarten Marktforschungsinstitute wie Drewry

keine materiellen Verschiebungen. Infolge neuer Allianzen und Kooperationen in der Schifffahrtsindustrie kann es jedoch zu Veränderungen in den Strukturen der Liniendienste kommen, die derzeit noch nicht hinreichend konkret abzusehen sind, für die sich die HHLA mit ihrem breiten Kundenstamm und der Attraktivität ihres Hauptstandortes aber gut gerüstet sieht. Aufgrund mehrjähriger Vorlaufzeiten für den Bau und die Inbetriebnahme kapitalintensiver Umschlaganlagen ist an den Standorten Hamburg und Odessa im Prognosezeitraum nicht mit dem Markteintritt zusätzlicher Wettbewerber zu rechnen. Hinsichtlich des bestehenden Serviceangebots wird die HHLA neben einer kontinuierlichen Weiterentwicklung intensiv an der Restrukturierung einzelner Bahnoperatoren im Segment Intermodal arbeiten. Hieraus können sich wesentliche Veränderungen für die Beteiligungsverhältnisse bei den betroffenen Tochtergesellschaften und die Bearbeitung einzelner Märkte ergeben. Nach dem Ausscheiden des zuvor verantwortlichen Vorstandsmitglieds zum Jahresende 2011 soll zudem über eine Nachfolgeregelung bzw. die künftige Arbeitsteilung auf Vorstandsebene entschieden werden. Gemäß Beschluss des Hamburger Senats und nachfolgender Bundesgesetzgebung entfällt ab dem 1. Januar 2013 die Freizonengrenze im Hamburger Hafen und so auch die damit einhergehenden zeitaufwendigen Kontrollen des Leer- und Durchgangsverkehrs sowie die besonderen Überwachungsverfahren im Hafengebiet. Angesichts der daraus folgenden Integration der Zollabfertigung in die Betriebsabläufe der Containerterminals wird die HHLA auch im Jahr 2012 ihre Vorbereitungen und Investitionen im Zusammenhang mit den neuen Zollbestimmungen fortführen.

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 2013 und darüber hinaus ist es von maßgeblicher Bedeutung, dass eine zügige Fahrinnenanpas-

sung der Elbe erfolgt. Soweit sich die Wachstumsmöglichkeiten damit in vollem Umfang erschließen lassen, ist die HHLA zuversichtlich, ihre Marktposition weiter ausbauen und überproportional an Steigerungen des europäischen Frachtaufkommens partizipieren zu können. Sollte eine schnelle und wirksame Lösung der Staatsschuldenkrise gelingen und die Containerschiffahrt zu einer soliden finanziellen Verfassung zurückfinden, dürften 2013 nach aktuell geltenden Berichtsstandards (IFRS) Umsatzerlöse von deutlich mehr als 1,3 Mrd. € erreichbar sein. Obgleich auf absehbare Zeit mit Erlösdruck zu rechnen ist, strebt die HHLA in einem solchen Umfeld auch weitere Ergebnisverbesserungen an. Aufgrund abgeschlossener Ausbauvorhaben wird die Investitionssumme für die operative Geschäftsentwicklung im Jahr 2013 voraussichtlich unterhalb des Vorjahrs liegen.

#### Wachstumserwartungen

	2013	2012
Weltwirtschaft	4 %	3 %
Deutschland	2 %	0 %
Asien	8 %	7 %
Mittel- und Osteuropa	2 %	1 %
Welthandel	5 %	4 %

Quelle: IWF (auf ganze Prozentzahlen gerundet)

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.

## 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 6. März 2012

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft  
Der Vorstand

  
Klaus-Dieter Peters

  
Dr. Stefan Behn

  
Heinz Brandt

  
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

- 115 Gewinn- und Verlustrechnung HHLA Konzern
- 115 Gesamtergebnisrechnung HHLA Konzern
- 116 Gewinn- und Verlustrechnung HHLA Teilkonzerne 2011
- 116 Gesamtergebnisrechnung HHLA Teilkonzerne 2011
- 117 Gewinn- und Verlustrechnung HHLA Teilkonzerne 2010
- 117 Gesamtergebnisrechnung HHLA Teilkonzerne 2010
- 118 Bilanz HHLA Konzern
- 119 Bilanz HHLA Teilkonzerne 31.12.2011
- 120 Bilanz HHLA Teilkonzerne 31.12.2010
- 121 Kapitalflussrechnung HHLA Konzern
- 122 Kapitalflussrechnung HHLA Teilkonzerne 2011
- 123 Kapitalflussrechnung HHLA Teilkonzerne 2010
- 124 Segmentberichterstattung HHLA Konzern
- 126 Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA Konzern
- 128 Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA Teilkonzern  
Hafenlogistik (A-Sparte)
- 128 Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA Teilkonzern  
Immobilien (S-Sparte)

### Konzernanhang

- 130 **Allgemeine Erläuterungen**
- 130 1. Grundsätzliche Informationen über den Konzern
- 131 2. Konsolidierungsgrundsätze
- 132 3. Konsolidierungskreis
- 133 4. Fremdwährungsumrechnung
- 134 5. Auswirkungen von neuen Rechnungslegungsstandards
- 137 6. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
- 143 7. Wesentliche Ermessensentscheidungen und Schätzungen
- 145 **Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**
- 145 8. Umsatzerlöse
- 145 9. Bestandsveränderung
- 145 10. Aktivierte Eigenleistungen
- 145 11. Sonstige betriebliche Erträge
- 145 12. Materialaufwand
- 146 13. Personalaufwand
- 146 14. Sonstige betriebliche Aufwendungen
- 146 15. Abschreibungen
- 147 16. Finanzergebnis
- 147 17. Forschungskosten
- 147 18. Ertragsteuern
- 149 19. Ergebnisanteile nicht beherrschender Gesellschafter
- 149 20. Ergebnis je Aktie
- 149 21. Dividende je Aktie

- 150 **Erläuterungen zur Bilanz**
- 150 22. Immaterielle Vermögenswerte
- 152 23. Sachanlagen
- 155 24. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
- 156 25. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen
- 156 26. Finanzielle Vermögenswerte
- 157 27. Vorräte
- 157 28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- 157 29. Forderungen gegen nahestehende Unternehmen  
und Personen
- 157 30. Sonstige finanzielle Forderungen
- 157 31. Sonstige Vermögenswerte
- 157 32. Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern
- 158 33. Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und  
kurzfristige Einlagen
- 158 34. Eigenkapital
- 160 35. Pensionsrückstellungen
- 163 36. Sonstige lang- und kurzfristige Rückstellungen
- 165 37. Lang- und kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten
- 166 38. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
- 167 39. Lang- und kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber  
nahestehenden Unternehmen und Personen
- 167 40. Sonstige Verbindlichkeiten
- 168 41. Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern
- 168 **Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung**
- 168 42. Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
- 170 **Erläuterungen zur Segmentberichterstattung**
- 170 43. Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
- 172 **Sonstige Erläuterungen**
- 172 44. Leasingverpflichtungen
- 173 45. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle  
Verpflichtungen
- 173 46. Management von Finanzrisiken
- 178 47. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden  
Unternehmen und Personen
- 183 48. Mitglieder der Organe
- 183 49. Corporate Governance Kodex
- 183 50. Honorar des Abschlussprüfers
- 183 51. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag



# Konzernabschluss

## Gewinn- und Verlustrechnung HHLA Konzern

in T€	Konzernanhang Tz.	2011	2010
Umsatzerlöse <sup>1</sup>	8.	1.217.272	1.067.816
Bestandsveränderungen	9.	602	- 1.149
Aktiviere Eigenleistungen	10.	7.175	7.359
Sonstige betriebliche Erträge <sup>1</sup>	11.	43.728	43.058
Materialaufwand	12.	- 432.934	- 372.367
Personalaufwand	13.	- 359.527	- 316.783
Sonstige betriebliche Aufwendungen	14.	- 142.874	- 121.046
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>		<b>333.442</b>	<b>306.888</b>
Abschreibungen	15.	- 126.427	- 113.980
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>207.015</b>	<b>192.908</b>
Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	16.	335	208
Zinserträge	16.	9.598	5.015
Zinsaufwendungen	16.	- 42.324	- 39.949
Sonstiges Finanzergebnis	16.	217	336
<b>Finanzergebnis</b>	16.	<b>- 32.174</b>	<b>- 34.390</b>
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>		<b>174.841</b>	<b>158.518</b>
Ertragsteuern	18.	- 56.053	- 44.588
<b>Konzernjahresüberschuss</b>		<b>118.788</b>	<b>113.930</b>
davon nicht beherrschende Anteile	19.	29.506	37.703
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens		89.282	76.227

<sup>1</sup> Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreswerte aufgrund der Umgliederung der Mietnebenkosten angepasst.

## Gesamtergebnisrechnung HHLA Konzern

in T€	Konzernanhang Tz.	2011	2010
<b>Konzernjahresüberschuss</b>		<b>118.788</b>	<b>113.930</b>
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	35.	18.128	- 6.493
Cashflow-Hedges	46.	- 418	- 220
Währungsdifferenzen		1.435	3.838
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	18.	- 5.745	2.140
Übrige		- 101	18
<b>Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen</b>		<b>13.299</b>	<b>- 717</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>132.087</b>	<b>113.213</b>
davon nicht beherrschende Anteile		29.448	37.898
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens		102.639	75.315

**Gewinn- und Verlustrechnung HHLA Teilkonzerne 2011**in T€; Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien;  
Anlage zum Konzernanhang

	2011 Konzern	2011 Hafenlogistik	2011 Immobilien	2011 Konsolidierung
Umsatzerlöse	1.217.272	1.190.639	31.677	- 5.044
Bestandsveränderungen	602	600	2	0
Aktivierete Eigenleistungen	7.175	7.097	0	78
Sonstige betriebliche Erträge	43.728	38.724	5.920	- 916
Materialaufwand	- 432.934	- 426.336	- 6.704	106
Personalaufwand	- 359.527	- 357.381	- 2.146	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 142.874	- 136.085	- 12.565	5.776
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>333.442</b>	<b>317.258</b>	<b>16.184</b>	<b>0</b>
Abschreibungen	- 126.427	- 122.472	- 4.262	307
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>207.015</b>	<b>194.786</b>	<b>11.922</b>	<b>307</b>
Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	335	335	0	0
Zinserträge	9.598	9.390	331	- 123
Zinsaufwendungen	- 42.324	- 37.597	- 4.850	123
Sonstiges Finanzergebnis	217	217	0	0
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 32.174</b>	<b>- 27.655</b>	<b>- 4.519</b>	<b>0</b>
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>174.841</b>	<b>167.131</b>	<b>7.403</b>	<b>307</b>
Ertragsteuern	- 56.053	- 53.608	- 2.370	- 75
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>118.788</b>	<b>113.523</b>	<b>5.033</b>	<b>232</b>
davon nicht beherrschende Anteile	29.506	29.506	0	0
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens	89.282	84.017	5.033	232

**Gesamtergebnisrechnung HHLA Teilkonzerne 2011**in T€; Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien;  
Anlage zum Konzernanhang

	2011 Konzern	2011 Hafenlogistik	2011 Immobilien	2011 Konsolidierung
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>118.788</b>	<b>113.523</b>	<b>5.033</b>	<b>232</b>
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	18.128	17.900	228	
Cashflow-Hedges	- 418	- 418	0	
Währungsdifferenzen	1.435	1.435	0	
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	- 5.745	- 5.672	- 73	
Übrige	- 101	- 101	0	
<b>Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen</b>	<b>13.299</b>	<b>13.144</b>	<b>155</b>	<b>0</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>132.087</b>	<b>126.667</b>	<b>5.188</b>	<b>232</b>
davon nicht beherrschende Anteile	29.448	29.448		
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens	102.639	97.219	5.420	

### 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 <sup>1</sup>	1.067.816	1.042.838	29.755	- 4.777
Bestandsveränderungen	- 1.149	- 1.124	- 25	0
Aktivierete Eigenleistungen	7.359	7.350	0	9
Sonstige betriebliche Erträge <sup>1</sup>	43.058	38.913	5.089	- 944
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 nicht beherrschende Anteile	37.703	37.703	0	0
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens	76.227	69.890	4.822	1.515

<sup>1</sup> Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreswerte aufgrund der Umgliederung der Mietnebenkosten angepasst.

### 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 nicht beherrschende Anteile	37.898	37.898	0	
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens	75.315	69.069	6.246	

## Bilanz HHLA Konzern

in T€

Aktiva	Konzernanhang Tz.	31.12.2011	31.12.2010
<b>Langfristiges Vermögen</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	22.	81.490	83.850
Sachanlagen	23.	985.340	978.583
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	24.	180.062	185.568
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	25.	1.830	1.620
Finanzielle Vermögenswerte	26.	9.086	8.284
Latente Steuern	18.	22.243	32.766
		<b>1.280.051</b>	<b>1.290.671</b>
<b>Kurzfristiges Vermögen</b>			
Vorräte	27.	23.162	20.965
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	28.	151.771	126.516
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	29.	3.756	2.704
Sonstige finanzielle Forderungen	30.	2.429	2.607
Sonstige Vermögenswerte	31.	16.776	15.209
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	32.	3.591	20.972
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen	33.	329.996	235.493
		<b>531.481</b>	<b>424.466</b>
		<b>1.811.532</b>	<b>1.715.137</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		385.124	337.337
Teilkonzern Hafenlogistik		367.967	322.200
Teilkonzern Immobilien		17.157	15.137
Kumuliertes übriges Eigenkapital		42.872	29.514
Teilkonzern Hafenlogistik		41.615	28.412
Teilkonzern Immobilien		1.257	1.102
Nicht beherrschende Anteile		4.258	- 12.257
Teilkonzern Hafenlogistik		4.258	- 12.257
Teilkonzern Immobilien		0	0
	34.	<b>644.662</b>	<b>567.002</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Pensionsrückstellungen	35.	313.729	331.134
Sonstige langfristige Rückstellungen	36.	53.526	52.565
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	39.	93.587	65.747
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	37.	403.184	387.612
Latente Steuern	18.	13.557	12.897
		<b>877.583</b>	<b>849.955</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	36.	28.759	21.896
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	38.	72.003	77.026
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	39.	72.119	67.986
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	37.	88.332	91.136
Sonstige Verbindlichkeiten	40.	25.563	34.577
Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern	41.	2.511	5.559
		<b>289.287</b>	<b>298.180</b>
		<b>1.811.532</b>	<b>1.715.137</b>

**Bilanz HHLA Teilkonzerne 31.12.2011**

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

	31.12.2011 Konzern	31.12.2011 Hafenlogistik	31.12.2011 Immobilien	31.12.2011 Konsolidierung
<b>Aktiva</b>				
<b>Langfristiges Vermögen</b>				
Immaterielle Vermögenswerte	81.490	81.481	9	0
Sachanlagen	985.340	963.148	5.285	16.907
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	180.062	60.890	149.848	- 30.676
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	1.830	1.830	0	0
Finanzielle Vermögenswerte	9.086	7.517	1.569	0
Latente Steuern	22.243	30.362	0	- 8.119
	<b>1.280.051</b>	<b>1.145.228</b>	<b>156.711</b>	<b>- 21.888</b>
<b>Kurzfristiges Vermögen</b>				
Vorräte	23.162	23.091	71	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	151.771	151.023	748	0
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	3.756	16.713	1.108	- 14.065
Sonstige finanzielle Forderungen	2.429	2.404	25	0
Sonstige Vermögenswerte	16.776	16.626	150	0
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	3.591	3.465	283	- 157
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen	329.996	329.868	128	0
	<b>531.481</b>	<b>543.190</b>	<b>2.513</b>	<b>- 14.222</b>
	<b>1.811.532</b>	<b>1.688.418</b>	<b>159.224</b>	<b>- 36.110</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	385.124	367.967	27.515	- 10.358
Kumuliertes übriges Eigenkapital	42.872	41.615	1.257	0
Nicht beherrschende Anteile	4.258	4.258	0	0
	<b>644.662</b>	<b>623.037</b>	<b>31.983</b>	<b>- 10.358</b>
<b>Langfristige Schulden</b>				
Pensionsrückstellungen	313.729	308.243	5.486	0
Sonstige langfristige Rückstellungen	53.526	52.108	1.418	0
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	93.587	93.587	0	0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	403.184	380.690	22.494	0
Latente Steuern	13.557	16.814	8.273	- 11.530
	<b>877.583</b>	<b>851.442</b>	<b>37.671</b>	<b>- 11.530</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	28.759	25.719	3.040	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	72.003	69.755	2.248	0
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	72.119	6.714	79.470	- 14.065
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	88.332	83.828	4.504	0
Sonstige Verbindlichkeiten	25.563	25.255	308	0
Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern	2.511	2.668	0	- 157
	<b>289.287</b>	<b>213.939</b>	<b>89.570</b>	<b>- 14.222</b>
	<b>1.811.532</b>	<b>1.688.418</b>	<b>159.224</b>	<b>- 36.110</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, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen	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
Nicht beherrschende Anteile	- 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>

## Kapitalflussrechnung HHLA Konzern

in T€	Konzernanhang Tz.	2011	2010
<b>1. Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>			
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		207.015	192.908
Zu- und Abschreibungen auf nicht finanzielle langfristige Vermögenswerte	15.	126.427	110.961
Abnahme der Rückstellungen		- 12.368	- 28.538
Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen		- 1.349	- 82
Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 31.378	- 7.572
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		25.695	- 4.718
Einzahlungen aus Zinsen		8.284	5.147
Auszahlungen für Zinsen		- 20.637	- 20.904
Gezahlte Ertragsteuern		- 36.378	- 40.950
Währungskursbedingte und sonstige Effekte		758	697
<b>Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>		<b>266.069</b>	<b>206.949</b>
<b>2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>			
Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		5.188	2.855
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten		0	7.200
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		- 124.748	- 56.823
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	22.	- 7.403	- 7.625
Einzahlungen aus Abgängen von langfristigen finanziellen Vermögenswerten		8	1.995
Auszahlungen für Investitionen in langfristige finanzielle Vermögenswerte		- 1.016	- 1.890
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		0	- 1.973
Ein- und Auszahlungen für kurzfristige Einlagen		- 10.000	20.000
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>- 137.971</b>	<b>- 36.261</b>
<b>3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>			
An Aktionäre des Mutterunternehmens gezahlte Dividende	21.	- 41.732	- 30.695
An nicht beherrschende Anteilinhaber gezahlte Dividende/Ausgleichsverpflichtung		- 36.423	- 30.569
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	44.	- 6.273	- 2.590
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten		65.733	0
Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)Krediten		- 27.175	- 31.314
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>- 45.870</b>	<b>- 95.168</b>
<b>4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>			
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1. - 3.)		82.228	75.520
Währungskursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds		- 1.107	- 994
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		213.682	139.156
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	42.	<b>294.803</b>	<b>213.682</b>

