

HHLA



HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT
Geschäftsbericht 2012

Kennzahlen

HHLA-Konzern

in Mio. €	2012	2011	Veränderung
Umsatzerlöse und Ergebnis			
Umsatzerlöse	1.128,5	1.217,3	- 7,3 %
<i>Umsatzerlöse pro forma¹</i>	1.103,6	1.119,2	- 1,4 %
EBITDA	307,5	333,4	- 7,8 %
EBITDA-Marge in %	27,2	27,4	- 0,2 PP
<i>EBITDA pro forma¹</i>	288,2	337,2	- 14,5 %
EBIT	186,3	207,0	- 10,0 %
EBIT-Marge in %	16,5	17,0	- 0,5 PP
<i>EBIT pro forma¹</i>	166,8	212,7	- 21,6 %
Konzernjahresüberschuss	111,8	118,8	- 5,8 %
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	72,4	89,3	- 18,9 %
Kapitalflussrechnung und Investitionen			
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	210,5	266,1	- 20,9 %
Investitionen	196,5	128,7	52,6 %
Leistungsdaten			
Containerumschlag in Tsd. TEU	7.183	7.087	1,4 %
Containertransport ² in Tsd. TEU	1.213	1.887	- 35,7 %
<i>Containertransport pro forma¹ in Tsd. TEU</i>	993	992	0,1 %

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011	Veränderung
Bilanz			
Bilanzsumme	1.768,5	1.811,5	- 2,4 %
Eigenkapital	562,0	644,7	- 12,8 %
Eigenkapitalquote in %	31,8	35,6	- 3,8 PP
Personal			
Beschäftigtenzahl per 31.12.	4.915	4.797	2,4 %

in Mio. €	Teilkonzern Hafenlogistik ^{3,4}			Teilkonzern Immobilien ^{3,5}		
	2012	2011	Veränderung	2012	2011	Veränderung
Umsatzerlöse	1.101,2	1.190,6	- 7,5 %	32,4	31,7	2,3 %
<i>Umsatzerlöse pro forma¹</i>	1.076,3	1.092,6	- 1,5 %			
EBITDA	290,4	317,3	- 8,5 %	17,1	16,2	5,6 %
EBITDA-Marge in %	26,4	26,6	- 0,2 PP	52,7	51,1	1,6 PP
<i>EBITDA pro forma¹</i>	271,1	321,0	- 15,5 %			
EBIT	173,1	194,8	- 11,1 %	12,8	11,9	7,7 %
EBIT-Marge in %	15,7	16,4	- 0,7 PP	39,6	37,6	2,0 PP
<i>EBIT pro forma¹</i>	153,6	200,5	- 23,4 %			
Jahresüberschuss nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter	66,6	84,0	- 20,8 %	5,9	5,3	11,5 %
Ergebnis je Aktie in € ⁶	0,95	1,20	- 20,8 %	2,17	1,95	11,5 %
Dividende je Aktie in € ⁷	0,65	0,65	0,0 %	1,20	1,00	20,0 %

¹ Pro forma: unter Anwendung der neuen Beteiligungsverhältnisse im Segment Intermodal

² Das Transportvolumen wurde nicht quotiert ermittelt.

³ Vor Konsolidierung zwischen den Teilkonzernen

⁴ A-Aktien, börsennotiert

⁵ S-Aktien, nicht börsennotiert

⁶ Unverwässert und verwässert

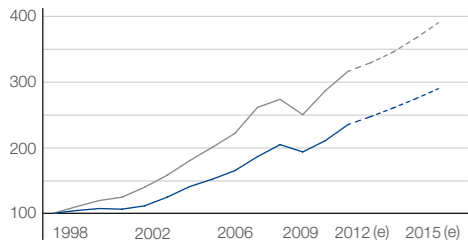
⁷ 2012: Dividendenvorschlag

Drehscheibe für den Welthandel

Als Knotenpunkt weltweiter Seefrachtverkehre verfügt Hamburg über einzigartige Stärken in der Verbindung von Mittel- und Osteuropa mit allen wichtigen Regionen der Weltwirtschaft.