### Kapitalflussrechnung HHLA Teilkonzerne 2011

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

	2011 Konzern	2011 Hafenlogistik	2011 Immobilien	2011 Konsolidierung
<b>1. Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>				
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	207.015	194.786	11.922	307
Zu- und Abschreibungen auf nicht finanzielle langfristige Vermögenswerte	126.427	122.472	4.262	- 307
Veränderung der Rückstellungen	- 12.368	- 13.165	797	
Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen	- 1.349	- 2.139	790	
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	- 31.378	- 30.266	- 1.491	379
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	25.695	26.845	- 771	- 379
Einzahlungen aus Zinsen	8.284	8.076	331	- 123
Auszahlungen für Zinsen	- 20.637	- 16.177	- 4.583	123
Gezahlte Ertragsteuern	- 36.378	- 30.798	- 5.580	
Währungskursbedingte und sonstige Effekte	758	758	0	
<b>Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>	<b>266.069</b>	<b>260.392</b>	<b>5.677</b>	<b>0</b>
<b>2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>				
Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	5.188	5.181	7	
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	- 124.748	- 120.307	- 4.441	
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	- 7.403	- 7.402	- 1	
Einzahlungen aus Abgängen von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	8	8	0	
Auszahlungen für Investitionen in langfristige finanzielle Vermögenswerte	- 1.016	- 1.016	0	
Auszahlungen für kurzfristige Einlagen	- 10.000	- 10.000	0	
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>- 137.971</b>	<b>- 133.536</b>	<b>- 4.435</b>	<b>0</b>
<b>3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>				
An Aktionäre des Mutterunternehmens gezahlte Dividende	- 41.732	- 38.487	- 3.245	
An nicht beherrschende Anteilinhaber gezahlte Dividende/Ausgleichsverpflichtung	- 36.423	- 36.423	0	
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	- 6.273	- 6.273	0	
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten	65.733	65.733	0	
Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)Krediten	- 27.175	- 24.733	- 2.442	
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>- 45.870</b>	<b>- 40.183</b>	<b>- 5.687</b>	<b>0</b>
<b>4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>				
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1. - 3.)	82.228	86.673	- 4.445	0
Währungskursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds	- 1.107	- 1.107	0	
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	213.682	218.009	- 4.327	
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>294.803</b>	<b>303.575</b>	<b>- 8.772</b>	<b>0</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	
Einzahlungen aus kurzfristigen Einlagen	20.000	20.000	0	
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>- 36.261</b>	<b>- 29.307</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 nicht beherrschende Anteilinhaber gezahlte Dividende	- 30.569	- 30.569	0	
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	- 2.590	- 2.590	0	
Auszahlungen für die 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.)	75.520	75.465	55	0
Währungskursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds	- 994	- 994	0	
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	139.156	143.538	- 4.382	
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>213.682</b>	<b>218.009</b>	<b>- 4.327</b>	<b>0</b>

## Segmentberichterstattung HHLA Konzern

in T€; Geschäftssegmente;  
Anlage zum Konzernanhang

2011	Teilkonzern Hafenlogistik		
	Container	Intermodal	Logistik
<b>Umsatzerlöse</b>			
Erlöse konzernfremde Dritte	707.643	355.827	108.541
Intersegmenterlöse	5.234	1.799	18.119
Summe Segmenterlöse	712.877	357.626	126.660
<b>Ergebnis</b>			
EBITDA	282.713	43.109	11.989
EBITDA-Marge	39,7%	12,1%	9,5%
EBIT	195.515	24.600	- 1.026
EBIT-Marge	27,4%	6,9%	- 0,8%
<b>Segmentvermögen</b>	<b>904.297</b>	<b>266.621</b>	<b>92.290</b>
<b>Sonstige Segmentinformationen</b>			
Investitionen			
Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	81.578	31.530	3.606
Immaterielle Vermögenswerte	6.213	709	250
Abschreibungen auf Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	80.586	15.276	12.784
davon außerplanmäßige Abschreibungen			5.758
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	6.612	3.233	231
davon außerplanmäßige Abschreibungen		2.870	5
Nicht zahlungswirksame Posten	14.799	1.304	2.662
Containerumschlag in Tsd. TEU	7.087		
Containertransport <sup>1</sup> in Tsd. TEU		1.887	
<b>2010</b>			
<b>Umsatzerlöse<sup>2</sup></b>			
Erlöse konzernfremde Dritte	594.266	315.561	115.280
Intersegmenterlöse	10.262	1.690	4.928
Summe Segmenterlöse	604.528	317.251	120.208
<b>Ergebnis</b>			
EBITDA	236.272	42.478	13.199
EBITDA-Marge	39,1%	13,4%	11,0%
EBIT	155.726	24.760	6.174
EBIT-Marge	25,8%	7,8%	5,1%
EBIT aus fortgeführten Aktivitäten <sup>3</sup>	155.726	22.585	6.174
<b>Segmentvermögen</b>	<b>901.375</b>	<b>245.460</b>	<b>110.632</b>
<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 <sup>4</sup>	8.406	1.375	2.892
Containerumschlag in Tsd. TEU	5.844		
Containertransport <sup>1</sup> in Tsd. TEU		1.696	

<sup>1</sup> Das Transportvolumen wurde nicht quotiert ermittelt. <sup>2</sup> Zu Vergleichszwecken wurden die Umsatzerlöse ohne die Erlöse aus Mietnebenkosten dargestellt.

<sup>3</sup> Das EBIT aus fortgeführten Aktivitäten des Vorjahres ist ohne das Ergebnis der CTL dargestellt. Für das laufende Geschäftsjahr wurde aufgrund der Unwesentlichkeit auf eine separate Angabe verzichtet. <sup>4</sup> Die Vorjahreszahlen wurden angepasst.

Holding/Übrige	Teilkonzern Immobilien Immobilien	Summe	Konsolidierung und Überleitung zum Konzern	Konzern
16.110	29.151	1.217.272	0	1.217.272
109.398	2.526	137.076	- 137.076	0
125.508	31.677	1.354.348		
- 19.089	16.184	334.906	- 1.464	333.442
- 15,2%	51,1%			
- 26.486	11.922	204.525	2.490	207.015
- 21,1%	37,6%			
<b>239.682</b>	<b>158.813</b>	<b>1.661.703</b>	<b>149.829</b>	<b>1.811.532</b>
1.435	4.441	122.590	- 1.244	121.346
859	1	8.032	- 629	7.403
6.814	4.251	119.711	- 3.070	116.641
		5.758	- 1.980	3.778
583	11	10.670	- 884	9.786
		2.875	0	2.875
15.763	1.907	36.435	102	36.537
15.410	27.299	1.067.816	0	1.067.816
132.581	2.456	151.917	- 151.917	0
147.991	29.755	1.219.733		
- 2.346	16.807	306.410	478	306.888
- 1,6%	56,5%			
- 9.071	12.690	190.279	2.629	192.908
- 6,1%	42,6%			
- 9.071	12.690	188.104	2.588	190.692
<b>220.158</b>	<b>157.940</b>	<b>1.635.565</b>	<b>79.572</b>	<b>1.715.137</b>
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
15.642	1.154	29.469	206	29.675

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		
Stand am 31.12.2009	69.975	2.705	139.222	506	291.805	- 18.624
Dividenden					- 30.695	
Ausgleichsverpflichtungen für nicht beherrschende Anteilsinhaber <sup>1</sup>						
Gesamtergebnis					76.227	3.578
Erwerb/Verkauf von nicht beherrschenden Anteilen an konsolidierten Unternehmen						
Übrige Veränderungen						
Stand am 31.12.2010	69.975	2.705	139.222	506	337.337	- 15.046
Stand am 31.12.2010	69.975	2.705	139.222	506	337.337	- 15.046
Dividenden					- 41.732	
Gesamtergebnis					89.282	1.499
Erwerb/Verkauf von nicht beherrschenden Anteilen an konsolidierten Unternehmen						
Übrige Veränderungen					237	
Stand am 31.12.2011	69.975	2.705	139.222	506	385.124	- 13.547

<sup>1</sup> Zur näheren Erläuterung verweisen wir auf die Textziffer 34 des Konzernanhangs.

Kumuliertes übriges Eigenkapital				Anteile der Aktionäre des Mutterunter- nehmens	Nicht beherrschende Anteile	Summe Konzern- eigenkapital
Cashflow-Hedges	Versicherungs- mathematische Gewinne/Verluste	Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	Übrige			
- 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
- 1.026	49.700	- 15.698	11.585	579.260	- 12.257	567.002
				- 41.732	- 12.454	- 54.186
- 292	17.982	- 5.745	- 88	102.639	29.448	132.087
				0	- 243	- 243
			1	237	- 236	1
- 1.318	67.682	- 21.443	11.498	640.404	4.258	644.662

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

in T€; Anlage zum Konzernanhang

	Mutterunternehmen			
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Ausgleichsposten aus der Fremdwährungs-umrechnung
<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 nicht beherrschende Anteilhaber <sup>1</sup>				
Gesamtergebnis Teilkonzern			69.890	3.578
Erwerb/Verkauf von nicht beherrschenden Anteilen 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>
<b>Stand am 31.12.2010</b>	<b>69.975</b>	<b>139.222</b>	<b>322.200</b>	<b>- 15.046</b>
Dividenden			- 38.487	
Gesamtergebnis Teilkonzern			84.017	1.499
Erwerb/Verkauf von nicht beherrschenden Anteilen an konsolidierten Unternehmen				
Übrige Veränderungen			237	
<b>Stand am 31.12.2011</b>	<b>69.975</b>	<b>139.222</b>	<b>367.967</b>	<b>- 13.547</b>

<sup>1</sup> Zur näheren Erläuterung verweisen wir auf die Textziffer 34 des Konzernanhangs.

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

in T€; Anlage zum Konzernanhang

<b>Stand am 31.12.2009</b>	
Dividenden	
Gesamtergebnis Teilkonzern	
<b>Stand am 31.12.2010</b>	
Zuzüglich Konsolidierungseffekt der Gewinn- und Verlustrechnung	
Abzüglich Konsolidierungseffekt der Bilanz	
<b>Summe Konsolidierungseffekte</b>	
<b>Stand am 31.12.2010</b>	
<b>Stand am 31.12.2010</b>	
Dividenden	
Gesamtergebnis Teilkonzern	
<b>Stand am 31.12.2011</b>	
Zuzüglich Konsolidierungseffekt der Gewinn- und Verlustrechnung	
Abzüglich Konsolidierungseffekt der Bilanz	
<b>Summe Konsolidierungseffekte</b>	
<b>Stand am 31.12.2011</b>	

Kumuliertes übriges Eigenkapital				Anteile der Aktionäre des Mutterunter- nehmens	Nicht beherrschende Anteile	Summe Teilkonzern- eigenkapital
Cashflow- Hedges	Versicherungs- mathematische Gewinne/Verluste	Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	Übrige			
- 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
- 1.026	48.074	- 15.174	11.585	559.810	- 12.257	547.552
				- 38.487	- 12.454	- 50.941
- 292	17.753	- 5.671	- 88	97.219	29.448	126.667
				0	- 243	- 243
			1	237	- 236	1
- 1.318	65.827	- 20.845	11.498	618.779	4.258	623.037

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	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
2.705	506	25.728	1.626	- 524	30.041
		- 3.245			- 3.245
		5.033	228	- 73	5.188
2.705	506	27.515	1.854	- 597	31.983
		232			232
		- 10.590			- 10.590
		- 10.358			- 10.358
2.705	506	17.157	1.854	- 597	21.625

# 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 Sparteneinzelabschlüsse 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 marktconform zu verzinsen. Zur Verteilung der geleisteten Steuern wird für jeden Teilkonzern ein fiktives steuerliches Ergebnis ermittelt. Die sich ergebende fiktive Steuerbelastung stellt dabei die Belastung dar, die sich ergäbe, wenn jeder der beiden Teilkonzerne ein eigenständiges Steuersubjekt wäre.

Zur Verdeutlichung der Vermögens-, Finanz- 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 beigefügt.

Der Konzernabschluss der HHLA für das Geschäftsjahr 2011 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. § 315a 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 2011 basieren grundsätzlich auf denselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch dem Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2010 zugrunde lagen. Ausnahmen bilden hier die unter ► Textziffer 5 aufgeführten Auswirkungen von neuen Rechnungslegungsstandards nach IFRS, die vom Konzern zum 1. Januar 2011 verpflichtend anzuwenden sind, sowie die unter ► Textziffer 6 genannten Ausweisänderungen. 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 Anhangangaben werden in Euro aufgestellt. Sofern nicht anders angegeben, sind alle Beträge in Tausend Euro (T€) angeführt. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zu angegebenen Summen aufaddieren.

Der vorliegende Konzernabschluss der HHLA für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2011 wurde am 6. März 2012 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 30. März 2012 vorgesehen.

## Segmente der HHLA

Die HHLA ist in den folgenden vier Segmenten tätig:

### Container

Das Segment Container bündelt die Aktivitäten des Konzerns im Bereich Containerumschlag. Die Tätigkeit in diesem Segment besteht im Wesentlichen aus der Abfertigung von Containerschiffen und dem Umladen von Containern auf andere Verkehrsträger wie z. B. Bahn, Lkw und Feederschiffe. Die HHLA betreibt am Standort Hamburg drei Containerterminals (Altenwerder, Burchardkai und Tollerort). Zudem werden mit einem weiteren Containerterminal in Odessa/Ukraine ebenfalls Umschlagleistungen erbracht. Komplementäre Dienstleistungen rund um den Container, z. B. die Wartung und Reparatur von Containern durch die Tochtergesellschaft HCCR, runden die Angebotspalette ab.

### Intermodal

Das Segment Intermodal ist als Kernelement des entlang der Transportkette vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA darauf ausgerichtet, ein umfassendes Netzwerk im Seehafen-hinterlandverkehr per Bahn und Lkw anzubieten. Die Bahngesellschaften METRANS, Transfracht und POLZUG füllen dieses Leistungsportfolio der HHLA aus.

### Logistik

Das Segment Logistik umfasst eine große Bandbreite von Dienstleistungen in den Bereichen Kontrakt- und Lagerlogistik und im Bereich 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, das gleichzeitig dem Teilkonzern Immobilien entspricht, umfassen die Entwicklung, Vermietung und Verwaltung von Immobilien am Hamburger Hafen. Hierzu gehören die historische Speicherstadt sowie am nördlichen Elbufer das Fischereihafenareal.

## 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 Konzernabschluss voll, quotal bzw. at equity 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 beizulegenden Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden der Tochterunternehmen. Dabei werden auch bisher nicht bilanzierte immaterielle Vermögenswerte, die nach IFRS 3 (überarbeitet) i. V. m. IAS 38 bilanzierungsfähig sind, sowie Eventualschulden mit ihren beizulegenden 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 beizulegenden 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 „Nicht beherrschende Anteile“ innerhalb des Eigenkapitals ausgewiesen.

Der Erwerb von zusätzlichen nicht beherrschenden Anteilen bzw. 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 nicht beherrschenden Anteilen bzw. 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 (Zwischenergebniseliminierung); 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 2011	32	6	38
Abgänge	1	0	1
Verschmelzungen	4	0	4
31. Dezember 2011	27	6	33
<b>Quotenkonsolidierte Unternehmen</b>			
1. Januar 2011	6	1	7
31. Dezember 2011	6	1	7
<b>At equity bilanzierte Unternehmen</b>			
1. Januar 2011	1	0	1
31. Dezember 2011	1	0	1
<b>Gesamt</b>	<b>34</b>	<b>7</b>	<b>41</b>

Eine vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns gemäß § 313 Abs. 4 HGB wird unter ► Textziffer 47 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. Regelungen in den Gesellschaftsverträgen oder Konsortialvereinbarungen gewährleisten bei den Gemeinschaftsunternehmen die gemeinsame Führung.

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.

Der dem Konzern zuzurechnende Anteil an den Vermögenswerten, Schulden, Erträgen und Aufwendungen der gemeinschaftlich geführten Unternehmen stellt sich wie folgt dar:

#### Angaben zur Bilanz

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Langfristige Vermögenswerte	17.742	17.582
Kurzfristige Vermögenswerte	25.094	19.051
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>42.836</b>	<b>36.633</b>
Langfristige Schulden	10.261	4.627
Kurzfristige Schulden	31.727	23.922
<b>Summe Schulden</b>	<b>41.988</b>	<b>28.549</b>

#### Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

in T€	2011	2010
Erträge	158.182	145.381
Aufwendungen	- 157.536	- 140.895
<b>Saldo</b>	<b>646</b>	<b>4.486</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€	31.12.2011	31.12.2010
Vermögenswerte	4.166	3.892
Schulden	2.448	2.384

#### Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

in T€	2011	2010
Umsatzerlöse	4.241	4.091
Ergebnis aus Equity-Beteiligungen	335	208

#### Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis

Im Berichtsjahr ist die Gesellschaft GH1 Erste Gesellschaft für Hafens- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg, auf die GH1 Zweite Gesellschaft für Hafens- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg, verschmolzen.

Die Gesellschaft GH1 Gesellschaft für Hafens- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block T mbH, Hamburg, ist im Geschäftsjahr 2011 auf die GH1 Gesellschaft für Hafens- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg, verschmolzen.

Die Gesellschaft CTL Container Terminal Lübeck GmbH, Lübeck, ist im abgelaufenen Geschäftsjahr durch die Übertragung ihres Vermögens als Ganzes unter Auflösung ohne Abwicklung auf die HHLA Intermodal GmbH, Hamburg, verschmolzen.

Des Weiteren verschmolz im Geschäftsjahr 2011 die Gesellschaft HHLA Energiehandelsgesellschaft mbH, Hamburg, auf die HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg.

Die Beteiligung der METRANS a.s., Prag/Tschechien, an der AREHOR s.r.o., Šenov/Tschechien, wurde im Berichtsjahr auf die METRANS a.s. verschmolzen. Aufgrund der untergeordneten

Bedeutung der AREHOR für den Konzernabschluss der HHLA wurde diese Beteiligung bisher unter den langfristigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen. Durch die Verschmelzung verminderte sich der Ausweis der langfristigen finanziellen Vermögenswerte zum Bilanzstichtag entsprechend.

Zum 30. Juni 2011 endete die Anmietung von Hafensflächen zwischen der HPA, einem nahestehenden Unternehmen, und der UNIKAI Hafensbetrieb GmbH, Hamburg (kurz: UNIKAI). Mit gleichem Datum endete das Untermietverhältnis über die betreffenden Hafensflächen zwischen der UNIKAI und der LZU Leercontainer Zentrum Unikai GmbH, Hamburg (kurz: LZU). Aufgrund dessen stellte die LZU den aktiven Geschäftsbetrieb zum 30. Juni 2011 ein.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtsjahr keine weiteren Veränderungen im Konsolidierungskreis. Die aufgeführten Veränderungen wirkten sich nicht wesentlich auf die Vermögenswerte und Schulden des Konzerns aus.

## 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 in Höhe von 1.288 T€ (im Vorjahr: 897 T€).

Das Konzept der funktionalen Währung nach IAS 21 findet bei der Umrechnung aller in fremder Währung erstellten Jahresabschlüsse der ausländischen Konzerngesellschaften Anwendung. Da grundsätzlich 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 zum Stichtagskurs in Euro 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 wendet 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 €	
		31.12.2011	31.12.2010	2011	2010
Tschechische Krone	CZK	25,787	25,061	24,637	25,342
Polnischer Zloty	PLN	4,458	3,975	4,124	4,012
Ukrainische Griwna	UAH	10,298	10,573	11,088	10,550

## 5. Auswirkungen von neuen Rechnungslegungsstandards

Im Geschäftsjahr mussten folgende überarbeitete und neue Standards sowie Interpretationen des IASB/IFRIC erstmals verpflichtend angewendet werden:

IAS 24 (überarbeitet)	Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
Änderungen von IAS 32	Finanzinstrumente: Darstellung
Änderungen von IFRIC 14	Vorauszahlungen auf Mindestdotierungsverpflichtungen
IFRIC 19	Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten auf Mindestdotierungsverpflichtungen
Diverse	Verbesserungen an den IFRS (Mai 2011)

Die nachfolgend aufgeführten Änderungen eines Standards können für das Geschäftsjahr freiwillig angewendet werden:

Änderungen von IFRS 7	Finanzinstrumente: Angaben
-----------------------	----------------------------

Die nachfolgenden Standards und Interpretationen, die vom IASB beschlossen sind, aber von der EU noch nicht übernommen wurden, wendet die HHLA nicht an:

IAS 1	Darstellung des Abschlusses
Änderungen von IAS 12	Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen
Änderungen von IAS 19	Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses
IAS 27 (geändert 2011)	Separate Abschlüsse
IAS 28 (geändert 2011)	Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures
Änderungen von IAS 32	Finanzinstrumente: Darstellung
Änderungen von IFRS 7	Finanzinstrumente: Angaben
IFRS 9	Finanzinstrumente
IFRS 10	Konzernabschlüsse
IFRS 11	Gemeinschaftliche Vereinbarungen
IFRS 12	Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen
IFRS 13	Bewertung zum beizulegenden Zeitwert

Die einzelnen Auswirkungen der Änderungen stellen sich wie folgt dar:

### Verpflichtend 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 (government-related entities). Die früheren umfangreichen Offenlegungspflichten bezüglich der Geschäftsvorfälle mit Unternehmen, welche vom gleichen Staat bzw. der öffentlichen Hand kontrolliert werden, sind abgemildert worden. Es müssen zukünftig nur noch die für den Abschlussadressaten wesentlichen Transaktionen publiziert werden. Folgende Angaben sind dabei zu veröffentlichen:

- I der Name des Staates und die Art und Weise seiner Einflussmöglichkeit (Beherrschung, gemeinschaftliche Führung oder maßgeblicher Einfluss) und
- I die Art und das betragsmäßige Volumen wesentlicher einzelner Transaktionen bzw. in Bezug auf Transaktionen, die zusammengefasst wesentlich sind, qualitative und quantitative Angaben, die eine Abschätzung des Umfangs der Transaktionen ermöglichen.

Weiterhin verdeutlicht die Änderung von IAS 24 die Definition eines nahestehenden Unternehmens oder einer nahestehenden Person. Die Änderung führte zu keinen Änderungen der Anhangsangaben im 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 hatten für den HHLA Konzern keine wesentlichen Auswirkungen.

### **Änderungen von IFRIC 14 Vorauszahlungen auf Mindestdotierungsverpflichtungen**

Die vorgeschlagenen 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 Änderungen von IFRIC 14 hatten keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der HHLA.

### **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. IFRIC 19 stellt klar, dass:

- ▮ die Eigenkapitalinstrumente des Unternehmens als Teil des „gezahlten Entgelts“ zur Tilgung der finanziellen Verbindlichkeit anzusehen sind,
- ▮ 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,
- ▮ 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 hatten keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der HHLA.

### **Diverse Verbesserungen an den IFRS (Mai 2011)**

Dieser Sammelstandard enthält Änderungen und Klarstellungen an verschiedenen bestehenden IFRS. Dazu zählen insbesondere IFRS 1 Erstmalige Anwendung der IFRS, IFRS 3 Unternehmenszu-

sammenschlüsse, IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben, IAS 1 Darstellung des Abschlusses, IAS 27 Konzern- und Einzelabschlüsse, IAS 34 Zwischenberichterstattung und IFRIC 13 Kundenbindungsprogramme. Die Überarbeitung diverser IFRS hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der HHLA.

### **Freiwillig anzuwendende Standards und Interpretationen**

#### **Änderungen von IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben**

Im Oktober 2010 wurde der IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben veröffentlicht. Er 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). 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.

#### **Von der EU noch nicht übernommene Standards und Interpretationen**

#### **IAS 1 Darstellung des Abschlusses**

Durch die im Juni 2011 veröffentlichten Änderungen soll die IFRS-Erfolgsrechnung formal nur noch aus dem „Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income“ bestehen. Dabei ist jedoch die Erfolgsrechnung verpflichtend in die zwei Bestandteile „Profit or Loss“ und „Other Comprehensive Income“ (OCI) aufzuspalten. Darüber hinaus wird das OCI künftig danach aufzuspalten sein, ob die darin erfassten Aufwendungen und Erträge zu einem späteren Zeitpunkt in die Gewinn- und Verlustrechnung recycelt werden. Fortbestehen bleibt das Wahlrecht, die Posten des OCI vor oder nach Steuern darzustellen. Bei einer Darstellung vor Steuern muss eine Trennung erfolgen, ob die betreffenden Posten recycelnden oder nicht zu recycelnden Charakter haben. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2012 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Anwendung der Änderung wird zukünftig keine wesentlichen Änderungen für den HHLA Konzernabschluss haben.

#### **Änderungen 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.

### **Änderungen an IAS 19 Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses**

Im Juni 2011 veröffentlichte das IASB Änderungen am IAS 19. Hier nach müssen künftig unerwartete Schwankungen der Pensionsverpflichtungen sowie etwaiger Planvermögensbestände, sog. versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, unmittelbar im sonstigen Ergebnis (other comprehensive income, OCI) erfasst werden. Die bisher gültige Alternativregelung, d. h. die zeitverzögerte Erfassung nach der Korridormethode, wird abgeschafft. Eine weitere Änderung besteht darin, dass künftig ein Ertrag aufgrund der erwarteten Verzinsung des Planvermögens lediglich in Höhe des Diskontierungszinssatzes erfasst werden darf. Weitere Änderungen sind die Darstellung bzw. Aufteilung von Änderungen der Nettoverbindlichkeiten/-vermögenswerte aus leistungsorientierten Vergütungsplänen sowie zusätzliche Anhangsangaben zu Merkmalen und Risiken aus solchen leistungsorientierten Plänen. Der neue IAS 19 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist möglich. Der Konzernabschluss der HHLA wird durch erweiterte Anhangsangaben von dieser Änderung betroffen sein.

### **IAS 27 (geändert 2011) Separate Abschlüsse**

Im Zuge der Veröffentlichung der Standards IFRS 10, 11 und 12 ist gleichzeitig der IAS 27 (geändert 2008) überarbeitet worden. Die konsolidierungstechnischen Vorschriften des bisherigen IAS 27 (geändert 2008) sind in IFRS 10 ausgelagert. Der IAS 27 (geändert 2011) bezieht sich nunmehr nur auf separate Einzelabschlüsse. Anwendung findet der geänderte Standard auf die Bilanzierung von Anteilen an Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder assoziierten Unternehmen in freiwillig oder verpflichtend nach IFRS aufgestellten Einzelabschlüssen. Die Bewertung der Anteile erfolgt entweder zu Anschaffungskosten oder in Übereinstimmung mit IFRS 9. Der geänderte IAS 27 ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Auf den Konzernabschluss der HHLA hat diese Änderung keinen Einfluss.

### **IAS 28 (geändert 2011) Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures**

Durch die Änderung des IFRS 11 Gemeinschaftliche Vereinbarungen im Mai 2011 ist gleichzeitig IAS 28 geändert worden. Durch die zukünftig allein anzuwendende Equity-Methode schließt IAS 28 (geändert 2011) ausdrücklich auch Gemeinschaftsunternehmen ein. Die Regelungen zum maßgeblichen Einfluss wurden nicht verändert. Neu ist, dass bei einem Statuswechsel vom assoziierten Unternehmen zum Gemeinschaftsunternehmen und umgekehrt weiterhin die Equity-Methode angewendet wird und keine Neubewertung erfolgt. IAS 28 ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Wesentliche Auswirkungen werden sich auf die bisher quotal berücksichtigten Unternehmen des HHLA Konzernabschlusses ergeben.

### **Änderungen von IAS 32 Finanzinstrumente: Darstellung und Änderungen von IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben**

Das IASB hat die Änderungen im Dezember 2011 verabschiedet. Hiermit stellt das IASB die Saldierungsvorschriften für Finanzinstrumente klar. Insgesamt sollen bestehende Inkonsistenzen durch diese Anpassungen beseitigt werden. Darüber hinaus sind ergänzende Anhangsangaben zu vorgenommenen Saldierungen und bestehenden Saldierungsrechten vorzunehmen. Die Klarstellungen sollen für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, verpflichtend rückwirkend angewendet werden. Die Zusatzangaben sind jedoch bereits für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2013 verpflichtend rückwirkend anzuwenden. Der Konzernabschluss der HHLA wird durch erweiterte Anhangsangaben von diesen Änderungen betroffen sein.

### **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, er beinhaltet nun 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. Darüber hinaus werden derzeit die weiteren Projektphasen (Phase 2: Fortgeführte Anschaffungskosten und Wertminderungen sowie Phase 3: Hedge Accounting) intensiv vom IASB diskutiert. Im gegenwärtigen Vorschlag der Phase 2 für das zukünftige Impairment-Modell (three bucket approach) werden Kredite in Anlehnung an Methoden des Kreditrisikomanagements gemäß ihrem Ausfallrisiko unterteilt. Hiermit soll eine stärkere Abdeckung des erwarteten Ausfallrisikos bei risikoreichen Krediten erreicht werden. Nach derzeitigem Stand der Phase 3 wird sich die bilanzielle Abbildung von Sicherungsbeziehungen stärker an der Vorgehensweise im Risikomanagementsystem orientieren. Gleichzeitig sollen die Definitionen für zulässige Grund- und Sicherungsgeschäfte erweitert werden. Erstmals anzuwenden ist dieser Standard für Geschäftsjahre, welche am oder nach dem 1. Januar 2015 beginnen. Eine frühzeitige Anwendung des IFRS 9 ist gestattet. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen von IFRS 9 wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der HHLA haben werden.

### IFRS 10 Konzernabschlüsse

Im Mai 2011 wurde der Standard IFRS 10 Konzernabschlüsse veröffentlicht. Er ersetzt die in IAS 27 Konzern- und Einzelabschlüsse und SIC-12 Konsolidierung – Zweckgesellschaften enthaltenen Leitlinien über Beherrschung und Konsolidierung. Aufgrund des im IFRS 10 aufgeführten neuen „Control“-Begriffes werden in Zukunft zur Ermittlung eines Beherrschungsverhältnisses auf alle Unternehmen die gleichen Kriterien angewandt. Diese neue Definition von Beherrschung wird durch umfassende Anwendungsleitlinien gestützt, die verschiedene Arten aufzeigen, wie ein berichtendes Unternehmen (Investor) ein anderes Unternehmen (Beteiligungsunternehmen) beherrschen kann. Das Kernprinzip, dass ein Konzernabschluss das Mutterunternehmen und seine Tochterunternehmen als ein einziges Unternehmen darstellt, bleibt unberührt, ebenso wie die Konsolidierungsverfahren. IFRS 10 ist nach derzeitigem Stand für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Es wird nicht erwartet, dass diese Änderung wesentliche Auswirkungen auf die zukünftigen Konzernabschlüsse der HHLA haben wird.

### IFRS 11 Gemeinschaftliche Vereinbarungen

Dieser Standard wurde im Mai 2011 vom IASB veröffentlicht. Die bisherigen Vorschriften für die Bilanzierung von Gemeinschaftsunternehmen (IAS 31 Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und SIC-13 Gemeinschaftlich geführte Unternehmen) werden durch IFRS 11 ersetzt. Der neue Standard regelt die Bilanzierung von Sachverhalten, in denen Unternehmen gemeinschaftliche Führung (Joint Control) über Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) oder eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) ausüben. Das bisherige Wahlrecht der Quotenkonsolidierung bei gemeinschaftlich geführten Unternehmen wurde abgeschafft. Partnerunternehmen eines Gemeinschaftsunternehmens haben zukünftig verpflichtend die Equity-Bilanzierung anzuwenden. IFRS 11 ist nach derzeitigem Stand für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Durch die Änderung der Konsolidierungsmethode werden sich wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss der HHLA ergeben.

### IFRS 12 Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen

Gemäß dem im Mai 2011 veröffentlichten Standard IFRS 12 müssen Unternehmen Angaben machen, die es dem Abschlussadressaten ermöglichen, die Art, die Risiken und finanziellen Auswirkungen zu beurteilen, die mit dem Engagement des Unternehmens bei Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen (Zweckgesellschaften) verbunden sind. IFRS 12 gilt dabei für Unternehmen, die nach IFRS 10 und IFRS 11 bilanzieren. Der Standard übernimmt die derzeit in IAS 28 Anteile an assoziierten Unternehmen, IAS 27 Konzern- und Einzelabschlüsse und IAS 31 Anteile an Gemeinschaftsunternehmen enthaltenen Angabepflichten. IFRS 12 ist nach derzeitigem Stand für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Die Anwendung des Standards wird voraussichtlich zu erweiterten Anhangangaben im HHLA Konzernabschluss führen.

### IFRS 13 Bewertung zum beizulegenden Zeitwert

Im Mai 2011 veröffentlichte das IASB den Standard IFRS 13 Bewertung zum beizulegenden Zeitwert. Mit diesem Standard wurde ein einheitliches Rahmenkonzept für die Bemessung des beizulegenden Zeitwerts definiert. Daneben enthält die neue Vorschrift auch Angabepflichten im Zusammenhang mit Bewertungen zum Fair Value. Der neue Standard definiert den Fair Value als Exit Price, der einem marktbasierten Preis entspricht. Dabei sind die zum Bewertungszeitpunkt vorliegenden Wertverhältnisse des Marktes, der für den zu bewertenden Vermögenswert bzw. die zu bewertende Schuld das größte Marktvolumen und die größte Marktaktivität aufweist, zu berücksichtigen. Die Bewertung des Fair Value erfolgt auch nach dem neuen Standard durch marktorientierte, kostenorientierte oder barwertorientierte Verfahren. In diesen Bewertungsverfahren sind Bewertungsparameter hierarchisch zu berücksichtigen. Primär ist auf den Marktpreis eines aktiven Marktes abzustellen (Level 1). Sind diese Daten nicht existent, muss in einem zweiten Schritt die Bewertung auf der Grundlage beobachtbarer Marktdaten erfolgen (Level 2). Sind auch diese Daten nicht verfügbar, muss die Bewertung auf nicht beobachtbaren, d. h. unternehmensindividuellen Daten basieren. Diese Daten sind dann aber noch an repräsentative Marktverhältnisse anzupassen. IFRS 13 ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Derzeit geht die HHLA davon aus, dass IFRS 13 zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss führen wird. Voraussichtlich werden jedoch erweiterte Anhangangaben aus der Anwendung des Standards resultieren.

## 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 bestimmbarer Nutzungsdauer werden planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Der Konzern überprüft seine immateriellen Vermögenswerte mit einer bestimmbarer 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:

	2011	2010
Software	3–7 Jahre	3–7 Jahre

### Sachanlagen

Die Bilanzierung von Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um die kumulierten Abschreibungen und Wertberichtigungen. Kosten der laufenden Instandhaltung werden sofort aufwandswirksam erfasst. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten angemessene Anteile der zurechenbaren Fertigungsgemeinkosten. Abbruchverpflichtungen werden in Höhe des Barwerts der Verpflichtung zum Zeitpunkt ihrer Entstehung als Bestandteil der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten berücksichtigt und gleichzeitig in entsprechender Höhe zurückgestellt. 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:

	2011	2010
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 Vermö-

genswerts 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 dem 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 bzw. des Nutzungswerts 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 Bilanzstichtag betrug der Zinssatz

für die vorgenommene Abzinsung zwischen 6,4 und 7,7 % p. a. (im Vorjahr: 7,4 bis 9,1 % 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 0,0 bis 1,0 % 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 beizulegenden 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 designed 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 bestimmbareren 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, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen**

Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen sind Kassenbestände, Schecks, sofort verfügbare Bankguthaben sowie kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten, deren 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 zu jedem Bilanzstichtag mit ihrem aktuellen Zeitwert bewertet. Die hierbei entstehenden Gewinne oder Verluste werden erfolgsneutral in einer gesonderten Rücklage innerhalb des Eigenkapitals erfasst. Die Rücklage ist bei Abgang des finanziellen Vermögenswerts erfolgswirksam aufzulösen. Handelt es sich bei der Wertminderung nicht um einen reinen bewertungsbasierten Sachverhalt, sondern deuten objektive substanzielle Hinweise gemäß IAS 39.59 auf eine Wertminderung hin, dann ist in diesen Fällen eine erfolgswirksame Erfassung der Wertminderung in der Gewinn- und Verlustrechnung vorzunehmen.

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 Ei-

genkapitalinstrumenten, 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.

Für die Ermittlung des Aufwands aus Pensionsverpflichtungen werden jährlich versicherungsmathematische Gutachten eingeholt.

### **Altersteilzeitverpflichtungen**

Die in der Freistellungsphase des sogenannten Blockmodells zu zahlenden Arbeitsentgelte werden als Rückstellungen für Altersteilzeit bilanziert. Der Ansatz erfolgt ratierlich über den Zeitraum der aktiven Phase, über den sich der Erfüllungsrückstand aufbaut. Die über die gesamte Altersteilzeitphase zu zahlenden Aufstockungsbeträge 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 verblei-

bende Restbuchwert der Leasingverbindlichkeit mit einem konstanten 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.

#### **Erträge aus Mietnebenkosten**

Seit dem ersten Quartal 2011 erfolgt eine Ausweisänderung der Erträge aus Mietnebenkosten, die vormals innerhalb der Umsatzer-

löse ausgewiesen und nun in die sonstigen betrieblichen Erträge umgegliedert wurden. Sie betreffen im Wesentlichen den Teilkonzern Immobilien. Der Posten beinhaltet die Erträge für auf Mieter umlagefähige Betriebskosten, die aufgrund ihres Charakters als durchlaufender Posten keine Umsatzerlöse darstellen. Die Vorjahreszahlen der Gewinn- und Verlustrechnung wurden entsprechend angepasst. Für Vergleichszwecke dient folgende Übersicht:

in T€	Umsatzerlöse		Sonstige betriebliche Erträge	
	2011	2010	2011	2010
Vor Umgliederung	1.222.330	1.073.122	38.670	37.752
Umgliederung	- 5.058	- 5.306	5.058	5.306
Nach Umgliederung	1.217.272	1.067.816	43.728	43.058

### 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 angemessene 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, Zinscaps 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 abgesicherten 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 Sachverständigen 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.

### 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 beizulegenden Zeitwerts bzw. 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 2011 beträgt der Buchwert der ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwerte 38.691 T€ (im Vorjahr: 41.561 T€). 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 2011 beträgt der Buchwert der aus internen Entwicklungsaktivitäten entstandenen immateriellen Vermögenswerte 25.859 T€ (im Vorjahr: 26.459 T€). Weitere Ausführungen finden sich unter ► Textziffer 22.

### Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Zur Ermittlung der Zeitwerte dieser Immobilien führt die HHLA eigene Berechnungen durch. Dabei werden branchenübliche Discounted-Cashflow-Verfahren angewendet. Den Berechnungen liegen Annahmen über die Höhe der erwarteten künftigen Cashflows, die anzuwendenden Zinssätze und den Zeitraum des Zuflusses von erwarteten Cashflows zugrunde, die diese Vermögenswerte erzielen können. Der Buchwert zum 31. Dezember 2011 beträgt 180.062 T€ (im Vorjahr: 185.568 T€). Detaillierte 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 2011 beträgt der Barwert der Pensionsverpflichtungen 313.729 T€ (im Vorjahr: 329.221 T€). Nähere Erläuterungen finden sich unter ► Textziffer 35.

### 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 2011 beträgt der Barwert der Verpflichtungen 9.683 T€ (im Vorjahr: 11.669 T€). Nähere Erläuterungen sind unter ► Textziffer 36 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 Berechnungen gehen Annahmen über die Höhe des Rückbaubedarfs, des Zinssatzes sowie der Inflationsrate ein. Zum 31. Dezember 2011 beträgt der Barwert der Verpflichtungen 40.758 T€ (im Vorjahr: 39.107 T€). Nähere Erläuterungen sind unter ► Textziffer 36 aufgeführt.

### Lang- und kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Hierunter sind unter anderem Ausgleichszahlungsverpflichtungen gegenüber nicht beherrschenden Anteilseignern an konsolidierten Tochterunternehmen enthalten. Diese Verbindlichkeiten entstehen, wenn die HHLA einen Gewinnabführungsvertrag mit einem Tochterunternehmen geschlossen hat, bei dem mit nicht beherrschenden Anteilseignern ein Anspruch auf Ausgleichszahlungen vereinbart wurde. Verbindlichkeiten aus Ausgleichszahlungsverpflichtungen werden in Höhe des auf den Abschlussstichtag diskontierten Betrags der Verpflichtung bilanziert. Die für die Ermittlung dieses Betrags verwendeten Parameter unterliegen wesentlichen Unsicherheiten, die zu entsprechenden Schwankungen führen können. Zum 31. Dezember 2011 beträgt der Barwert dieser Verpflichtung 96.006 T€ (im Vorjahr: 121.543 T€). Nähere Erläuterungen befinden sich unter den ► Textziffern 34, 37 und 46.