Globalisierungstrends und wesentliche Einflussfaktoren im Kerngeschäft

Wirtschaftswachstum und Containerumschlag 1998–2012 indexiert, in %



Quelle: Drewry, IVF

- Internationalisierung von Beschaffung, Produktion und Absatz
- Konjunkturentwicklung auf den Hauptmärkten
- Transport- und Schiffsbetriebskosten
- Zölle und Handelsbarrieren
- Liniendienste und Disposition der Reedereien
- Transportgeografie und nautische Erreichbarkeit

Containerumschlag in Nordeuropa

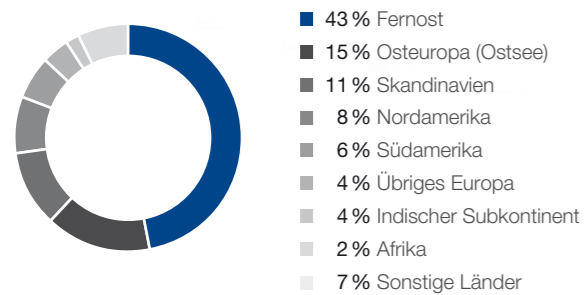
Größte Häfen in der Nordrange 2012 in Mio. TEU



¹ Ohne Umschlag in Odessa, Ukraine

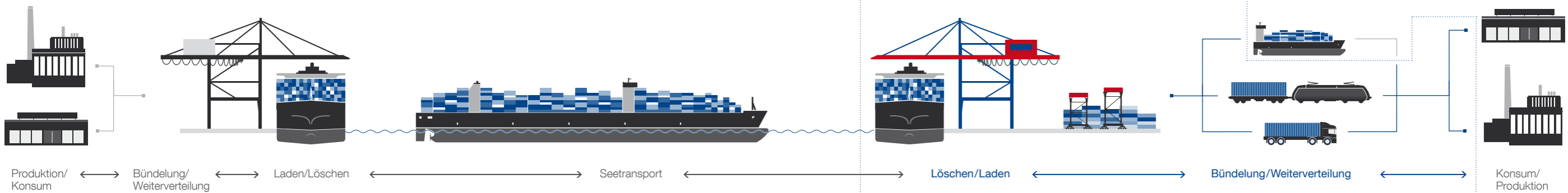
Containerumschlag nach Fahrtgebieten

Seeseitige Abfertigung der HHLA 2012



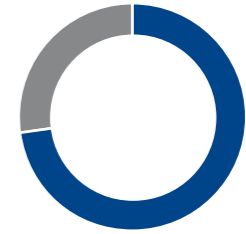
Transportkette

Logistische Ketten sind die Voraussetzung für die Entwicklung der Weltwirtschaft. Als integrierter Umschlag-, Transport- und Logistikkonzern erbringt die HHLA Dienstleistungen entlang dieser Transportkette zwischen Überseegehäfen und europäischem Hinterland.



Containerumschlag nach Schiffstypen

Anteile am abgefertigten Ladungsaufkommen der HHLA 2012



- 73 % Großcontainerschiffe
- 27 % Feederschiffe

Hinterlandtransporte nach Verkehrsträgern

Anteile am transportierten Ladungsaufkommen der HHLA 2012

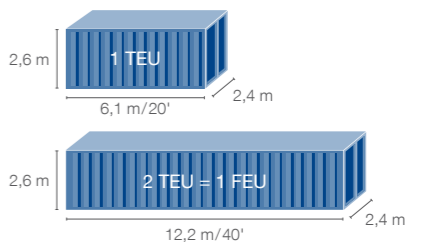


Abfertigungsleistungen der HHLA 2012

- 28 wöchentliche Überseedienste
- 1.438 Anläufe von Großcontainerschiffen
- 57 wöchentliche Zubringerdienste (Feeder)
- 6.983 Anläufe von Feederschiffen
- 427 Züge im Wochendurchschnitt
- Bis zu 8.000 Lkw pro Tag

ISO-Standardcontainer

Twenty-foot Equivalent Unit (TEU)
Forty-foot Equivalent Unit (FEU)