### 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

Die Umsatzerlöse teilen sich auf folgende Segmente auf:

in T€	2011	2010
Container	707.643	594.266
Intermodal	355.827	315.561
Logistik	108.541	115.280
Holding/Übrige	16.110	15.410
Immobilien	29.151	27.299
	<b>1.217.272</b>	<b>1.067.816</b>

Die Umsatzerlöse lassen sich auf folgende Regionen aufteilen:

in T€	2011	2010
Deutschland	969.422	841.398
EU	200.050	175.296
Außerhalb EU	47.800	51.122
	<b>1.217.272</b>	<b>1.067.816</b>

Weitere Informationen zu den Umsatzerlösen befinden sich unter ► Textziffer 43.

### 9. Bestandsveränderung

Die Bestandsveränderung beträgt:

in T€	2011	2010
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	602	- 1.149

### 10. Aktivierte Eigenleistungen

Die aktivierten Eigenleistungen entfallen auf:

in T€	2011	2010
Container	6.553	7.007
Intermodal	66	26
Logistik	119	49
Holding/Übrige	437	277
	<b>7.175</b>	<b>7.359</b>

Die aktivierten Eigenleistungen resultieren im Wesentlichen aus technischen Eigenleistungen, die im Rahmen von Baumaßnahmen und Entwicklungsaktivitäten aktiviert wurden.

### 11. Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge stellen sich wie folgt dar:

in T€	2011	2010
Entschädigungen	17.509	4.463
Erstattungen	7.422	7.732
Periodenfremde Erträge	3.424	6.314
Gewinne aus der Veräußerung von Sachanlagen	2.591	895
Erträge aus Währungskursdifferenzen	1.760	1.844
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.558	12.050
Erträge aus Zuschreibungen	0	3.020
Übrige sonstige betriebliche Erträge	9.464	6.740
	<b>43.728</b>	<b>43.058</b>

Die Erträge aus Entschädigungen betreffen mit 15.000 T€ von der HPA erhaltene Zahlungen für entgangene Hafenfächennutzung bei den Gesellschaften UNIKAI Hafenbetrieb und LZU Leercontainer Zentrum Unikai.

Die Erstattungen resultieren überwiegend aus Weiterbelastungen im Rahmen von Mietverhältnissen.

Die periodenfremden Erträge enthalten im Berichtsjahr keine bedeutenden Einzelsachverhalte, während im Vorjahr nicht in Anspruch genommene Rückvergütungen an Kunden und nicht abgerechnete Bauleistungen in Höhe von insgesamt 4.340 T€ hierin enthalten waren.

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen waren im Vorjahr im Wesentlichen 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 Erträge aus Zuschreibungen beinhalteten im Vorjahr 2.000 T€ auf den beizulegenden Zeitwert der als zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte, die noch im Geschäftsjahr 2010 verkauft wurden.

### 12. Materialaufwand

Der Materialaufwand entfällt auf:

in T€	2011	2010
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	82.862	63.335
Aufwendungen für Fremdpersonal	261	193
Aufwendungen für bezogene Leistungen	349.811	308.839
	<b>432.934</b>	<b>372.367</b>

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen aus dem Zukauf von Bahnleistungen im Segment Intermodal.

### 13. Personalaufwand

Die Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer stellen sich wie folgt dar:

in T€	2011	2010
Löhne und Gehälter	253.968	228.805
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	46.726	43.324
Gestellung von Mitarbeitern	52.930	40.046
Dienstzeitaufwand	5.320	3.945
Andere Aufwendungen für Altersversorgung	583	663
	<b>359.527</b>	<b>316.783</b>

Für das Geschäftsjahr 2011 beträgt die direkte Vergütung der Mitglieder des Vorstands 4.053 T€ (im Vorjahr: 2.554 T€). Davon entfielen 1.765 T€ auf das Grundgehalt (im Vorjahr: 1.450 T€), 279 T€ auf Nebenleistungen (im Vorjahr: 53 T€) und 2.009 T€ auf die erfolgsabhängige Vergütung (im Vorjahr: 1.051 T€). Darüber hinaus wurden den Pensionszusagen 791 T€ zugeführt (im Vorjahr: 810 T€). Frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 782 T€ (im Vorjahr: 821 T€). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden insgesamt 10.340 T€ (im Vorjahr: 11.692 T€) zurückgestellt. Für nähere Erläuterungen zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats verweisen wir auf den ► siehe Vergütungsbericht, Seite 47.

Im Berichtsjahr sind Lohn- und Gehaltsaufwendungen aus der Beendigung von Arbeitsverhältnissen in Höhe von 2.175 T€ (im Vorjahr: 108 T€) entstanden. Hierin enthalten sind unter anderem Leistungen für ausgeschiedene Vorstandsmitglieder.

Der Dienstzeitaufwand enthält die Leistungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen sowie für pensionsähnliche Verpflichtungen.

Die sozialen Abgaben enthalten Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung in Höhe von 23.018 T€ (im Vorjahr: 19.814 T€) sowie Aufwendungen an den Pensionssicherungsverein.

Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl hat sich wie folgt entwickelt:

	2011	2010
<b>Vollkonsolidierte Unternehmen</b>		
Lohnempfänger	2.551	2.396
Gehaltsempfänger	1.868	1.983
Auszubildende	114	120
	<b>4.533</b>	<b>4.499</b>
<b>Quotal konsolidierte Unternehmen</b>		
Lohnempfänger	63	55
Gehaltsempfänger	160	144
Auszubildende	0	0
	<b>223</b>	<b>199</b>
	<b>4.756</b>	<b>4.698</b>

### Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Im Berichtsjahr beschloss die HHLA ein Mitarbeiterbeteiligungsprogramm in 2012 durchzuführen. Jeder teilnahmeberechtigte Mitarbeiter wird dabei A-Aktien in einem Gegenwert von 180 bis 910 € vergünstigt erwerben können. Die Vergünstigung bewegt sich insgesamt in einer Preisspanne von 50 bis 100 % vom Kurswert. Teilnahmeberechtigt sind alle Mitarbeiter des Konzerns, die sich am 31. Dezember 2011 und am Tag der Kursermittlung in einem unbefristeten und ungekündigten Arbeits- oder Ausbildungsverhältnis befinden. Die Einzelregelungen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms sind noch nicht abschließend getroffen. Die Verpflichtung wurde auf Basis der erwarteten Teilnehmerzahl in Höhe von 1.612 T€ entsprechend den verkündeten Konditionen zurückgestellt und als Personalaufwand erfasst.

### 14. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stellen sich wie folgt dar:

in T€	2011	2010
Leasing	42.554	41.342
Fremdleistung für Instandhaltung	39.767	28.405
Beratung, Dienstleistung, Versicherungen, Prüfungskosten	31.389	24.783
Aufwendungen aus Kursdifferenzen	2.949	1.956
Reise-, Werbungs- und Repräsentationskosten	2.918	2.768
Wagnisaufwand	2.748	1.968
Flächen- und Gebäudereinigung	2.590	2.630
Sonstige Personalkosten	2.076	2.175
Sonstige Steuern	1.950	2.099
Post- und Telekommunikationskosten	1.892	1.757
Periodenfremde Aufwendungen	1.621	1.273
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	1.242	813
Sonstige	9.178	9.077
	<b>142.874</b>	<b>121.046</b>

Zur Erläuterung der Leasingaufwendungen verweisen wir auf ► Textziffer 44.

### 15. Abschreibungen

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres entfallen auf:

in T€	2011	2010
Immaterielle Vermögenswerte	9.786	6.404
Sachanlagen	102.294	92.709
Als Finanzierungs-Leasing klassifizierte Vermögenswerte	5.533	3.823
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	8.814	11.044
	<b>126.427</b>	<b>113.980</b>

Eine Klassifikation der Abschreibungen nach Anlagenklassen ist aus dem Anlagenspiegel ersichtlich. Im Berichtsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 6.653 T€ (im Vorjahr: 5.160 T€) vorgenommen, siehe ► Textziffer 22 und 23.

## 16. Finanzergebnis

Das Finanzergebnis stellt sich wie folgt dar:

in T€	2011	2010
<b>Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen</b>	<b>335</b>	<b>208</b>
Zinserträge aus Bankguthaben	2.893	1.173
Erträge aus Währungskursdifferenzen	1.938	1.396
Zinserträge aus nicht verbundenen Unternehmen	1.634	1.539
Erträge aus der Anpassung von Ausgleichsverpflichtungen gegenüber nicht beherrschenden Anteilen	1.568	0
Zinserträge aus nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	623	264
Erträge aus Zinssicherungsgeschäften	612	395
Zinserträge aus Planvermögen für Lebensarbeitszeitverpflichtungen	328	246
Erträge aus der Ausleihung von Finanzanlagen	2	2
<b>Zinserträge</b>	<b>9.598</b>	<b>5.015</b>
In den Pensionsrückstellungen enthaltener Zinsanteil	15.185	15.652
Zinsaufwendungen aus Bankverbindlichkeiten	10.775	11.146
In Leasingraten enthaltene Zinsen	4.475	1.479
Zinsaufwendungen an nicht konsolidierte verbundene Unternehmen	3.034	2.983
In den sonstigen Rückstellungen enthaltener Zinsanteil	2.667	3.052
Zinsaufwendungen an nicht verbundene Unternehmen	2.625	1.965
Aufwendungen aus Währungskursdifferenzen	2.036	2.181
Aufwendungen aus Zinssicherungsinstrumenten	1.527	1.491
<b>Zinsaufwendungen</b>	<b>42.324</b>	<b>39.949</b>
<b>Zinsergebnis</b>	<b>- 32.726</b>	<b>- 34.934</b>
Erträge aus sonstigen Beteiligungen	368	336
Abschreibungen auf Finanzanlagen und langfristige Finanzforderungen	151	0
<b>Sonstiges Finanzergebnis</b>	<b>217</b>	<b>336</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 32.174</b>	<b>- 34.390</b>

Das Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen betrifft das anteilige Jahresergebnis der CuxPort GmbH, Cuxhaven.

Zu den Zinserträgen aus der Anpassung von Ausgleichsverpflichtungen gegenüber nicht beherrschenden Anteilen verweisen wir auf die Ausführungen unter ► Textziffer 37 und 46.

## 17. Forschungskosten

Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen für Forschung in Höhe von 1.356 T€ (im Vorjahr: 2.532 T€) als Aufwand erfasst. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Forschung für 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 setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	2011	2010
<b>Latente und laufende Ertragsteuern</b>		
Latente Steuern aus zeitlichen Unterschieden		
Inland	3.466	- 2.285
Ausland	1.598	124
	5.064	- 2.161
Latente Steuern aus Verlustvorträgen		
Inland	306	970
Ausland	0	169
	306	1.139
	5.370	- 1.022
Laufender Ertragsteueraufwand		
Inland	42.119	36.848
Ausland	8.564	8.762
	50.683	45.610
<b>In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesener Ertragsteueraufwand</b>	<b>56.053</b>	<b>44.588</b>

In den laufenden Ertragsteueraufwendungen sind periodenfremde Steuererträge in Höhe von 1.342 T€ (im Vorjahr: 973 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	
	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
Immaterielle Vermögenswerte	0	1.004	56	1.293
Sachanlagen und Finanzierungs-Leasing	0	5.602	14.199	15.812
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	0	0	13.020	13.144
Finanzielle Vermögenswerte	0	699	101	368
Vorräte	23	0	99	82
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.479	763	668	737
Pensionsrückstellungen und sonstige Rückstellungen	32.528	41.372	2.996	797
Verbindlichkeiten	5.542	872	2.330	99
Verlustvorträge	1.582	1.889	0	0
	42.154	52.201	33.468	32.332
Saldierungen	- 19.911	- 19.435	- 19.911	- 19.435
<b>Bilanzposten</b>	<b>22.243</b>	<b>32.766</b>	<b>13.557</b>	<b>12.897</b>

Die Überleitungsrechnung zwischen dem Ertragsteueraufwand und dem hypothetischen Steueraufwand auf Basis des IFRS-Ergebnisses und des anzuwendenden Steuersatzes des Konzerns setzt sich folgendermaßen zusammen:

in T€	2011	2010
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>174.841</b>	<b>158.518</b>
Ertragsteueraufwand zum hypothetischen Ertragsteuersatz von 32,28 % (im Vorjahr: 32,28 %)	56.439	51.170
Steuerertrag (-aufwand) für Vorjahre	- 1.342	- 973
Effekt aus Steuersatzänderung	- 102	- 1.552
Steuerfreie Erträge	- 151	- 78
Nicht abzugsfähige Aufwendungen	101	312
GewSt.-Hinzurechnungen und -Kürzungen	1.758	973
Steuersatzdifferenzen	- 4.617	- 4.737
Wertberichtigung auf aktive latente Steuern	2.954	0
Sonstige Steuereffekte	1.014	- 527
	<b>56.053</b>	<b>44.588</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 2010 als auch in 2011 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 Gewerbesteuersatz 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 Verlustvorträge 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 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 stehende körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 6.557 T€ (im Vorjahr: 5.765 T€) und gewerbesteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 3.137 T€ (im Vorjahr: 5.866 T€) führen insofern zu einer entsprechenden Aktivierung von latenten Steuern. Auf steuerliche Verlustvorträge wurden für körperschaftsteuerliche Zwecke in Höhe von 1.610 T€ (im Vorjahr: 647 T€) und für gewerbesteuerliche Zwecke in Höhe von 2.851 T€ (im Vorjahr: 852 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 425 T€ (im Vorjahr: 512 T€) und passiven latenten Steuern in Höhe von 21.868 T€ (im Vorjahr: 16.138 T€) stammen aus versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen sowie aus Cashflow-Hedges und aus unrealisierten Gewinnen/Verlusten aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten.

Die in der Gesamtergebnisrechnung berücksichtigten Ertragsteuern setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	2011			2010		
	Brutto	Steuern	Netto	Brutto	Steuern	Netto
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	18.128	- 5.892	12.236	- 6.493	2.087	- 4.406
Cashflow-Hedges	- 418	114	- 304	- 220	56	- 164
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	- 101	33	- 68	18	- 3	15
	17.609	- 5.745	11.864	- 6.695	2.140	- 4.555

## 19. Ergebnisanteile nicht beherrschender Gesellschafter

Die anderen Gesellschaftern zustehenden Gewinne in Höhe von 29.506 T€ (im Vorjahr: 37.703 T€) entfallen vornehmlich auf nicht beherrschende Anteilseigner der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg, sowie der METRANS a.s., Prag/Tschechien.

Da einem Mitgesellschafter der über seinem Kapitalanteil zustehende Gewinnanteil im Berichtsjahr nicht zustand, entwickelten sich die den nicht beherrschenden Anteilen zustehenden Gewinne rückläufig.

## 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:

	2011	2010
Anteil der Aktionäre der Muttergesellschaft am Konzernergebnis in T€	89.282	76.227
Anzahl der im Umlauf befindlichen Stammaktien in Stück (gewichteter Durchschnitt)	72.679.826	72.679.826
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>1,23</b>	<b>1,05</b>

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wurde für den Teilkonzern Hafenlogistik wie folgt ermittelt:

	2011	2010
Anteil der Aktionäre der Muttergesellschaft am Konzernergebnis in T€	84.017	69.890
Anzahl der im Umlauf befindlichen Stammaktien in Stück (gewichteter Durchschnitt)	69.975.326	69.975.326
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>1,20</b>	<b>1,00</b>

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wurde für den Teilkonzern Immobilien wie folgt ermittelt:

	2011	2010
Anteil der Aktionäre der Muttergesellschaft am Konzernergebnis in T€	5.265	6.337
Anzahl der im Umlauf befindlichen Stammaktien in Stück (gewichteter Durchschnitt)	2.704.500	2.704.500
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>1,95</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. Im Rahmen des für 2011 vereinbarten Mitarbeiterbeteiligungsprogramms wird beabsichtigt Aktien aus dem Genehmigten Kapital auszugeben. Auf Basis der erwarteten Teilnehmerzahl der Mitarbeiter dürfte die Anzahl der börsennotierten A-Aktien um deutlich weniger als ein Prozent zunehmen.

## 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 2011 wurde beschlossen, für das Geschäftsjahr 2010 im Berichtsjahr eine Dividende auf Stammaktien in Höhe von 41.732 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 0,55 € und eine Dividende pro S-Aktie in Höhe von 1,20 €. Der verbleibende, nicht ausgeschüttete Gewinn wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Im Jahr 2012 soll eine Dividende pro Aktie in Höhe von 0,65 € für den Teilkonzern Hafenlogistik und in Höhe von 1,00 € für den Teilkonzern Immobilien ausgeschüttet werden. Basierend auf der Anzahl ausstehender Aktien zum 31. Dezember 2011 folgt hieraus eine Ausschüttungssumme von 45.484 T€ für den Teilkonzern Hafenlogistik und 2.705 T€ für den Teilkonzern Immobilien. Durch die beabsichtigte Ausgabe neuer Aktien aus dem Genehmigten Kapital im Rahmen des für 2011 vereinbarten Mitarbeiterbeteiligungsprogramms dürfte die Summe für den Teilkonzern Hafenlogistik bis zur Beschlussfassung auf der Hauptversammlung noch geringfügig um deutlich weniger als ein Prozent zunehmen.

## Erläuterungen zur Bilanz

### 22. Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Geschäfts- oder Firmenwert	Software	Selbst erstellte Software	Andere immaterielle Vermögenswerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
<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	46.557	37.159	25.179	1.399	10.143	120.437
Zugänge	316	1.785	4.149		1.692	7.942
Abgänge		- 1.430	- 48			- 1.478
Umbuchungen		795			- 795	0
Effekte aus Wechselkurs- änderungen		119				119
<b>31. Dezember 2010</b>	<b>46.873</b>	<b>38.428</b>	<b>29.280</b>	<b>1.399</b>	<b>11.040</b>	<b>127.020</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen</b>						
1. Januar 2010	2.312	33.236	1.156	1.399	0	38.103
Zugänge	3.000	1.739	1.665			6.404
Abgänge		- 1.409				- 1.409
Effekte aus Wechselkurs- änderungen		72				72
<b>31. Dezember 2010</b>	<b>5.312</b>	<b>33.638</b>	<b>2.821</b>	<b>1.399</b>	<b>0</b>	<b>43.170</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>
<b>Buchwert 1. Januar 2011</b>	<b>41.561</b>	<b>4.790</b>	<b>26.459</b>	<b>0</b>	<b>11.040</b>	<b>83.850</b>
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>						
1. Januar 2011	46.873	38.428	29.280	1.399	11.040	127.020
Zugänge		3.219	3.590		595	7.404
Abgänge		- 262				- 262
Umbuchungen		10.285			- 10.285	0
Veränderungen Konsolidierungskreis		- 38				- 38
Effekte aus Wechselkurs- änderungen		49				49
<b>31. Dezember 2011</b>	<b>46.873</b>	<b>51.681</b>	<b>32.870</b>	<b>1.399</b>	<b>1.350</b>	<b>134.173</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen</b>						
1. Januar 2011	5.312	33.638	2.821	1.399	0	43.170
Zugänge	2.870	2.726	4.190			9.786
Abgänge		- 258				- 258
Veränderungen Konsolidierungskreis		- 38				- 38
Effekte aus Wechselkurs- änderungen		23				23
<b>31. Dezember 2011</b>	<b>8.182</b>	<b>36.091</b>	<b>7.011</b>	<b>1.399</b>	<b>0</b>	<b>52.683</b>
<b>Buchwert 31. Dezember 2011</b>	<b>38.691</b>	<b>15.590</b>	<b>25.859</b>	<b>0</b>	<b>1.350</b>	<b>81.490</b>

Die Buchwerte der Geschäfts- oder Firmenwerte entfallen auf folgende HHLA Segmente:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Container (Rosshafen)	30.929	30.929
Container (HHCT)	6.493	6.493
Intermodal	1.267	4.137
Übrige	2	2
	<b>38.691</b>	<b>41.561</b>

Der zum Bilanzstichtag 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. 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 am Main, zu einem Impairment-Bedarf in Höhe von 2.870 T€. Der dieser Gesellschaft zugeordnete Geschäfts- oder Firmenwert wurde in dieser Höhe erfolgswirksam wertberichtigt. Der sich ergebende Aufwand wird unter den Abschreibungen ausgewiesen. Nach diesem Impairment ist der betreffende Geschäfts- oder Firmenwert vollständig wertberichtigt.

Der Abwertungsbedarf ergab sich aus anhaltend rückläufigen Ergebnisprognosen. Als erzielbarer Betrag wurde der Nutzungswert ermittelt, wobei ein Abzinsungssatz von 6,44 % (im Vorjahr: 7,40 %) angesetzt wurde. Die der Ermittlung zugrunde liegende Ergebnisprognose basiert auf der Prognose für die Jahre 2012 bis 2016, wobei aufgrund bestehender Unsicherheiten ein Abschlag vom Planergebnis vorgenommen wurde. Ab 2016 wird ein Fortführungswert ohne Wachstumsfaktor angesetzt.

Von der ausgewiesenen selbst erstellten Software waren 612 T€ (im Vorjahr: 17.763 T€) bis zum Bilanzstichtag noch nicht fertiggestellt.

## 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 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>
<b>Buchwert 1. Januar 2011</b>	<b>435.465</b>	<b>340.363</b>	<b>140.556</b>	<b>62.199</b>	<b>978.583</b>
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>					
1. Januar 2011	703.513	719.018	337.374	62.199	1.822.104
Zugänge	42.053	15.983	44.963	14.213	117.212
Abgänge	- 22.653	- 16.374	- 18.050	- 227	- 57.304
Umbuchungen	6.869	27.347	6.201	- 40.417	0
Veränderungen Konsolidierungskreis			- 33		- 33
Effekte aus Wechselkursänderungen	- 52	472	- 18	119	521
<b>31. Dezember 2011</b>	<b>729.730</b>	<b>746.446</b>	<b>370.437</b>	<b>35.887</b>	<b>1.882.500</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen</b>					
1. Januar 2011	268.048	378.655	196.818	0	843.521
Zugänge	29.993	47.531	30.303		107.827
Abgänge	- 20.629	- 16.361	- 17.305		- 54.295
Umbuchungen					0
Veränderungen Konsolidierungskreis			- 24		- 24
Effekte aus Wechselkursänderungen	- 20	150	1		131
<b>31. Dezember 2011</b>	<b>277.392</b>	<b>409.975</b>	<b>209.793</b>	<b>0</b>	<b>897.160</b>
<b>Buchwert 31. Dezember 2011</b>	<b>452.338</b>	<b>336.471</b>	<b>160.644</b>	<b>35.887</b>	<b>985.340</b>

Die Anlagenzugänge der Grundstücke und Bauten betreffen im Wesentlichen einen neu fertiggestellten Großschiffsliegeplatz am Containerterminal Burchardkai in Hamburg. Die Investitionen in technische Anlagen und Maschinen erfolgten für die Errichtung und Fertigstellung von Blocklagern ebenfalls am Containerterminal Burchardkai. Die Anlagenzugänge der anderen Anlagen sowie der Betriebs- und Geschäftsausstattung betreffen im Wesentlichen Ersatz- und Neuinvestitionen in Van-Carrier sowie ein Lagerkransystem.

Die Anlagenabgänge resultieren aus der Beendigung des Mietvertrages für Hafenterrassen und der damit notwendigen Geländeeräumung sowie dem Abgang von Portalhubwagen und anderen Flurförderfahrzeugen.

Die im Berichtsjahr ausgewiesenen Bestände der Anlagen im Bau betreffen im Wesentlichen Terminalerweiterungen in Form von Liegeplatz- und Lagerflächenenerweiterungen.

Im Segment Logistik lagen am Bilanzstichtag Anhaltspunkte für eine Wertminderung der Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg, vor. Im Ergebnis resultiert daraus ein Abwertungsbedarf in Höhe von 3.778 T€. Davon sind im Wesentlichen mit 2.655 T€ Grundstücke und Bauten und mit 1.005 T€ technische Anlagen und Maschinen betroffen. Die Allokation des Abschreibungsvolumens erfolgte sowohl nach Werthaltigkeitskriterien als auch proportional zu den Buchwerten der betroffenen Vermögenswerte. Ausgenommen hiervon waren die Zahlungsmittel. Der sich ergebende Aufwand aus der Wertminderung wird unter den Abschreibungen ausgewiesen. Der Abwertungsbedarf ergab sich aufgrund eines nachhaltigen Strukturwandels in der Fruchtl Logistik. Transporte erfolgen vermehrt in Kühlcontainern anstatt in konventionellen

Kühlschiffen. Auch zukünftig ist derzeit nicht von einer Trendumkehr auszugehen. Als erzielbarer Betrag wurde der Nutzungswert ermittelt, wobei ein Abzinsungssatz von 6,44 % angesetzt wurde. Die der Ermittlung zugrunde liegende Ergebnisprognose basiert auf der Prognose für die Jahre 2012 bis 2016.

Gebäude, Flächenbefestigungen und mobile Gegenstände des Anlagevermögens mit einem Buchwert von 44.036 T€ (im Vorjahr: 46.841 T€) wurden im Zusammenhang mit Darlehen des Konzerns sicherungsübereignet.

Darüber hinaus war das Sachanlagevermögen im Vorjahr durch Grundschulden in Höhe von 8.224 T€ belastet. Aufgrund von Anpassungen der relevanten Darlehensverträge waren die Grundschulden zum 31. Dezember 2011 nicht mehr erforderlich.

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 44 verwiesen.

Zum Stichtag bestehen Verpflichtungen aus offenen Bestellungen in Höhe von 81.393 T€ (im Vorjahr: 44.220 T€) auf Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Die HHLA erhielt im Berichtsjahr keine Zuschüsse der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit der Förderung des kombinierten Verkehrs (im Vorjahr: 951 T€). Im Geschäftsjahr wurden die noch nicht verwendeten Zuschüsse aus Vorjahren mit den laufenden Anschaffungskosten der betreffenden Vermögenswerte in Höhe von 8.373 T€ (im Vorjahr: 1.436 T€) verrechnet.

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 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>
<b>Buchwert 1. Januar 2011</b>	<b>65.659</b>	<b>2.486</b>	<b>17.956</b>	<b>86.101</b>
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>				
1. Januar 2011	66.307	6.604	27.051	99.962
Zugänge	28.051	368	4.414	32.833
Abgänge	- 245	- 26	- 1.483	- 1.754
Umbuchungen		- 4.613		- 4.613
Veränderungen Konsolidierungskreis				0
Effekte aus Wechselkursänderungen		- 241	- 38	- 279
<b>31. Dezember 2011</b>	<b>94.113</b>	<b>2.092</b>	<b>29.944</b>	<b>126.149</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen</b>				
1. Januar 2011	648	4.118	9.095	13.861
Zugänge	1.772	505	3.255	5.532
Abgänge	- 245	- 10	- 1.275	- 1.530
Umbuchungen		- 3.085		- 3.085
Veränderungen Konsolidierungskreis				0
Effekte aus Wechselkursänderungen		- 157	- 10	- 167
<b>31. Dezember 2011</b>	<b>2.175</b>	<b>1.371</b>	<b>11.065</b>	<b>14.611</b>
<b>Buchwert 31. Dezember 2011</b>	<b>91.938</b>	<b>721</b>	<b>18.879</b>	<b>111.538</b>

Die Zugänge bei den Grundstücken und Bauten im Berichtsjahr betreffen in voller Höhe einen neu fertiggestellten Großschiffsliegeplatz am Containerterminal Burchardkai in Hamburg, den die HHLA von der Hamburg Port Authority AöR, Hamburg (kurz: HPA), einem nahestehenden Unternehmen, angemietet hat. Erläuterndes ist unter der ► Textziffer 44 aufgeführt.

## 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 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>
<b>Buchwert 1. Januar 2011</b>	<b>178.557</b>	<b>7.011</b>	<b>185.568</b>
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
1. Januar 2011	267.477	7.011	274.488
Zugänge	1.636	2.497	4.133
Abgänge	- 1.210		- 1.210
Umbuchungen	6.739	- 6.739	0
<b>31. Dezember 2011</b>	<b>274.642</b>	<b>2.769</b>	<b>277.411</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen</b>			
1. Januar 2011	88.920	0	88.920
Zugänge	8.814		8.814
Abgänge	- 385		- 385
Zuschreibungen			0
Umbuchungen			0
<b>31. Dezember 2011</b>	<b>97.349</b>	<b>0</b>	<b>97.349</b>
<b>Buchwert 31. Dezember 2011</b>	<b>177.293</b>	<b>2.769</b>	<b>180.062</b>

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen im Wesentlichen zu Bürogebäuden ausgebaute 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 44.189 T€ (im Vorjahr: 46.459 T€). Die direkten betrieblichen Aufwendungen der zum jeweiligen Jahresende bilanzierten Immobilien beliefen sich im Berichtsjahr auf 22.268 T€ (im Vorjahr: 21.868 T€).

Die Zeitwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betragen insgesamt 444.775 T€ (im Vorjahr: 429.995 T€). Die Zeitwerte wurden durch den Unternehmensbereich Immobilien der HHLA 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 weniger 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 5,53 bis 8,61 % 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 44 verwiesen.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien mit einem Restbuchwert von 95.995 T€ (im Vorjahr: 94.454 T€) entfallen auf Gebäude in der Speicherstadt. Davon entfallen auf geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau 2.744 T€ (im Vorjahr: 7.011 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€	31.12.2011	31.12.2010
Anteile an assoziierten Unternehmen	1.830	1.620

## 26. Finanzielle Vermögenswerte

Die finanziellen Vermögenswerte haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Wertpapiere	3.323	2.707
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.519	2.264
Sonstige Beteiligungen	399	341
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.845	2.972
	<b>9.086</b>	<b>8.284</b>

Im Berichtsjahr sind, wie auch schon im Vorjahr, die Wertpapiere zur Insolvenzsicherung der Altersteilzeitguthaben mit den entsprechenden Altersteilzeitverpflichtungen saldiert worden, da sie die Voraussetzungen von Planvermögen gemäß IAS 19 erfüllen. Der im Geschäftsjahr als Planvermögen zu berücksichtigende Wertpapierbestand beträgt 5.639 T€ (im Vorjahr: 3.983 T€), siehe ► Textziffer 36. Vor Saldierung ergibt sich demnach ein Wertpapierbestand in Höhe von 8.962 T€ (im Vorjahr: 6.690 T€).

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 1.375 T€ (im Vorjahr: 734 T€), Forderungen gegenüber der HPA in Höhe von 405 T€ (im Vorjahr: 414 T€) sowie Forderungen gegenüber der METRANS (Danubia) Kft., Győr/Ungarn, über 500 T€ (im Vorjahr: 300 T€).

## 27. Vorräte

Im Einzelnen gliedern sich die Vorräte wie folgt:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	20.189	18.594
Unfertige Leistungen	1.998	2.186
Fertige Erzeugnisse und Waren	975	185
	<b>23.162</b>	<b>20.965</b>

Der Betrag der Wertminderungen von Vorräten, der als Aufwand erfasst worden ist, beläuft sich auf 668 T€ (im Vorjahr: 837 T€). Dieser Aufwand ist unter dem Materialaufwand erfasst. Siehe ► Textziffer 12.

## 28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	151.771	126.516

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Dritte sind unverzinslich und haben sämtlich eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Im Vorjahr und im Berichtsjahr wurden keine Forderungen als Sicherheiten für Finanzverbindlichkeiten abgetreten. In geringem Umfang werden 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 46.

## 29. Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen

Die Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH)	684	128
Übrige Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	3.072	2.576
	<b>3.756</b>	<b>2.704</b>

## 30. Sonstige finanzielle Forderungen

Die sonstigen finanziellen Forderungen setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Kurzfristige Forderungen gegen Mitarbeiter	1.387	281
Kurzfristige Erstattungsansprüche gegen Versicherungen	426	98
Positive Marktwerte von Zinscaps	1	12
Sonstige kurzfristige Finanzforderungen	615	2.216
	<b>2.429</b>	<b>2.607</b>

Die kurzfristigen Forderungen gegen Mitarbeiter betreffen im Berichtsjahr im Wesentlichen Vorauszahlungen für Betriebsrenten.

## 31. Sonstige Vermögenswerte

Die sonstigen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Kurzfristige Forderungen gegen das Finanzamt	8.188	8.976
Geleistete Anzahlungen	1.295	579
Übrige	7.293	5.654
	<b>16.776</b>	<b>15.209</b>

In den kurzfristigen Forderungen gegen das Finanzamt befinden sich neben Ertragsteuerforderungen auch Verkehrsteueransprüche in Höhe von 7.085 T€ (im Vorjahr: Verkehrsteueransprüche eines ausländischen Joint Ventures in Höhe von 3.137 T€).

Für die ausgewiesenen sonstigen Vermögenswerte bestehen keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen.

## 32. Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	3.591	20.972

Die Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern resultieren aus anrechenbaren Kapitalertragsteuern sowie geleisteten Steuervorauszahlungen.

### 33. Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen

Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente mit einer Laufzeit bis zu 3 Monaten	221.044	79.114
Kurzfristige Einlagen mit einer Laufzeit von 4–6 Monaten	30.000	20.000
Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestand	78.952	136.379
	<b>329.996</b>	<b>235.493</b>

Bei den Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten und kurzfristigen Einlagen handelt es sich um Kassenbestände sowie Guthaben bei verschiedenen Banken in unterschiedlicher Währung.

Zahlungsmittel in Höhe von 30.258 T€ (im Vorjahr: 21.537 T€) unterliegen Devisenausfuhrbeschränkungen.

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. Sie werden mit den jeweils gültigen Zinssätzen für kurzfristige Einlagen verzinst. Die Zinssätze lagen im Geschäftsjahr zwischen 0,0 und 2,1 % (im Vorjahr: 0,0 und 1,6 %). Die Zeitwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen weitgehend den Buchwerten.

Zum Bilanzstichtag verfügte der Konzern über nicht in Anspruch genommene Kreditlinien in Höhe von 26.989 T€ (im Vorjahr: 26.718 T€), für deren Inanspruchnahme alle notwendigen Bedingungen erfüllt sind.

### 34. Eigenkapital

Die Entwicklung der einzelnen Komponenten des Eigenkapitals für die Geschäftsjahre 2011 und 2010 ist in den Eigenkapitalveränderungsrechnungen dargestellt.

#### Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der HHLA besteht zum Bilanzstichtag insgesamt aus zwei verschiedenen Aktiengattungen, 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 rechnerischen auf die einzelne Stückaktie 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 Bezugsrechtsabschluss gemäß oder entsprechend § 186 Abs. 3 Satz 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 sinngemäßer Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 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 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. Hierfür wurde ein bedingtes Kapital in gleicher Höhe geschaffen.

Die ordentliche Hauptversammlung der HHLA vom 16. Juni 2011 hat den Vorstand der Gesellschaft bis zum 15. Dezember 2016 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 Ausschluss 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.

### **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 derzeit gültigem 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.

### **Nicht beherrschende Anteile**

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremdanteile am konsolidierten Eigenkapital der einbezogenen Gesellschaften und belaufen sich zum Ende des Geschäftsjahres auf 4.258 T€ (im Vorjahr: - 12.257 T€).

Im Vorjahr wurden zwischen den Tochtergesellschaften HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg, und HHLA CTA Besitztgesellschaft mbH, Hamburg, Ergebnisabführungsverträge mit der HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg (kurz: HHCT), abgeschlossen. Auf der Basis der Ergebnisabführungsverträge verpflichtet sich die HHCT für die Dauer der Laufzeit des Vertrages zur Zahlung einer im Wesentlichen an den künftigen Ergebnissen orientierten Ausgleichszahlung an den Minderheitsgesellschafter der oben genannten Gesellschaften.

Entsprechend den Regelungen in IAS 32 sind diese zukünftigen geschätzten Ausgleichszahlungsansprüche des Minderheitsgesellschafters, obwohl der variable Ausgleichsanspruch laut Vertrag erst mit Feststellung des Jahresabschlusses entsteht, für die Restlaufzeit der Ergebnisabführungsverträge als sonstige finanzielle Verbindlichkeit auszuweisen. Die Höhe dieser sonstigen finanziellen Verbindlichkeit für die Geschäftsjahre 2011 bis 2014 beträgt 96.006 T€. Weitere Angaben finden sich unter ► Textziffer 46.

### 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€	31.12.2011	31.12.2010
Eigenkapital	644.662	567.002
Bilanzsumme	1.811.532	1.715.137
<b>Eigenkapitalquote</b>	<b>36 %</b>	<b>33 %</b>

Die Eigenkapitalquote erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen durch den im erwirtschafteten Eigenkapital ausgewiesenen Konzernjahresüberschuss in Höhe von 118,8 Mio. €. Ein im September 2010 abgeschlossener Ergebnisabführungsvertrag führt seit dem Geschäftsjahr 2010 zu einer deutlich verminderten Eigenkapitalquote. Für weitere Einzelheiten verweisen wir auf die Ausführungen unter ► „Nicht beherrschende Anteile“.

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 740.668 T€ und eine Eigenkapitalquote in Höhe von 41 % ergeben.

Hinsichtlich der externen Mindestkapitalanforderungen, die im Berichtsjahr zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt wurden, wird auf ► Textziffer 39 verwiesen.

in T€	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
Barwert der Pensionszusagen	312.119	329.221	323.824	299.862	311.873
Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeit	1.610	1.913	1.317	802	482
	<b>313.729</b>	<b>331.134</b>	<b>325.141</b>	<b>300.664</b>	<b>312.355</b>

## 35. 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 inländischen Gesellschaften des HHLA Konzerns sowie gegebenenfalls 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.

Für die Gewährung der betrieblichen Altersversorgung gibt es verschiedene Anspruchsgrundlagen. Neben Einzelzusagen sind dies in erster Linie der Betriebsrenten-Tarifvertrag (BRTV) sowie die sogenannte Hafenrente, die durch den Rahmentarifvertrag für die Hafenmitarbeiter 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 Hafenrente ist dienstzeitabhängig und 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 Berichtsjahr und in den vergangenen vier Jahren wie folgt dar:

### Pensionszusagen

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung der Eröffnungs- und Schlussalden des Verpflichtungsbarwerts aus den Pensionszusagen:

in T€	2011	2010
<b>Barwert der Pensionsverpflichtungen am 01.01.</b>	<b>329.221</b>	<b>323.824</b>
Laufender Dienstzeitaufwand	3.587	3.449
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	1.131	0
Zinsaufwand	14.813	15.383
Rentenzahlungen	- 19.452	- 19.850
Versicherungsmathematische Gewinne (-), Verluste (+)	- 17.181	6.415
<b>Barwert der Pensionsverpflichtungen am 31.12.</b>	<b>312.119</b>	<b>329.221</b>

In der Bilanz wird jeweils der volle Barwert der Pensionsverpflichtungen einschließlich versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste ausgewiesen. Die ausgewiesene Pensionsverpflichtung stellt einen nicht finanzierten Plan dar.

Die folgenden Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

in T€	2011	2010
Laufender Dienstzeitaufwand	3.587	3.449
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	1.131	0
Zinsaufwand	14.813	15.383
	<b>19.531</b>	<b>18.832</b>

Die im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	2011	2010
<b>Versicherungsmathematische Gewinne am 01.01.</b>	<b>49.838</b>	<b>56.253</b>
Veränderungen im Geschäftsjahr	17.181	- 6.415
<b>Versicherungsmathematische Gewinne am 31.12.</b>	<b>67.019</b>	<b>49.838</b>

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen liegen folgende versicherungsmathematische Annahmen zugrunde:

in %	31.12.2011	31.12.2010
Abzinsungssatz	5,00	4,50
Entgeltrend	3,00	3,00
Rententrend (ohne BRTV)	2,00	2,00
Rententrend (Monatsrenten nach BRTV)	1,00	1,00
Fluktuationsrate	2,10	2,10
Inflationsrate	2,00	2,00

Hinsichtlich der biometrischen Grundlagen wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet.

Die zur Diskontierung verwendeten Zinssätze leitet die HHLA von Industrieanleihen mit sehr guter Bonität ab, bei denen Laufzeit und Auszahlungen kongruent zu den Pensionsplänen der HHLA sind.