	1 TEU	1 FEU
Volumen	33 m ³	67 m ³
Leergewicht	2,3 t	3,8 t
Max. Gewicht	24,0 t	30,5 t

- HHLA-Seehafenterminal
- HHLA-Hub-Terminal
- HHLA-Inlandterminal
- Hafenstandort, der über direkte Liniendienste mit Hamburg verbunden ist
- Von Linienreedereien bediente Ziel-/Quellregionen
- HHLA-Hinterlandverkehre über Hamburg

Wer wir sind

Wir sind ein führender Hafenlogistik-Konzern in Europa. Auf unseren Drehscheiben im Seehafen und im Binnenland verknüpfen wir die Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw zu ökonomisch wie ökologisch vorbildlichen logistischen Ketten. Mit unseren zukunftsweisenden integrierten Dienstleistungen organisieren wir Transporte höchster Qualität und Zuverlässigkeit zwischen Seehafen und europäischem Hinterland. Dafür entwickeln wir unsere effizienten Containerterminals, leistungsstarken Transportsysteme und vielfältigen Logistikangebote ständig weiter.

Was uns auszeichnet

- | Vorteilhafte Lage von Seehafen- und Inlandterminals
 - | Einzigartig integriertes Geschäftsmodell
 - | Effizienz und Produktivität durch Technologieführerschaft
 - | Schnittstellenfunktion für aufstrebende Volkswirtschaften
 - | Klimaschonende Verknüpfung von Schiff und Bahn
 - | Solide Bilanzstruktur
 - | Attraktive Dividendenpolitik
 - | Erfahrenes Management
-



Großschiff an Hamburger HHLA-Containerterminal

Inhalt

- 4 Segmente im Überblick
- 6 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Die HHLA-Vorstände im Gespräch

- 8 Klaus-Dieter Peters: Weichen für Wachstum gestellt
- 16 Dr. Roland Lappin: Ertragsstärke und solide Bilanzen auch in schwierigen Zeiten
- 22 Dr. Stefan Behn: Große Schiffe sind herzlich willkommen
- 28 Heinz Brandt: Automatisierung schafft attraktive Arbeitsplätze

Die HHLA baut aus

- 34 Container Terminal Burchardkai: Vorstoß in eine neue Dimension
- 38 HHLA Intermodal: Das Netzwerk wächst

- 42 Highlights 2012

Unternehmerische Verantwortung

- 44 Die Aktie
- 48 Bericht des Aufsichtsrats
- 53 Corporate-Governance-Bericht
- 59 Vergütungsbericht
- 62 Organe und Mandate

Finanzinformationen

- 68 Geschäftsentwicklung im Überblick
- 70 Konzernstruktur
- 71 Konzernlagebericht
- 131 Konzernabschluss
- 146 Konzernanhang
- 203 Jahresabschluss der AG
- 206 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Weitere Informationen

- 209 GRI-Index
- 218 Glossar
- 220 Finanzkalender/Impressum

Segmente im Überblick

HHLA Container Teilkonzern Hafenlogistik

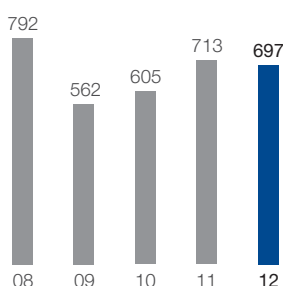


Drehscheibe für den Welthandel

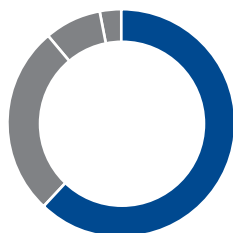
Auf den HHLA-Containerterminals werden Schiff und Bahn zu effizienten und ökologisch vorteilhaften Transportketten verknüpft. Die drei hochleistungsfähigen Terminals Altenwerder, Burchardkai und Tollerort machen den Hamburger Hafen zu der wichtigsten Containerdrehscheibe zwischen Asien und Mittel- und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

in Mio. €	2012	2011	Veränd.
Umsatzerlöse	697,5	712,9	- 2,2 %
EBIT	146,2	195,5	- 25,2 %
EBIT-Marge in %	21,0	27,4	- 6,4 PP
Beschäftigte per 31.12.	2.935	2.898	1,3 %
Containerumschlag in Tsd. TEU	7.183	7.087	1,4 %

Umsatzerlöse
in Mio. €



Umsatzanteil Container
61,8 %



HHLA Intermodal Teilkonzern Hafenlogistik

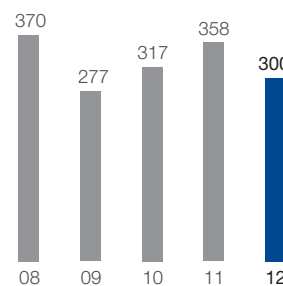


Netzwerk für Europa

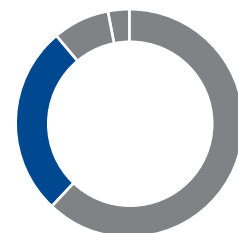
Ein umfassendes Transport- und Terminalnetzwerk für Container bietet das Segment HHLA Intermodal auf Schiene und Straße. Während die Bahngesellschaften leistungsfähige Verbindungen zwischen den nordeuropäischen Häfen und ihrem Hinterland schaffen, stellt eine wachsende Zahl von Inlandterminals die hohe Qualität maritimer Logistik auch im Binnenland bereit. Der Marktführer Metrans verbindet neben Tschechien die Slowakei, Ungarn, Slowenien, Österreich und Teile Deutschlands mit den deutschen Seehäfen. Polzug Intermodal hat sich auf Polen und die GUS-Staaten spezialisiert. Die Containerspedition CTD ist mit dem Lkw im Nahbereich deutscher Metropolen tätig und der Marktführer bei Umfuhren innerhalb des Hamburger Hafens.

in Mio. €	2012	2011	Veränd.
Umsatzerlöse	299,7	357,6	- 16,2 %
EBIT	41,3	24,6	68,0 %
EBIT-Marge in %	13,8	6,9	6,9 PP
Beschäftigte per 31.12.	1.010	902	12,0 %
Containertransport in Tsd. TEU	1.213	1.887	- 35,7 %

Umsatzerlöse
in Mio. €



Umsatzanteil Intermodal
26,6 %



HHLA Logistik

Teilkonzern Hafenlogistik

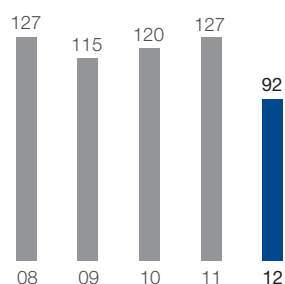


Dienstleistungsangebot für den Universalhafen

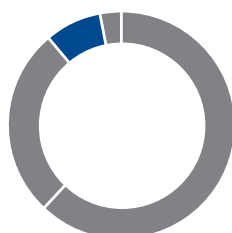
Beratung, Spezialumschlag, Lager- und Projektlogistik: Das Segment Logistik bündelt eine breite Palette von Dienstleistungen. So ist die Unikai Lagerei und Spedition das Kompetenzzentrum für Fahrzeuglogistik im Hamburger Hafen. Das Frucht- und Kühl-Zentrum ist deutscher Marktführer im Fruchturnschlag.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

in Mio. €	2012	2011	Veränd.
Umsatzerlöse	91,9	126,7	- 27,4 %
EBIT	4,4	- 1,0	-
EBIT-Marge in %	4,8	- 0,8	-
Beschäftigte per 31.12.	311	422	- 26,3 %

Umsatzerlöse
in Mio. €



Umsatzanteil Logistik
8,1 %



HHLA Immobilien

Teilkonzern Immobilien

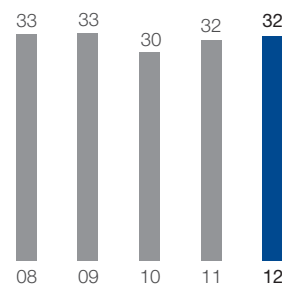


Behutsamer Strukturwandel

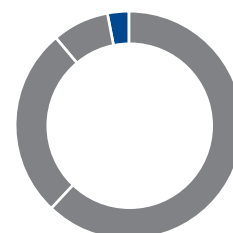
Projekt- und Bestandsentwicklung, modernes Quartiersmanagement und aktive Gestaltung des städtischen Strukturwandels – dies ist das breit gefächerte Leistungsprofil von HHLA Immobilien. An zentraler Stelle steht der behutsame und nachhaltige Umbau der historischen Hamburger Speicherstadt zu einem mustergültig 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. €	2012	2011	Veränd.
Umsatzerlöse	32,4	31,7	2,3 %
EBIT	12,8	11,9	7,7 %
EBIT-Marge in %	39,6	37,6	2,0 PP
Beschäftigte per 31.12.	37	38	- 2,6 %