### Pensionszahlungen

Im Geschäftsjahr 2011 leistete die HHLA Pensionszahlungen für Pläne in Höhe von 19.452 T€. In den nächsten fünf Jahren erwartet die HHLA folgende Zahlungen für Pensionspläne:

Jahre	in T€
2012	20.150
2013	20.140
2014	20.217
2015	20.336
2016	20.423
	<b>101.266</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€	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
Barwert der Verpflichtungen	9.780	8.325	5.029	2.635	1.894
Zeitwert des Planvermögens (Fondsanteile)	- 8.170	- 6.412	- 3.712	- 1.833	- 1.412
Unterdotierung	1.610	1.913	1.317	802	482

Der Barwert der Verpflichtungen entwickelte sich wie folgt:

in T€	2011	2010
<b>Barwert der Verpflichtungen am 01.01.</b>	<b>8.325</b>	<b>5.029</b>
Laufender Dienstzeitaufwand	2.495	2.135
Dienstzeitaufwand Vorjahre	0	672
Zinsaufwand (in der GuV erfasst)	372	269
Versicherungsmathematische Gewinne (-), Verluste (+)	- 1.391	233
Gezahlte Versorgungsleistungen	- 53	- 52
Sonstiges	32	39
<b>Barwert der Verpflichtungen am 31.12.</b>	<b>9.780</b>	<b>8.325</b>

Der Zeitwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

in T€	2011	2010
<b>Zeitwert des Planvermögens am 01.01.</b>	<b>6.412</b>	<b>3.712</b>
Erwartete Erträge des Planvermögens	328	246
Einzahlungen	1.893	1.639
Versicherungsmathematische Gewinne (-), Verluste (+)	- 443	155
Gezahlte Versorgungsleistungen	- 52	- 51
Nachdotierungen	0	672
Sonstiges	32	39
<b>Zeitwert des Planvermögens am 31.12.</b>	<b>8.170</b>	<b>6.412</b>

Das Planvermögen enthält ausschließlich Geldmarkt- und Investmentfondsanteile. Die erwartete Rendite des Planvermögens beträgt 5,00 % (im Vorjahr: 4,50 %). Auf das Planvermögen entstanden im Geschäftsjahr Verluste in Höhe von 429 T€ (im Vorjahr: 5 T€).

Der Berechnung der Rückstellungen für Lebensarbeitszeit liegen folgende versicherungsmathematische Annahmen zugrunde:

in %	31.12.2011	31.12.2010
Abzinsungssatz	5,00	4,50
Entgelttrend	3,00	3,00
Fluktuationsrate	0,00	0,00

Mit Ausnahme des gedeckten Teils des Dienstzeitaufwands des Planvermögens wurden folgende Beträge in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

in T€	2011	2010
Laufender Dienstzeitaufwand		
einschließlich Entgeltumwandlung	2.495	2.135
davon als ungedeckter Teil im Aufwand erfasst	602	496
davon als gedeckter Teil im Planvermögen erfasst	1.893	1.639
Zinsaufwand	372	269
Erwartete Erträge des Planvermögens	- 328	- 246
Gezahlte Versorgungsleistungen	1	1
	2.540	2.159

Die im Eigenkapital verrechneten Gewinne und Verluste haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	2011	2010
<b>Versicherungsmathematische Verluste (-) am 01.01.</b>	<b>- 116</b>	<b>- 38</b>
Veränderungen im Geschäftsjahr	948	- 78
<b>Versicherungsmathematische Gewinne (+), Verluste (-) am 31.12.</b>	<b>832</b>	<b>- 116</b>

Die Struktur des Portfolios des Planvermögens der Lebensarbeitszeitverpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

	2011	2010
Geldmarktfonds	51 %	49 %
Mischfonds	31 %	31 %
Dachfonds	16 %	17 %
Rentenfonds	2 %	3 %
	100 %	100 %

### Zahlungen für Lebensarbeitszeitverpflichtungen

Im Geschäftsjahr leistete die HHLA Zahlungen für Pläne in Höhe von 53 T€. Im Gegenzug bestanden entsprechende Wertpapierguthaben in Höhe von 52 T€. Somit ergab sich insgesamt im Berichtsjahr ein Mittelabfluss in Höhe von 1 T€. In den nächsten fünf Jahren erwartet die HHLA folgende Zahlungen aus Lebensarbeitszeitverpflichtungen, welche nicht durch Wertpapierguthaben gesichert sind:

Jahre	in T€
2012	19
2013	39
2014	41
2015	37
2016	69
	<b>205</b>

### 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, die als beitragsorientierte Pensionspläne zu betrachten sind, beträgt im Berichtsjahr 300 T€ (im Vorjahr: 238 T€).

Als Arbeitgeberanteil an die gesetzliche Rentenversicherung führte die HHLA 23.018 T€ (im Vorjahr: 19.814 T€) ab.

## 36. Sonstige lang- und kurzfristige Rückstellungen

Die wesentlichen sonstigen lang- und kurzfristigen Rückstellungen sind im Folgenden dargestellt:

in T€	31.12.2011			31.12.2010		
	Summe	davon kurzfristig	davon langfristig	Summe	davon kurzfristig	davon langfristig
Abbruchverpflichtungen	40.758	0	40.758	39.107	0	39.107
Erwartete Mieterhöhungen	13.253	13.253	0	6.634	6.634	0
Altersteilzeit	9.683	2.733	6.950	11.669	3.950	7.719
Tantiemen und Einmalzahlungen	8.136	8.136	0	6.709	6.709	0
Selbstbehalte in Schadensfällen	3.978	3.978	0	2.594	2.594	0
Jubiläen	2.284	0	2.284	2.247	0	2.247
Rechts- und Prozesskosten	952	0	952	1.070	0	1.070
Übrige	3.240	658	2.582	4.431	2.009	2.422
	<b>82.285</b>	<b>28.759</b>	<b>53.526</b>	<b>74.461</b>	<b>21.896</b>	<b>52.565</b>

### 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 jeweiligen 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, mit 2,0 % berücksichtigt.

Mit dem Abfluss der Rückstellungen wird im Zeitraum 2025 bis 2037 gerechnet.

### Erwartete Mieterhöhungen

Rückstellungen für erwartete Mieterhöhungen umfassen erwartete, jedoch noch nicht vom Mietzinsempfänger in Rechnung gestellte Mietzinsanpassungen für im Wesentlichen in Hamburg angemietete Hafentflächen, Speicherstadtflächen und Kaimauern. Basis für die Rückstellungsbildung sind entsprechende Mietverträge.

Im Geschäftsjahr 2011 führte die Anmietung einer neu fertiggestellten Kaimauer am Containerterminal Burchardkai zu einer Zuführung in Höhe von 909 T€.

Darüber hinaus beinhaltet der Zuführungsbetrag erwartete Mietsteigerungen für bereits angemietete Kaimauern in Höhe von 3.012 T€. Für angemietete Speicherstadtflächen wurden erwartete Mietsteigerungen in Höhe von 1.121 T€ der Rückstellung zugeführt.

### Altersteilzeit

Die Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen beinhalten die Verpflichtungen der HHLA aus dem während der aktiven Phase der Anspruchsberechtigten aufgebauten Erfüllungsrückstand sowie dem Aufstockungsbetrag.

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 5.639 T€ mindert somit den Rückstellungsausweis.

Die Ermittlung des Rückstellungsbetrags erfolgte unter Ansatz eines Kalkulationszinssatzes in Höhe von 3,0% p. a. (im Vorjahr: 4,5% p. a.).

### Tantiemen und Einmalzahlungen

In 2011 beschloss die HHLA ein Mitarbeiterbeteiligungsprogramm in 2012 aufzulegen. Die Zuführung zur Rückstellung für Tantiemen

und Einmalzahlungen beträgt hieraus 1.612 T€. Weitere Informationen hierzu befinden sich unter ► Textziffer 13. Darüber hinaus sind hierin im Wesentlichen Rückstellungen für Vorstandsmitglieder und leitende Angestellte enthalten.

### Selbstbehalte in Schadensfällen

Hierunter werden Risiken aus etwaigen Schadensfällen ausgewiesen, die über den bestehenden Versicherungsschutz hinausgehen. Zum 31. Dezember 2011 beträgt das berücksichtigte Risiko 3.978 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 Diskontierungzinssatz von 5,0% p. a. (im Vorjahr: 4,5% p. a.) zugrunde gelegt.

Die Entwicklung der sonstigen lang- und kurzfristigen Rückstellungen ist dem folgenden Rückstellungsspiegel zu entnehmen:

in T€	01.01.2011	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	31.12.2011
Abbruchverpflichtungen	39.107	909	1.875	1.074	59	40.758
Erwartete Mieterhöhungen	6.634	6.981	0	362	0	13.253
Altersteilzeit	11.669	5.965	695	8.002	644	9.683
Tantiemen und Einmalzahlungen	6.709	7.937	0	6.141	369	8.136
Selbstbehalte in Schadensfällen	2.594	3.042	0	1.490	168	3.978
Jubiläen	2.247	25	97	84	1	2.284
Rechts- und Prozesskosten	1.070	52	0	170	0	952
Übrige	4.431	1.233	0	2.107	317	3.240
	<b>74.461</b>	<b>26.144</b>	<b>2.667</b>	<b>19.430</b>	<b>1.558</b>	<b>82.285</b>

## 37. Lang- und kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Details über die lang- und kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten ergeben sich wie folgt:

in T€	31.12.2011			
	Summe	davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon Restlaufzeit über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	331.564	29.471	175.541	126.552
Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasing	13.698	4.318	9.126	254
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	14.984	14.984	0	0
Negative Zeitwerte von Währungs- und Zinssicherungsinstrumenten	2.926	1.958	968	0
Sonstige Darlehen	10.549	4.695	4.216	1.638
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	117.795	32.906	84.209	680
	<b>491.516</b>	<b>88.332</b>	<b>274.060</b>	<b>129.124</b>

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
	<b>478.748</b>	<b>91.136</b>	<b>290.913</b>	<b>96.699</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten zum Bilanzstichtag abgegrenzte Zinsen in Höhe von 3.391 T€ (im Vorjahr: 3.343 T€). Im Vorjahr waren darüber hinaus kurzfristige Kontokorrentkredite in Höhe von 401 T€ und sonstige Entgelte in Höhe von 10 T€ enthalten.

Zur Besicherung von verzinslichen Darlehen wurden Gebäude, Flächenbefestigungen und mobile Gegenstände des Anlagevermögens mit einem Buchwert in Höhe von 44.036 T€ (im Vorjahr: 46.841 T€) sicherungsübereignet. Die Sicherungsverträge sind derart ausgestaltet, dass die entsprechenden Vermögenswerte 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 Darlehensbedingungen und außerplanmäßigen Abschreibungen.

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen in Höhe von 13.698 T€ (im Vorjahr: 15.280 T€) stellen den diskontierten Wert zukünftiger Zahlungen für mobile Gegenstände des Anlagevermögens dar.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern enthalten im Wesentlichen Löhne, Gehälter und Urlaubsverpflichtungen.

Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber anderen Gesellschaftern sowie Rückvergütungen an Kunden. Im Geschäftsjahr 2010 wurden zwischen den Tochtergesellschaften CTA und CTA Besitz Ergebnisabführungsverträge mit der HHCT abgeschlossen. Auf Basis dieser Ergebnisabführungsverträge verpflichtet sich die HHCT gegenüber dem Minderheitsgesellschafter der oben genannten Gesellschaften für die Dauer der Laufzeit des Vertrages zur Zahlung einer Ausgleichszahlung. Diese Ausgleichszahlung für Minderheitsgesellschafter in Höhe von 96.006 T€ wird als sonstige finanzielle Verbindlichkeit ausgewiesen. Hierzu verweisen wir auch auf den Unterpunkt „Nicht beherrschende Anteile“ unter ► Textziffer 34.

Die Konditionen der Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind nachfolgend aufgeführt:

Buchwert zum 31.12.2011 in T€	Nominalwert	Nominal- währung	Restzins- bindungsfrist	Zinssatz	Zinskondition
26.035	34.257	€	2021	2,83 %	fix
18.191	24.542	€	2020	2,76–2,88 %	fix
20.000	20.000	€	2019	3,66 %	fix
2.987	7.811	€	2018	3,79–3,84 %	fix
1.074	3.579	€	2017	5,67 %	fix
75.000	90.000	€	2016	2,37–5,61 %	fix
25.000	25.000	€	2015	4,23 %	fix
42.013	78.000	€	2012	5,15–5,47 %	fix
114.844	139.644	€	2012	variabel + Marge	variabel
3.029	113.900	CZK	2012	variabel + Marge	variabel
<b>328.173</b>					

Bei den variablen Zinssätzen handelt es sich um EURIBOR- bzw. PRIBOR-Sätze mit Laufzeiten von einem bis sechs Monaten.

Die finanziellen Verbindlichkeiten, bei denen die Zeitwerte nicht den Buchwerten entsprechen, sind in nachfolgender Übersicht dargestellt:

in T€	31.12.2011		31.12.2010	
	Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
Langfristig verzinsliche Darlehen	210.300	206.244	162.619	163.738

Für die Ermittlung der Zeitwerte der fest verzinslichen Darlehen wurden Zinssätze von 2,6 bis 3,9 % p. a. (im Vorjahr: 2,4 bis 4,0 % 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 3,0 %.

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 67.496 T€ (im Vorjahr: 81.076 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:

Fälligkeit	in T€
Bis 1 Jahr	26.080
1 Jahr bis 2 Jahre	71.971
2 Jahre bis 3 Jahre	27.971
3 Jahre bis 4 Jahre	53.068
4 Jahre bis 5 Jahre	22.531
Über 5 Jahre	126.552
	<b>328.173</b>

## 38. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	72.003	77.026

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen des Geschäftsjahres bestehen ausschließlich gegenüber Dritten. Wie im Vorjahr ist der Gesamtbetrag innerhalb eines Jahres fällig.

### 39. Lang- und kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2011			
	Summe	davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon Restlaufzeit über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber der HGV	65.759	65.759	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der HPA (Finanzierungs-Leasing)	93.675	88	722	92.865
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber anderen nahestehenden Unternehmen und Personen	6.272	6.272	0	0
	<b>165.706</b>	<b>72.119</b>	<b>722</b>	<b>92.865</b>

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	65.855	65.855	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der HPA (Finanzierungs-Leasing)	65.799	52	353	65.394
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber anderen nahestehenden Unternehmen und Personen	2.079	2.079	0	0
	<b>133.733</b>	<b>67.986</b>	<b>353</b>	<b>65.394</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber der HGV betreffen mit 65.759 T€ (im Vorjahr: 65.855 T€) ein marktüblich verzinstes Darlehen an den Teilkonzern Immobilien sowie den dazugehörigen Zinsanteil.

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. 2061. ► Siehe auch Textziffer 44.

### 40. Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten gliedern sich wie folgt auf:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten aus Steuern	8.454	8.209
Berufsgenossenschaftsbeiträge	4.748	3.689
Zölle	3.680	3.553
Zuwendungen der öffentlichen Hand	2.079	10.588
Hafenfonds	1.354	1.857
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.282	1.321
Verbindlichkeiten aus Sozialversicherung	425	1.458
Sonstige Schulden	3.541	3.902
	<b>25.563</b>	<b>34.577</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 Zuwendungen der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit der Förderung des kombinierten Verkehrs in Höhe von 35.691 T€, die im Zeitraum 2001 bis 2011 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.

Im Berichtsjahr flossen keine Mittel aus Zuwendungen der öffentlichen Hand an den HHLA Konzern. Im Vorjahr betrug der Mittelzufluss 1.051 T€.

## 41. 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€	31.12.2011	31.12.2010
Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern	2.511	5.559

## Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

### 42. 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 drei 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 sowie Veränderungen nicht zahlungswirksamer Posten bereinigt. Darüber hinaus werden zahlungswirksame Posten, wie Zinsen und Ertragsteuern, berücksichtigt. Der Mittelzufluss aus operativer Geschäftstätigkeit ist mit 266.069 T€ höher ausgefallen als im Vorjahr mit 206.949 T€. Gründe hierfür waren im Wesentlichen zum einen das höhere EBIT mit 207.015 T€ (im Vorjahr: 192.908 T€) und zum anderen die Veränderungen der Posten der Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind. Hier stieg der Cashflow von - 4.718 T€ in 2010 auf 25.695 T€ in 2011. Diese Veränderung ergab sich aufgrund eines bezogen auf den Zahlungszeitpunkt angepassten Ausweises von Auszahlungen für Investitionen sowie für Ausgleichsverpflichtungen gegenüber nicht beherrschenden Anteilseignern.

### Cashflow aus der Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wird zahlungsbezogen bzw. nach der direkten Methode ermittelt. Er ergibt sich im Wesentlichen aus dem Zahlungsmittelabfluss aus Investitionen in langfristige Vermögenswerte und kurzfristige Geldanlagen. Daneben werden auch Mittelzuflüsse aus der Veräußerung von langfristigen Vermögenswerten berücksichtigt. Im Berichtsjahr ergab sich ein Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit in Höhe von 137.971 T€ (im Vorjahr: 36.261 T€). Dieser im Vergleich zum Vorjahr höhere Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Auszahlung für im Vorjahr nicht abgerechnete bzw. nicht zahlungswirksame Anlagenzugänge.

### 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 rückläufig, da die Ausgaben für Investitionen höher ausfielen als die Veränderung des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit. Er sank von 170.688 T€ auf 128.098 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 78.155 T€ für die Dividendenzahlung an Aktionäre und Minderheitsgesellschafter. Dies sind 16.891 T€ mehr als im Vorjahr. Weitere Auszahlungen ergaben sich aus der Tilgung von (Leasing-)Verbindlichkeiten. Im Gegensatz zum Vorjahr gab es im Berichtsjahr einen Mittelzufluss aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten in Höhe von 65.733 T€. Im Ergebnis ergibt sich im Berichtsjahr ein Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von 45.870 T€, während im Vorjahr ein Mittelabfluss in Höhe von 95.168 T€ resultierte.

### Finanzmittelfonds

Für Zwecke der Kapitalflussrechnung setzt sich der Finanzmittelfonds zum Bilanzstichtag, neben dem Bilanzausweis, wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	221.044	79.114
Kurzfristige Einlagen mit einer Laufzeit von 4–6 Monaten	30.000	20.000
Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestand	78.952	136.379
<b>Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen</b>	<b>329.996</b>	<b>235.493</b>
Verbindlichkeiten gegenüber der HGV	- 500	- 600
Forderungen Cash-Pool	2	1
Verbindlichkeiten Cash-Pool	- 4.695	- 811
Kontokorrentkredite	0	- 401
Kurzfristige Einlagen mit einer Laufzeit von 4–6 Monaten	- 30.000	- 20.000
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>294.803</b>	<b>213.682</b>

Abweichend zum Vorjahr werden die kurzfristigen Einlagen mit einer Laufzeit von vier bis sechs Monaten nicht im Finanzmittelfonds ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der HGV betreffen täglich fällige Tagesgeldguthaben. Das Ausreichen von finanziellen Mitteln durch einen Mitgesellschafter an ein inländisches Joint Venture des HHLA Konzerns erhöhte die Verbindlichkeiten aus Cash-Pool auf 4.695 T€.

## Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

### 43. Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung des HHLA Konzerns erfolgt 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 Geschäftsjahr 2010 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 handelte es sich hierbei um das Ergebnis der CTL Container Terminal Lübeck GmbH, Lübeck (kurz: CTL). Für das Geschäftsjahr 2011 wurde aufgrund der Unwesentlichkeit auf eine separate Angabe verzichtet.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze des internen Reportings stimmen mit den für den HHLA Konzern angewandten und unter der ► Textziffer 6 „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ 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 bündelt die Aktivitäten des Konzerns im Bereich Containerumschlag.

#### Intermodal

Das Segment Intermodal bietet ein umfassendes Netzwerk im Seehafenhinterlandverkehr per Bahn und Lkw an.

#### Logistik

Das Segment Logistik umfasst eine große Bandbreite von Dienstleistungen in den Bereichen Kontrakt- und Lagerlogistik sowie Beratung und Spezialumschlag.