Umsatzerlöse
in Mio. €



Umsatzanteil Immobilien
2,9 %



Meine sehr geehrten Damen und Herren,



Klaus-Dieter Peters
Vorstandsvorsitzender

die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat sich im Geschäftsjahr 2012 unter schwierigen Rahmenbedingungen gut behauptet. Wir haben in einem stagnierenden Marktumfeld unsere Position im Containerumschlag gefestigt und mit der Neuausrichtung unserer Bahngesellschaften sowie mit umfassenden Modernisierungsmaßnahmen auf unseren Containerterminals wichtige Weichen für die zukünftige Entwicklung des Unternehmens gestellt.

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2012 hat sich die Weltkonjunktur eingetrübt. Bei uns zeigte sich dies vor allem in einem starken Rückgang der Importströme von China nach Europa. Gleichzeitig blieb die Ertragslage unserer wichtigsten Kundengruppe, der Containerreedereien, angespannt. In den europäischen Wettbewerbshäfen wurde der Aufbau von Terminalüberkapazitäten weiter vorangetrieben. Zudem hat sich die überfällige Realisierung der Fahrinnenanpassung der Unterelbe, das für den Hamburger Hafen wichtigste Infrastrukturprojekt, nochmals verzögert, was zu engen Zeitfenstern bei der Großschiffsabfertigung führt und damit zusätzlichen Kostenaufwand für uns mit sich bringt.

Vor diesem Hintergrund ist es uns gelungen, in unseren Segmenten Container und Intermodal, die zusammen für rund 90 Prozent des Umsatzes stehen, Mengenentwicklungen leicht oberhalb ihres jeweiligen Marktdurchschnitts zu erzielen. So konnten wir beim Containerumschlag den Rückgang der Fernostverkehre vor allem durch ein starkes Wachstum der europäischen Zubringerverkehre sowie den Anstieg des Warenaustauschs mit Nordamerika mehr als kompensieren. Gut behauptet haben sich auch unsere Gesellschaften für den Containertransport. Sie haben ihr Angebot erfolgreich ausgeweitet und konnten so in einem leicht schrumpfenden Markt ihr Transportvolumen stabil halten.

Auf dieser Basis haben wir unsere Prognose vom Sommer 2012 erfüllt und ein Umsatzvolumen von 1,13 Mrd. Euro sowie ein Betriebsergebnis von 186 Mio. Euro erreicht. Im Vorjahresvergleich ist die Ergebnismarge zwar leicht von 17,0 Prozent auf 16,5 Prozent zurückgegangen. Sie bleibt damit aber auf einem sehr hohen Niveau, das uns zusammen mit unserer ausgezeichneten Liquiditätslage und einer soliden Bilanzstruktur in die

Lage versetzt, unsere Investitionen fast vollständig aus eigenen Mitteln zu finanzieren.

Diese Ertragsstärke spiegelt sich auch in unserer Dividendenkontinuität wider. So schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) der Hauptversammlung am 13. Juni 2013 für die an der Börse gehandelten Aktien des Teilkonzerns Hafenlogistik für das Geschäftsjahr 2012 eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Dividende von 65 Eurocent je dividendenberechtigter Aktie vor.

Im Jahresverlauf haben wir zweimal unsere ursprüngliche Prognose an aktuelle Entwicklungen angepasst. Zum ersten Mal am 15. Mai 2012, da die erfolgreiche Neustrukturierung unseres Segments Intermodal zu Veränderungen in den Beteiligungsverhältnissen und dadurch zu konsolidierungsbedingten Veränderungen der Umsatz- und Ertragsgrößen führte. Hinzu kamen zusätzliche Belastungen durch hohe Anlaufkosten bei der Reorganisation der Betriebs- und Arbeitsabläufe infolge der Modernisierung unseres Container Terminal Burchardkai.

Eine zweite Prognoseanpassung haben wir am 25. Juli 2012 vorgenommen, als sich eine deutliche Konjunktüreintrübung mit entsprechenden Auswirkungen auf unser Umschlagvolumen abzeichnete, nachdem am Jahresanfang Branche wie Experten noch mit einer Zunahme des Containeraufkommens in den nordeuropäischen Häfen gerechnet hatten. Dank der Flexibilität und Skalierbarkeit unserer Ausbauprojekte konnten wir das Investitionsvolumen an die tatsächliche Nachfrageentwicklung anpassen: Wir haben vor allem Investitionen zur Kapazitätssteigerung im Containerumschlag in Hamburg und Odessa verschoben und konnten so unser ursprünglich geplantes Investitionsvolumen von 280 Mio. Euro im Geschäftsjahr 2012 auf rund 200 Mio. Euro reduzieren.

Unser Geschäftsmodell, Spitzenleistung im Seehafenterminal mit Transportketten höchster Qualität und Zuverlässigkeit für das europäische Hinterland zu kombinieren, haben wir 2012 ausgebaut. So haben wir bei unserem größten Investitionsprojekt, dem Terminal Burchardkai, Ende 2012 das neue teilautomatisierte Gesamtsystem in Betrieb genommen. Zusammen mit

weiteren Prozessinnovationen auf unseren anderen Anlagen wurden damit die Bedingungen für die Abfertigung von Containerschiffen der neuesten Generation nachhaltig verbessert.

Ladung an unsere Seehafenterminals zu binden, ist ein wichtiger Bestandteil unserer Strategie. Mit der Neuausrichtung unserer Bahngesellschaften sind wir da einen wichtigen Schritt vorangekommen. Nach der Entflechtung von Gesellschafteranteilen haben wir bei Metrans und Polzug jetzt die alleinige unternehmerische Führung. Dies versetzt uns in die Lage, unser gesamtes Transportnetzwerk konsequent am Anforderungsprofil der maritimen Logistik auszurichten. Dabei nutzen wir verstärkt eigene Produktionsmittel wie Inlandterminals, spezialisierte Containertragwagen und Lokomotiven sowie leistungsfähige Shuttle-Transportsysteme. So konnten wir den auch ökologisch vorbildlichen Bahnanteil im Hinterlandverkehr unserer Terminals weiter steigern.

Unseren Nachhaltigkeitszielen sind wir im vergangenen Jahr erneut ein Stück näher gekommen. So haben wir die spezifischen CO₂-Emissionen, den CO₂-Ausstoß pro umgeschlagenem Container, auf unseren Terminals 2012 um 4,7 Prozent abgesenkt, seit 2008 bereits um insgesamt 24,5 Prozent. Damit ist unser Ziel, bis 2020 die spezifischen CO₂-Emissionen gegenüber unserem Referenzjahr 2008 um mindestens 30 Prozent zu verringern, bereits jetzt in greifbare Nähe gerückt.

Als erstes Unternehmen des maritimen Sektors haben wir im Berichtsjahr eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) abgegeben. Mit der Veröffentlichung bekennen wir uns in besonderer Weise zu unserem nachhaltigen Geschäftsmodell. Zusätzlich wenden wir mit diesem Geschäftsbericht erstmals die GRI-Richtlinie der Global Reporting Initiative für die Nachhaltigkeitsberichterstattung an. Sie ist derzeit der weltweit meistverbreitete Standard.

Was erwarten wir vom Geschäftsjahr 2013? Zwar hat sich zu Beginn des Jahres die Stimmungslage etwas aufgehellt, doch bleiben hohe konjunkturelle Risiken bestehen. Angesichts des Zulaufs vieler neuer Großschiffe dürfte die Ertragslage in der Containerlinienschifffahrt weiter angespannt bleiben. Auch der Aufbau von Terminalüber-

kapazitäten in unseren Wettbewerbshäfen wird sich fortsetzen. Gegenwärtig deuten die Prognosen für die Häfen in Nordeuropa auf einen nahezu stagnierenden Containerumschlag hin.