#### Immobilien

Zum HHLA Segment Immobilien gehören nicht hafenumschlag-spezifische 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, 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 auf das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) 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 auf das Konzernergebnis vor Steuern (EBT)

in T€	2011	2010
<b>Segmentergebnis (EBIT)</b>	<b>204.525</b>	<b>190.279</b>
Eliminierung der Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten und den Teilkonzernen	2.490	2.629
<b>Konzernergebnis (EBIT)</b>	<b>207.015</b>	<b>192.908</b>
Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	335	208
Zinsergebnis	- 32.726	- 34.934
Sonstiges Finanzergebnis	217	336
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>174.841</b>	<b>158.518</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€	31.12.2011	31.12.2010
<b>Segmentvermögen</b>	<b>1.661.703</b>	<b>1.635.565</b>
Eliminierung der Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten und den Teilkonzernen	- 639.714	- 631.782
Kurzfristige Anlagen vor Konsolidierung	429.514	417.481
Finanzanlagen	4.199	4.642
Latente Steueransprüche	22.243	32.766
Steuererstattungsansprüche	3.591	20.972
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen	329.996	235.493
<b>Konzernvermögen</b>	<b>1.811.532</b>	<b>1.715.137</b>

## Sonstige Segmentinformationen

Die Überleitung zu den Konzerninvestitionen von -1.873 T€ (im Vorjahr: 85 T€) enthält die Eliminierung interner Leistungsverrechnungen für die Erstellung immaterieller Vermögenswerte und den Verkauf von Sachanlagen zwischen den Segmenten.

Bezogen auf die Überleitung der Abschreibungen von -3.954 T€ (im Vorjahr: -2.149 T€) entfällt der gesamte Betrag auf die Zwischenergebniseliminierung zwischen den Segmenten und den Teilkonzernen.

Die Überleitung der nicht zahlungswirksamen Posten von 102 T€ (im Vorjahr: 206 T€) beinhaltet konsolidierungspflichtige Sachverhalte zwischen den Segmenten und den Teilkonzernen.

## Informationen über geografische Gebiete

in T€	Deutschland		EU		Außerhalb EU		Summe		Konsolidierung		Konzern	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Segmenterlöse	969.422	841.398	200.050	175.296	47.800	51.122	1.217.272	1.067.816	0	0	1.217.272	1.067.816
Langfristiges Segmentvermögen	1.026.770	1.039.859	196.897	182.615	30.742	31.089	1.254.409	1.253.563	557.123	461.574	1.811.532	1.715.137
Investitionen in langfristiges Segmentvermögen	95.150	152.017	31.315	20.116	2.285	1.706	128.750	173.839	0	0	128.750	173.839

Für die Informationen nach Regionen werden die Segmenterlöse und die Angaben zum langfristigen Segmentvermögen nach dem Standort der Konzerngesellschaften soweit operativ nicht zuordenbar 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

### 44. 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 Flurförderfahrzeuge, 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 den Geschäftsjahren 2010 bzw. 2011 mietet die HHLA insgesamt drei neu fertiggestellte Kaimauern von der HPA, einem nahestehenden Unternehmen, an. Die HHLA geht nach derzeitigem Verhandlungsstand davon aus, dass die Anmietung dieser Vermögenswerte bis längstens 2061 möglich ist. Die Vertragsverhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Da die Anmietungen aufgrund eines durchgeführten Barwerttests als Finanzierungs-Leasingverpflichtungen nach IAS 17 einzustufen sind, ergeben sich zu berücksichtigende Mindestleasingzahlungen inklusive erwarteter Mietzinssteigerungen von insgesamt 233.709 T€.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen und Mietkaufverträgen können auf deren Barwert wie folgt übergeleitet werden:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Innerhalb eines Jahres	8.801	7.523
Zwischen einem und fünf Jahren	26.975	22.061
Über fünf Jahre	212.441	155.600
<b>Summe Mindestleasingzahlungen</b>	<b>248.217</b>	<b>185.184</b>
Innerhalb eines Jahres	4.406	3.911
Zwischen einem und fünf Jahren	9.848	11.334
Über fünf Jahre	93.119	65.834
<b>Barwert der Mindestleasingzahlungen</b>	<b>107.373</b>	<b>81.079</b>
<b>Zinsaufwand aufgrund Abzinsung</b>	<b>140.844</b>	<b>104.105</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.

Weiterhin existieren Mietverhältnisse von Immobilien und Mobilien am Containerterminal in Odessa/Ukraine. Die hier zu entrichtenden Mietzinsen sind grundsätzlich fix und verändern sich im Laufe des Mietverhältnisses nur im Rahmen der zukünftigen Inflationsentwicklung. Kaufoptionen am Ende der Laufzeiten der Mietverhältnisse bestehen nicht. Die Laufzeiten der betreffenden Mietverträge liegen in einem Zeitraum von fünf bis 34 Jahren.

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€	31.12.2011	31.12.2010
Innerhalb eines Jahres	37.265	37.373
Zwischen einem und fünf Jahren	138.161	127.883
Über fünf Jahre	923.131	901.010
	<b>1.098.558</b>	<b>1.066.266</b>

Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen aus Leasingverhältnissen in Höhe von 42.554 T€ (im Vorjahr: 41.342 T€) erfasst. Davon entfielen 1.621 T€ (im Vorjahr: 1.622 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 16 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 auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien erwartet:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Innerhalb eines Jahres	31.028	25.398
Zwischen einem und fünf Jahren	71.603	67.045
Über fünf Jahre	47.097	44.591
	149.728	137.034

Im Geschäftsjahr wurden Erlöse aus der Vermietung von Sachanlagen und von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 47.942 T€ (im Vorjahr: 49.842 T€) vereinnahmt.

## 45. 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€	31.12.2011	31.12.2010
Bürgschaften	4.038	3.599
Patronatserklärungen	1.850	1.850
	5.888	5.449

Von den Bürgschaften entfallen auf quotal konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen 553 T€ (im Vorjahr: 365 T€).

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Nominalwerte der sonstigen finanziellen Verpflichtungen zum Bilanzstichtag setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Offene Bestellungen	92.977	51.112
Verpflichtungen aus Wechsel	0	6.968
Übrige sonstige Verpflichtungen	1.160.933	1.087.004
	1.253.910	1.145.084

Von den Verpflichtungen aus offenen Bestellungen entfallen 81.393 T€ (im Vorjahr: 44.220 T€) auf Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Die übrigen sonstigen Verpflichtungen enthalten 1.098.558 T€ (im Vorjahr: 1.066.266 T€) Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen, ► siehe auch Textziffer 44. Von den insgesamt ausgewiesenen übrigen sonstigen Verpflichtungen entfallen 64.063 T€ (im Vorjahr: 65.854 T€) auf quotal konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen.

## 46. 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 Rohstoffpreissrisiken, 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 sehr guter 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 35.947 T€ (im Vorjahr: 59.192 T€), 75,0 % (im Vorjahr: 75,2 %) der Darlehensaufnahmen des Konzerns festverzinslich. Darüber hinaus bestanden Zinsscaps mit einem Bezugsbetrag von 3.824 T€ (im Vorjahr: 8.236 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 Bilanzstichtag hätte eine Erhöhung des Zinsaufwands aus variabel verzinslichen Darlehen um 589 T€ p. a., eine Erhöhung der Zinserträge aus Tages- und Termingeldanlagen um 1.647 T€ p. a. und eine Erhöhung der Erträge aus Zinssicherungsinstrumenten um 180 T€ p. a. zur Folge. Die Marktwerte der Zinssicherungsinstrumente würden sich um 586 T€ erhöhen. Hiervon würden 417 T€ direkt im Eigenkapital und 169 T€ in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, deren Ergebnis sich vor Steuern um insgesamt 1.407 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.

Zum Bilanzstichtag bestanden im Konzern Kurssicherungsgeschäfte mit einem Nominalbetrag von 67 T€ und einem negativen Marktwert in Höhe von -5 T€.

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 SC HPC Ukraina tätigt ihre Umsätze in ukrainischer 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 noch zum 31. Dezember 2010 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€	31.12.2011	31.12.2010
Nicht fällige und nicht wertgeminderte Forderungen	114.959	90.617
Überfällige und nicht wertgeminderte Forderungen	36.812	35.899
davon bis zu 30 Tage	28.994	29.932
davon 31 bis 90 Tage	6.067	5.285
davon 91 Tage bis 1 Jahr	1.406	566
davon über 1 Jahr	345	116
	151.771	126.516

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	2011	2010
<b>Wertberichtigungen am 01.01.</b>	<b>2.732</b>	<b>1.755</b>
Zuführungen (Aufwendungen für Wertberichtigungen)	2.360	2.202
Verbrauch	- 2.166	- 984
Auflösungen	- 422	- 241
<b>Wertberichtigungen am 31.12.</b>	<b>2.504</b>	<b>2.732</b>

Das Ausfallrisiko aus den derivativen Finanzinstrumenten sowie aus den Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten und kurzfristigen Einlagen 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 sehr guter Bonität eingeht, ist das tatsächliche Ausfallrisiko sehr gering.

Darüber hinaus können Kreditrisiken aus einer Inanspruchnahme aus den unter ► Textziffer 45 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 Aufgaben 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 37.

Zukünftig werden folgende Liquiditätsabflüsse aufgrund von Zinszahlungen erwartet:

		31.12.2011		
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	45.520	6.598	19.161	19.761
Liquiditätsabfluss aufgrund zukünftiger Zinszahlungen für Darlehen mit variablen Zinskonditionen	7.506	2.892	4.135	479
	53.026	9.490	23.296	20.240

		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
	55.273	9.659	27.079	18.535

Aus den zum Bilanzstichtag bestehenden Zinsswaps werden folgende zukünftige Zinsabflüsse erwartet. Als Zinsabfluss wird dabei jeweils die Differenz zwischen dem zu zahlenden und dem zu empfangenden Betrag betrachtet. Aus den Zinsscaps resultieren keine Zinsabflüsse.

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Innerhalb eines Jahres	781	1.149
Zwischen einem und fünf Jahren	1.902	2.841
Über fünf Jahre	123	450
	2.806	4.440

### Finanzinstrumente

#### Zeitwert

Mit Ausnahme der unter ► Textziffer 37 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 anderer Standards ergibt sich wie folgt:

#### Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2011

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	3.845		3.323	1.918	9.086
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	151.771				151.771
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	3.756				3.756
Sonstige finanzielle Forderungen	2.428	1			2.429
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen	329.996				329.996
	491.796	1	3.323	1.918	

#### Finanzielle Verbindlichkeiten 31.12.2011

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	1.002	1.924	378.886	13.698	96.006	491.516
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			72.003			72.003
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen				165.706		165.706
	1.002	1.924	450.889	179.404	96.006	

### 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	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, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen	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	Fortgeführte Anschaffungskosten	Barwert	
	Beizulegender Zeitwert	Beizulegender Zeitwert	Fortgeführte Anschaffungskosten			
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>	

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 Zuschreibungen in Höhe von 9 T€ (im Vorjahr: Abschreibungen in Höhe von 1 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 228 T€ (im Vorjahr: 511 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 - 418 T€ (im Vorjahr: - 220 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 34). 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 2011 bis 2014 dar. Die Ermittlung basiert auf den Annahmen der Konzernplanung, bei der jährliche Schätzungsanpassungen erfolgen. Der ergebniserhöhende Effekt aus Anpassungen beträgt 1.568 T€ und ist im Finanzergebnis ausgewiesen, ► Textziffer 16.

### Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden im HHLA Konzern zur Reduzierung des Zinsrisikos sowie in geringem Umfang zur Reduzierung des Währungs- sowie Rohstoffpreisrisikos 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 31.12.2011	Marktwerte 31.12.2011		Marktwerte 31.12.2010	
				positiv	negativ	positiv	negativ
Zinsswaps	2,44 % bis 4,33 %	1M bis 6M EURIBOR	35.947	0	- 2.921	0	- 2.743
Zinsscaps	3,50 %	6M EURIBOR	3.824	1	0	12	0
			<b>39.771</b>	<b>1</b>	<b>- 2.921</b>	<b>12</b>	<b>- 2.743</b>

Die Restlaufzeit der Zinsderivate beträgt zwischen zwölf Monaten und sieben 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 22.036 T€ (im Vorjahr: 24.940 T€) und einem Marktwert von - 1.924 T€ (im Vorjahr: - 1.506 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 sieben Jahren eintreten. Der Bezugsbetrag der Zinsswaps wird dabei über die Laufzeit des Derivats jeweils dem voraussichtlichen Tilgungsverlauf der Darlehen angepasst.

Im Geschäftsjahr wurden Verluste in Höhe von 418 T€ (im Vorjahr: 220 T€) aus zur Absicherung von Zahlungsströmen eingesetzten Finanzinstrumenten direkt im Eigenkapital erfasst.

## 47. Angaben über Beziehungen zu nahe- stehenden Unternehmen und Personen

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, Hamburg (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 Konzernab-

schluss veröffentlicht. Die HHLA ist das oberste Mutterunternehmen im HHLA Konzern.

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	
	2011	2010	2011	2010	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
Unternehmen mit beherrschendem Einfluss auf den Konzern	909	7.645	4.519	4.413	0	0	65.759	65.855
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	341	19	2.760	0	903	259	4.085	660
Joint Ventures	9.852	7.763	5.423	4.088	1.388	363	654	96
Assoziierte Unternehmen	197	284	3	0	91	401	0	479
Sonstige Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen	19.602	1.337	28.521	27.298	1.374	1.681	95.208	66.643
	<b>30.901</b>	<b>17.048</b>	<b>41.226</b>	<b>35.799</b>	<b>3.756</b>	<b>2.704</b>	<b>165.706</b>	<b>133.733</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen mit beherrschendem Einfluss 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 500 T€ (im Vorjahr: 600 T€). Forderungen der HHLA wurden im Berichtsjahr mit 0,40 bis 2,08 % p. a. (im Vorjahr: 0,38 bis 0,93 % p. a.) verzinst. Die Zinssätze für Verbindlichkeiten der HHLA betragen 0,50 bis 2,18 % p. a. (im Vorjahr: 0,48 bis 1,03 % p. a.).

Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen in Höhe von 93.676 T€ (im Vorjahr: 65.799 T€) über die Anmietung von drei Großschiffsliegplätzen von der HPA werden unter den sonstigen Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen ausgewiesen.

Die Erlöse unter den sonstigen Transaktionen enthalten im Wesentlichen eine von der HPA veranlasste Entschädigungszahlung über 15.000 T€ für entgangene Flächennutzung im Hamburger Hafen. Weiteres ist unter ► Textziffer 3 „Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis“ aufgeführt.

Die Aufwendungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen enthalten im Wesentlichen Mietzahlungen für Flächen und Kaimauern im Hafen und in der Speicherstadt.

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 248.000 T€ (im Vorjahr: 188.000 T€) auf und valutieren zum Bilanzstichtag noch in Höhe von rund 201.763 T€ zuzüglich Zinsen (im Vorjahr: 150.026 T€).

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 gesichert 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 2011

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Eigenkapital	Ergebnis des Geschäftsjahres	
	direkt	indirekt		in T€	Jahr
	in %	in %			
<b>Hafenlogistik</b>					
<b>Segment Container</b>					
HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg <sup>1,2,3</sup>	100,0		111.449	2011	0
HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		100,0	1.942	2011	0
LZU Leercontainer Zentrum Unikai GmbH, Hamburg <sup>1,7</sup>		65,0	695	2011	7.167
HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		100,0	34.741	2011	0
HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg <sup>1</sup>		100,0	19.024	2011	1.596
UNIKAI Hafенbetrieb GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		100,0	3.640	2011	0
HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		74,9	74.072	2011	0
SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		74,9	601	2011	0
Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg <sup>4</sup>		37,5	180	2011	69
HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		74,9	6.360	2011	0
CuxPort GmbH, Cuxhaven <sup>6</sup>		25,1	6.842	2011	1.335
FLZ Hamburger Feeder Logistik Zentrale GmbH, Hamburg <sup>4</sup>		66,0	25	2011	0
HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>	100,0		76.961	2011	0
Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		100,0	26	2011	0
Cuxcargo Hafенbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven <sup>5</sup>	50,0		- 2	2011	7
Cuxcargo Hafенbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven <sup>5</sup>	50,0		16	2011	- 1
DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg <sup>5</sup>	23,0	17,4	1.579	2011	812
SC HPC Ukraina, Odessa/Ukraine <sup>1</sup>		100,0	60.773	2011	9.840
<b>Segment Intermodal</b>					
HHLA Intermodal GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>	100,0		29.043	2011	0
CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		100,0	1.256	2011	0
CIT Container Inland Trucking GmbH, Hamburg <sup>5</sup>		50,0	23	2010	- 2
HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen <sup>1</sup>		100,0	5.876	2011	- 858
HHLA Intermodal Polska Terminals Sp. z o.o., Warschau/Polen <sup>1,5</sup>		100,0	6	2011	- 5
METRANS a.s., Prag/Tschechien <sup>1</sup>		51,5	118.054	2011	21.297
METRANS (Deutschland) GmbH, Hamburg <sup>1,5</sup>		51,5	147	2011	1
METRANS (Danubia) a.s., Dunajská Streda/Slowakei <sup>1</sup>		51,5	19.189	2011	3.238
METRANS (Danubia) Kft., Győr/Ungarn <sup>1,5</sup>		51,5	- 234	2011	- 243
METRANS Adria D.O.O., Koper/Slowenien <sup>1,5</sup>		51,5	407	2011	16
METRANS D.O.O., Rijeka/Kroatien <sup>1,5</sup>		51,5	- 8	2011	- 4
METRANS DYKO Rail Repair Shop s.r.o., Prag/Tschechien (vormals: DYKO, spol. s r.o., Kolin/Tschechien) <sup>1</sup>		51,5	3.008	2011	333
METRANS Rail s.r.o., Prag/Tschechien (vormals: RAILTRANSPORT s.r.o., Prag/Tschechien) <sup>1</sup>		41,2	674	2011	320
METRANS Rail (Deutschland) GmbH, Kirnitzschtal (vormals: Transport-Schienen-Dienst GmbH, Kirnitzschtal) <sup>1,5</sup>		41,2	109	2011	78
IBZ Pankrác a.s., Nýřany/Tschechien <sup>1,5</sup>		48,1	209	2011	7
TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main <sup>5</sup>		50,0	127	2011	0
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main <sup>4</sup>		50,0	- 9.365	2011	- 8.623

**Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern per 31. Dezember 2011**

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Eigenkapital	Ergebnis des Geschäftsjahres	
	direkt	indirekt		Jahr	in T€
	in %	in %	in T€		
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg <sup>4</sup>		33,3	5.137	2011	- 1.591
POLZUG Intermodal Polska sp. z o.o., Warschau/Polen <sup>4</sup>		33,3	2.845	2011	-1.390
POLZUG INTERMODAL LLC, Poti/Georgien <sup>5</sup>		24,9	367	2010	253
IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg <sup>5</sup>		50,0	27	2011	4
IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg <sup>5</sup>		50,0	40	2011	-196
<b>Segment Logistik</b>					
HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>	100,0		1.367	2011	0
HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		100,0	102	2011	0
Uniconsult Universal Transport Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg <sup>1,2,3</sup>		100,0	100	2011	0
UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg <sup>1</sup>	51,0		3.893	2011	575
ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg <sup>4</sup>		25,5	341	2011	35
HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg <sup>1</sup>	51,0		10.295	2011	-3.188
Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg <sup>1</sup>	51,0		532	2011	368
HHLA Logistics GmbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>	100,0		- 1.237	2011	0
HHLA Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG, Hamburg <sup>1</sup>	100,0		578	2011	- 649
HHLA Logistics Altenwerder Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg <sup>1,5</sup>	100,0		47	2011	0
Hansaport Hafendienstleistungen GmbH mit beschränkter Haftung, Hamburg <sup>3,4</sup>	49,0		k. A.	2011	k. A.
HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH, Hamburg <sup>1</sup>		51,0	1.004	2011	333
<b>Holding/Übrige</b>					
GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereiimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>	100,0		3.609	2011	0
HHLA-Personal-Service-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg <sup>1,2,3</sup>	100,0		45	2011	0
HCCR Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg <sup>1,5</sup>		100,0	33	2011	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	2011	0
GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereiimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg <sup>1,2,3</sup>	100,0		8.184	2011	0
GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereiimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg <sup>1</sup>	100,0		11.196	2011	734

<sup>1</sup> Beherrschte Unternehmen.