Auf dieser Grundlage und angesichts der vorerst weiter verzögerten Fahrplänenanpassung der Elbe erwarten wir derzeit für das Geschäftsjahr 2013 einen Containerumschlag im Bereich des Vorjahres und nach der Neuausrichtung im Containertransport ein kräftiges Wachstum unserer Gesellschaften dank der Ausweitung ihres Netzwerkes. Unter diesen Voraussetzungen streben wir eine Erlösentwicklung leicht oberhalb des Vorjahres an. Allgemeine Kostensteigerungen werden die Ergebnisdynamik bei einem stagnierenden Containerumschlag belasten und mögliche Erlöszuwächse überkompensieren. Das steigende Ertragspotenzial unserer Bahngesellschaften wird sich im Jahr 2013 auch angesichts des zusätzlichen Aufwands für den Eintritt in neue Märkte nur begrenzt auf das Ergebnis auswirken und den durch die Neuausrichtung des Segments Intermodal im Jahr 2012 verbuchten Einmalertrag in Höhe von 17 Mio. Euro nicht ausgleichen können. Vor dem Hintergrund dieser Erlös- und Kostenerwartungen streben wir für das Geschäftsjahr 2013 ein operatives Ergebnis (EBIT) in einer Bandbreite von 155 bis 175 Mio. Euro an.

Wir sehen uns damit in einem unverändert schwierigen Marktumfeld für die kommenden Herausforderungen gut vorbereitet. Mit der angestrebten Stabilisierung unseres operativen Ertragsniveaus werden wir die 2012 eingeleiteten und fortgeführten Maßnahmen zur Stärkung unseres mittel- und langfristigen Wachstumspotenzials konsequent fortsetzen. So können wir möglichen Risiken flexibel begegnen und an allen Chancen unserer europäischen Logistikmärkte in einer wachsenden, arbeitsteiligen Weltwirtschaft erfolgreich teilhaben.

Ihr



Klaus-Dieter Peters
Vorstandsvorsitzender

HHLA-Containerterminals bei Nacht





„Unsere Hamburger Terminals sind eine ideale Drehscheibe für die globalen Transportketten zwischen den Wachstumsregionen in Asien sowie in Mittel- und Osteuropa.“

KLAUS-DIETER PETERS, VORSITZENDER DES VORSTANDS

Weichen für Wachstum gestellt

IM GESPRÄCH MIT KLAUS-DIETER PETERS

Mit der Neuausrichtung ihrer Intermodalsysteme und der Fortsetzung ihrer Terminalmodernisierung hat die HHLA im Geschäftsjahr 2012 wichtige Voraussetzungen für ihren zukünftigen Erfolg geschaffen.

Klaus-Dieter Peters
Vorstandsvorsitzender
Erstmals bestellt am 1. Januar 2003

Zuständigkeit

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

Herr Peters, das konjunkturelle Umfeld hat sich im Jahr 2012 deutlich eingetrübt. Hinzu kommen die Schifffahrtskrise und wachsende Überkapazitäten für den Containerumschlag. Muss sich die HHLA dauerhaft auf verschlechterte Rahmenbedingungen einstellen?

Klaus-Dieter Peters Anders als in den Jahren bis 2008 gibt es derzeit in der Tat keine Anzeichen, dass wir kurzfristig zu kräftigen zweistelligen Zuwachsraten im Ladungsaufkommen und damit zu vollausgelasteten Terminals entlang der nordeuropäischen Küste zurückkehren. Zugleich befinden sich die Reeder in einer schwierigen finanziellen Verfassung und haben hohe Investitionen in deutlich größere Containerschiffe getätigt. Damit müssen wir, genauso wie unsere Wettbewerber, umgehen. Die HHLA tut dies, indem sie sich frühzeitig mit entsprechenden Investitionen in stärkere Kaimauern, größere Containerbrücken und eine Modernisierung des Terminalbetriebs auf die Schiffsgrößenentwicklung vorbereitet hat. Diese Entscheidung zur Stärkung der eigenen Marktposition kostet aber natürlich Geld – gerade in einer Branche, die so kapitalintensiv ist wie die Hafenlogistik – und zahlt sich in der üblichen Anlaufphase solch komplexer Veränderungen nicht sofort in höherem Gewinn aus. Wir