<sup>2</sup> Mit diesen Unternehmen bestanden in 2011 Ergebnisabführungsverträge.

<sup>3</sup> Bei diesen Unternehmen wird die Offenlegungserleichterung 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> Umgliederung in 2011 aus dem Konsolidierungskreis in langfristige finanzielle Vermögenswerte.

### Vergütung der Personen in Schlüsselpositionen des Managements

Der betreffende 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. Außer den nachfolgend aufgeführten Angaben zum Vorstand und Aufsichtsrat gab es im Geschäftsjahr 2011 keine berichtspflichtigen Geschäfte mit nahestehenden Personen und deren nahen Familienangehörigen.

### Veränderungen im Vorstand

Am 8. Dezember 2011 sind der Aufsichtsrat der HHLA und Herr Dr. Sebastian Jürgens übereingekommen, die Zusammenarbeit einvernehmlich mit Wirkung zum 31. Dezember 2011 zu beenden. Grund hierfür ist die unterschiedliche Auffassung über die strategische Ausrichtung, insbesondere im Segment Intermodal. Die Aufgaben von Herrn Dr. Jürgens übernimmt bis auf weiteres der Vorstandsvorsitzende Herr Klaus-Dieter Peters.

### 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 und finanziellen Lage sowie an Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung bei vergleichbaren Unternehmen. Weiterhin werden die Aufgaben und Leistungen des jeweiligen Vorstandsmitgliedes berücksichtigt. Der Aufsichtsrat hat nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) in seiner Sitzung im Dezember 2010 ein neues Vergütungssystem verabschiedet, welches seit dem 1. Januar 2011 zur Anwendung kommt.

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich aus einem erfolgsunabhängigen Jahresgrundgehalt, einer erfolgsabhängigen Tantieme und Nebenleistungen zusammen. Die erfolgsabhängige Tantieme wird grundsätzlich auf der Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage festgelegt. Für das Geschäftsjahr 2011, in dem das neue Vergütungssystem erstmals zur Anwendung kommt, werden abweichend hiervon die letzten beiden Geschäftsjahre zugrunde gelegt. 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 Grundstücks- und Firmenveräußerungen, die durchschnittliche Kapitalrentabilität (ROCE) sowie die Erreichung von Zielen in den Bereichen Umwelt (Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Wertes pro umgeschlagenem und transportiertem Container) und Soziales (mit den Komponenten Aus- und Fortbildung, Gesundheit und Beschäftigung) in dem gleichen Betrachtungszeitraum. Dabei wurden für die Jahre 2011 bis 2013 für jede der Berechnungskomponenten Zielkorridore

festgelegt, deren Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst. Die Berechnungskomponenten EBIT einerseits und die vorstehend beschriebenen Nachhaltigkeitskomponenten andererseits werden dabei etwa hälftig gewichtet. Die variable Vergütung ist auf maximal 150 % der Grundvergütung begrenzt. Sie wird nach Feststellung des Jahresabschlusses ausgezahlt.

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 55–60 % und für Kinder ein Waisengeld von 12–20 % 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, der zufolge 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.

Bezüglich der individualisierten Angaben der Vorstandsvergütungen verweisen wir auf den Vergütungsbericht.

Für die Mitglieder des Vorstands fielen folgende Vergütungen an:

in T€	2011	2010
Erfolgsunabhängige Vergütung		
Grundvergütung	1.765	1.450
Nebenleistungen	279	53
Erfolgsabhängige Vergütung	2.009	1.051
	4.053	2.554

Die Nebenleistungen enthalten neben Sachbezügen, die im Wesentlichen aus der Nutzung von Dienstwagen bestehen, auch im Geschäftsjahr ausbezahlte Rentenbezüge von ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern.

Nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand zum 31. Dezember 2011 erhält Herr Dr. Jürgens längstens bis zum 31. Dezember 2013 das vertraglich vereinbarte Grundgehalt. Für die erfolgsabhängige Vergütung wurde ein Betrag in Höhe von 325.000 € als Berechnungsgröße festgeschrieben. Endet das Anstellungsverhältnis vor dem 31. Dezember 2013, erhält Herr Dr. Jürgens eine Abfindung in Höhe von 42 % der bis zum 31. Dezember 2013 noch zu zahlen-

den Restvergütung, welche sich halbiert, wenn Herr Dr. Jürgens vor dem 30. Juni 2012 bei einem unmittelbaren Konkurrenten in Hamburg tätig wird.

Bezüge früherer Mitglieder des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 782 T€ (im Vorjahr: 821 T€). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Mitgliedern des Vorstands sind 4.278 T€ (im Vorjahr: 4.435 T€) und für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebene sind 10.340 T€ (im Vorjahr: 11.692 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, an 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 je 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 Geschäftsjahr betragen die Aufsichtsratsvergütungen 291 T€ (im Vorjahr: 291 T€).

#### 48. Mitglieder der Organe

Die Mitglieder der Organe und ihre Mandate sind auf ► Seite 50 aufgeführt.

#### 49. 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 zur 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 47 dieses Berichts. Im Jahr 2011 haben Vorstand und Aufsichtsrat die Themen der Corporate Governance

erörtert und am 8. Dezember 2011 die Entsprechenserklärung 2011 gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite ([www.hhla.de](http://www.hhla.de)) dauerhaft zugänglich gemacht.

#### 50. Honorar des Abschlussprüfers

Für die erbrachten Dienstleistungen des Abschlussprüfers des Konzernabschlusses, Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (im Vorjahr: KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft), sind folgende Honorare als Aufwand erfasst worden:

in T€	2011	2010
Abschlussprüfungsleistungen	491	781
Andere Bestätigungsleistungen	69	268
Steuerberatungsleistungen	27	48
Sonstige Leistungen	26	10
	<b>613</b>	<b>1.107</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 im Berichtsjahr als auch im Vorjahr primär auf die prüferische Durchsicht von Zwischenabschlüssen.

#### 51. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2011 nicht ein.

Hamburg, 6. März 2012

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT



Klaus-Dieter Peters



Dr. Stefan Behn



Heinz Brandt



Dr. Roland Labbin



# Jahresabschluss der AG

## Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

in €	2011	2011	2010	2010
1. Umsatzerlöse		140.264.949,38		138.025.310,71
2. Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		- 2.258.772,74		- 748.536,02
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		358.912,12		266.579,78
4. Sonstige betriebliche Erträge davon Erträge aus der Währungsumrechnung 3.450,67 € (im Vorjahr: 2.918,63 €)		3.675.844,89		7.167.690,75
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5.335.036,01		4.013.009,52	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.432.764,69	6.767.800,70	1.523.871,38	5.536.880,90
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	93.906.495,23		87.935.436,36	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung, davon für Altersversorgung 4.533.008,15 € (im Vorjahr: 1.273.075,64 €)	20.118.406,21	114.024.901,44	17.618.134,94	105.553.571,30
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlage- vermögens und Sachanlagen		5.917.944,91		5.902.441,99
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung 4.496,06 € (im Vorjahr: 4.116,86 €)		35.954.613,31		28.799.507,73
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		162.048.470,46		138.841.496,57
10. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen 862.637,44 € (im Vorjahr: 1.012.602,10 €)		4.164.070,44		4.673.925,10
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen 5.616.776,87 € (im Vorjahr: 4.941.272,54 €) davon Erträge aus Abzinsung 19.815,00 € (im Vorjahr: 0,00 €)		9.017.625,74		6.729.175,32
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		0,00		1.100.000,00
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		1.251.156,37		7.159.203,03
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen 4.593.036,70 € (im Vorjahr: 3.770.617,38 €) davon Aufwendungen aus Abzinsung 16.206.571,62 € (im Vorjahr: 19.097.398,80 €)		21.011.799,69		23.275.607,77
<b>15. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>132.342.883,87</b>		<b>117.628.429,49</b>
16. Außerordentliche Erträge		0,00		110.327,37
17. Außerordentliche Aufwendungen		0,00		155.338,00
18. Außerordentliches Ergebnis		0,00		- 45.010,63
19. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag davon aus latenten Steuern 5.261.530,26 € (im Vorjahr: 1.542.944,00 €)		39.741.579,86		30.597.410,94
20. Sonstige Steuern		462.403,32		487.746,90
<b>21. Jahresüberschuss</b>		<b>92.138.900,69</b>		<b>86.498.261,02</b>
22. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		165.703.545,72		109.899.915,10
23. Ausschüttung		41.731.829,30		30.694.630,40
<b>24. Bilanzgewinn</b>		<b>216.110.617,11</b>		<b>165.703.545,72</b>

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, für das Geschäftsjahr 2011 sind nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt und vom Abschlussprüfer Ernst & Young GmbH 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 2011 und die Bilanz zum 31. Dezember 2011 abgebildet.

**Bilanz**

zum 31. Dezember 2011

in €	31.12.2011	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2010
<b>Aktiva</b>				
<b>A. Anlagevermögen</b>				
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
1. Entgeltlich erworbene Software	1.589.944,00		1.262.295,53	
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	1.589.944,00	53.069,00	1.315.364,53
<b>II. Sachanlagen</b>				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	75.135.654,95		70.925.412,79	
2. Technische Anlagen und Maschinen	2.531.836,05		2.694.887,52	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.904.498,46		3.547.102,56	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.781.710,21	83.353.699,67	7.470.892,17	84.638.295,04
<b>III. Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	226.037.545,57		225.037.545,57	
2. Beteiligungen	2.618.861,54		2.618.861,54	
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	706.402,85	229.362.809,96	564.561,61	228.220.968,72
		314.306.453,63		314.174.628,29
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
<b>I. Vorräte</b>				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	181.769,66		203.796,04	
2. Unfertige Leistungen	1.755.449,55	1.937.219,21	4.014.222,29	4.218.018,33
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	885.637,50		815.277,87	
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 404.883,82 € (im Vorjahr: 414.346,11 €)	1.043.219,43		423.711,83	
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	427.695.614,83		412.623.758,30	
4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10.063,97		11.809,91	
5. Sonstige Vermögensgegenstände davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.224.327,41 € (im Vorjahr: 1.303.477,82 €)	8.883.631,47	438.518.167,20	25.122.028,93	438.996.586,84
<b>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>		283.236.759,66		198.016.356,63
		723.692.146,07		641.230.961,80
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		323.482,37		389.403,94
<b>D. Aktive latente Steuern</b>		25.568.251,54		31.363.786,00
		1.063.890.333,61		987.158.780,03

**Bilanz**

zum 31. Dezember 2011

in €	31.12.2011	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2010
<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		56.105.325,36	
b) Immobilien	1.322.353,86	57.427.679,22	1.322.353,86	57.427.679,22
		62.757.679,22		62.757.679,22
<b>IV. Bilanzgewinn</b>				
1. Hafenlogistik	202.971.678,40		153.462.247,74	
2. Immobilien	13.138.938,71	216.110.617,11	12.241.297,98	165.703.545,72
		486.969.722,22		436.562.650,83
<b>B. Rückstellungen</b>				
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		289.079.536,47		288.744.562,97
2. Steuerrückstellungen		956.209,32		3.545.891,66
3. Sonstige Rückstellungen		32.337.595,42		32.729.640,67
		322.373.341,21		325.020.095,30
<b>C. Verbindlichkeiten</b>				
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen		1.974.495,89		4.183.081,69
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.746.064,73		1.799.849,61
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg		10.743,00		5.221,97
4. Verbindlichkeiten gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg		65.758.851,79		65.855.243,21
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		173.301.646,69		140.169.179,47
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.147.273,96		938.624,98
7. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern 2.777.702,19 € (im Vorjahr: 2.715.835,83 €) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 1.867.289,53 € (im Vorjahr: 3.113.242,55 €)		9.012.410,63		10.227.672,98
		252.951.486,69		223.178.873,91
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>				
		526.581,69		793.953,99
<b>E. Passive latente Steuern</b>				
		1.069.201,80		1.603.206,00
		1.063.890.333,61		987.158.780,03

# 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 2011 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 der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und über 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 Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung 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 in 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 der gesetzlichen Vertreter 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 aufgrund 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 der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung 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, 6. März 2012

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Grummer  
Wirtschaftsprüfer

Röseler  
Wirtschaftsprüfer

# 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.

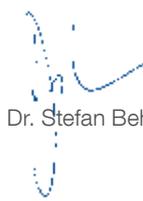
Hamburg, den 6. März 2012

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Klaus-Dieter Peters



Dr. Stefan Behn



Heinz Brandt



Dr. Roland Lappin

# Fachbegriffe

## Automated Guided Vehicle (AGV)

Vollautomatisches, fahrerloses Transportfahrzeug, das die Container zwischen den Containerbrücken an der Wasserseite und dem Blocklager bewegt. AGVs werden bei der HHLA am Container Terminal Altenwerder eingesetzt.

## Bahnkran

siehe ► Portalkran

## 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 Schiffsgrößen 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.

## Hub-Terminal (Hinterland)

► Terminal, der als Umschlagknotenpunkt dient: Von vielen Ausgangsorten kommen „bunt“ beladene Containerzüge zum Hub-Terminal. Dort wird die Ladung gebündelt und auf zielreine Anschlusszüge verladen oder per Lkw zum Empfänger gebracht. Solche Hub-Terminals betreiben die Bahntöchter der HHLA in Prag und Posen, ein weiterer entsteht 2012 in Česká Třebová.

## Intermodal bzw. Intermodalsysteme

Transport unter Nutzung mehrerer Verkehrsträger (Schiene, Wasser, Straße), der die jeweils spezifischen Vorteile der Verkehrsträger kombiniert.

## Lagerkran

siehe ► Portalkran

## Nordrange

Nordeuropäische Überseehäfen, zu denen im weiteren Sinn alle großen nordeuropäischen Kontinentalhäfen von Le Havre bis Hamburg sowie Göteborg gezählt werden. Im geografisch engeren Sinn wird oft von der Hamburg-Antwerpen-Range gesprochen: Hamburg, Bremische Häfen, Rotterdam und Antwerpen.

## Portalkran

Kran, der seinen Arbeitsbereich wie ein Portal überspannt, operiert oft auf Schienen, dann die Abkürzung RMG: Rail Mounted Gantry Crane. Wird er im ► Blocklager eingesetzt, heißt er auch Lagerkran, im Bahnumschlag Bahnkran.

## 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).

## Shuttlezug

Zug, der mit einer gleichbleibenden Wagengarnitur auf derselben Strecke hin- und herpendelt, aufwändiges Rangieren entfällt. Die HHLA-Bahntöchter setzen Shuttlezüge zwischen den Seehäfen und den ► Hub-Terminals (Hinterland) ein.

## Standardcontainer

siehe ► TEU

## Tandembrücke

Eine hoch effiziente 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 auf verschiedene Verkehrsträger – etwa einen Containerterminal. Auf einem Terminal können die Güter auch vor dem Weitertransport zwischengelagert werden.

## TEU (Twenty Foot Equivalent Unit)

Genormter 20-Fuß-Standardcontainer, dient als Maßeinheit zur Zählung von Containermengen. Ein 20-Fuß-Standardcontainer ist 6,06 Meter lang, 2,44 Meter breit und 2,59 Meter hoch.

## Van-Carrier (auch Straddle-Carrier)

Langbeiniges 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 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 Finanzinvestition 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

Gemäß 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

## 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

## 30. März 2012

Berichterstattung Gesamtjahr 2011  
Bilanzpressekonferenz, Analystenkonferenz

## 15. Mai 2012

Zwischenbericht Januar–März 2012

## 14. Juni 2012

Hauptversammlung

## 14. August 2012

Zwischenbericht Januar–Juni 2012

## 13. November 2012

Zwischenbericht Januar–September 2012

# 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 040-3088-3520  
Fax 040-3088-3355  
unternehmenskommunikation@hhla.de

## Konzept und Design

Kirchhoff Consult AG

## Druck

Druckerei F. Kriechbaumer

Der Bericht wurde auf Recystar Polar gedruckt.  
Das Papier erfüllt die Anforderungen des „Blauen Engels“  
nach RAL-UZ 14.



# HHLA Mehrjahresübersicht

in Mio. €	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Umsatzerlöse</b>					
Teilkonzern Hafenlogistik	1.152,4	1.299,2	962,9	1.042,8	1.190,6
Teilkonzern Immobilien	30,8	32,6	32,7	29,8	31,7
Konsolidierung	- 3,2	- 5,0	- 4,9	- 4,8	- 5,0
<b>HHLA Konzern</b>	<b>1.180,0</b>	<b>1.326,8</b>	<b>990,7</b>	<b>1.067,8<sup>1</sup></b>	<b>1.217,3</b>
<b>EBITDA</b>					
Teilkonzern Hafenlogistik	364,6	439,4	261,1	290,1	317,3
Teilkonzern Immobilien	14,1	17,6	16,4	16,8	16,2
Konsolidierung	0	- 0,2	0	0	0
<b>HHLA Konzern</b>	<b>378,7</b>	<b>456,8</b>	<b>277,5</b>	<b>306,9</b>	<b>333,4</b>
EBITDA-Marge in %	32,1	34,4	28,0	28,7	27,4
<b>EBIT</b>					
Teilkonzern Hafenlogistik	277,0	341,3	147,7	179,9	194,8
Teilkonzern Immobilien	10,3	13,7	12,3	12,7	11,9
Konsolidierung	0,3	0,1	0,2	0,3	0,3
<b>HHLA Konzern</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>	<b>207,0</b>
EBIT-Marge in %	24,4	26,8	16,2	18,1	17,0
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>152,0</b>	<b>217,5</b>	<b>89,1</b>	<b>113,9</b>	<b>118,8</b>
<b>Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter</b>	<b>111,3</b>	<b>160,4</b>	<b>53,0</b>	<b>76,2</b>	<b>89,3</b>
<b>Cashflow/Investitionen/Abschreibungen</b>					
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	246,7	341,9	193,2	206,9	266,1
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 174,7	- 265,6	- 157,3	- 36,3	- 138,0
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	131,9	- 88,5	- 88,6	- 95,2	- 45,9
Investitionen	194,8	259,4	159,7	173,8	128,7
Abschreibungen	91,0	101,8	117,3	114,0	126,4
<b>Vermögen und Schulden</b>					
Langfristiges Vermögen	1.042,9	1.174,2	1.224,9	1.290,6	1.280,1
Kurzfristiges Vermögen	440,9	438,3	365,6	424,5	531,5
Eigenkapital	569,5	682,6	637,0	567,0	644,7
Eigenkapitalquote <sup>3</sup> in %	38,4	42,3	40,0	33,1	35,6
Pensionsrückstellungen	312,4	300,7	325,1	331,1	313,7
Sonstige langfristige Schulden	342,4	350,3	385,5	518,8	563,9
Kurzfristige Schulden	259,5	278,9	242,9	298,2	289,3
Verschuldungsgrad	0,8	0,6	0,8	1,1	0,9
<b>Bilanzsumme</b>	<b>1.483,8</b>	<b>1.612,5</b>	<b>1.590,5</b>	<b>1.715,1</b>	<b>1.811,5</b>
<b>Personal</b>					
Beschäftigtenzahl per 31.12.	4.565	5.001	4.760	4.679	4.797
<b>Leistungsdaten</b>					
Containerumschlag in Mio. TEU	7,2	7,3	4,9	5,8	7,1
Containertransport <sup>4</sup> in Mio. TEU	1,7	1,8	1,5	1,7	1,9

<sup>1</sup> Zu Vergleichszwecken wurden die Umsatzerlöse aufgrund der Umgliederung der Mietnebenkosten angepasst.

<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 ab 2010 nach Umgliederung aus dem Minderheitenkapital in finanzielle Verbindlichkeiten.

<sup>4</sup> Das Transportvolumen wurde nicht quotial 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)