sind von dieser Vorleistung für die künftige Ertragskraft aber zutiefst überzeugt, denn wir bewegen uns unverändert in einem langfristig stabilen Wachstumsmarkt. Die Containerverkehre wachsen gleichermaßen als Folge und Motor der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung. Und hierbei ist Hamburg eine ideale Drehscheibe für globale Transport- und Logistikketten zwischen den Wachstumsregionen in Asien und Amerika sowie den europäischen Wachstumsmärkten in Mittel- und Osteuropa. Dies belegt auch unsere positive Umschlagentwicklung im schwierigen Jahr 2012, mit der wir unsere Marktposition gestärkt haben.

Wie schwer trifft den Hamburger Hafen der vorläufige Stopp des Fahrinnenbaus der Unterelbe durch das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig vom 17. Oktober 2012?

Seine Leistungsfähigkeit und seine Lage machen den Hamburger Hafen trotz des verzögerten Ausbaus der Elbe gerade für Großschiffe weiterhin attraktiv. Dies belegen nicht zuletzt der Anlauf der derzeit größten Containerschiffe mit mehr als 16.000 Standardcontainern und der steigende Anteil großer Schiffe an unseren leistungsstarken Terminals. Hamburg liegt tief im Binnenland, das





„Wir schaffen optimale Voraussetzungen für Transportketten höchster Qualität und Zuverlässigkeit zwischen Seehafen und europäischem Hinterland.“

bringt die Ladung kostengünstig und umweltfreundlich näher zu den Kunden. Zugleich hat die Metropolregion Hamburg durch Konsum, Produktion und gebündelte Logistik eine starke natürliche Anziehungskraft für Ladung aus aller Welt. Und schließlich gibt es hier eine bessere Schienenanbindung als in jedem anderen europäischen Hafen. Die Verzögerung der Fahrplänenanpassung hindert den Standort Hamburg aber daran, sein Potenzial voll auszuschöpfen. Die Schiffe können oft nicht voll beladen auslaufen und die Abfertigungsprozesse müssen auf enge Zeitfenster bei Flut ausgerichtet werden. Das erhöht derzeit unsere Kosten.

Was erwarten Sie von der Fahrplänenanpassung?

Für alle Beteiligten an der Transportkette ergeben sich viele Vorteile: Kosten

und Umweltbelastungen sinken, weil die Schiffe optimal ausgelastet werden können und die Betriebsabläufe an den Terminals entzerrt werden. Wir rechnen mit zusätzlichen Mengen und einer nachhaltigen Verbesserung unserer Wettbewerbsposition. Auch die letzte Fahrplänenanpassung der Elbe im Jahr 1999 hat zu einem überdurchschnittlichen Mengenwachstum auf unseren Anlagen geführt.

Was kann Ihr Unternehmen für seine Kunden tun, bis es so weit ist?

Wir setzen unsere Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit unserer Terminals konsequent fort, investieren also weiter in die Modernisierung und Automatisierung unserer Anlagen. Ein besonderes Augenmerk gilt zudem der Bewältigung von Spitzenbelastungen, für die wir weiter einen erhöhten operativen Aufwand treiben. Eine traditionelle Stärke unseres Unternehmens ist das intelligente Verkehrsmanagement über alle Verkehrsträger. Hier erweitern wir gegenwärtig unseren Beitrag zum Schiffsmanagement im Hamburger Hafen. Der Stärkung des Standorts Hamburg dient auch die Neuausrichtung unseres Segments Intermodal, insbesondere unserer Hinterlandtransporte auf der Schiene, mit der wir Ladungsmengen an den Hamburger Hafen binden. Dies alles steigert den Mehrwert für unsere Kunden.

Welche Ziele verfolgen Sie im Einzelnen mit der Neuausrichtung der Hinterlandtransporte?

Zentraler Punkt war es, optimale Voraussetzungen dafür zu schaffen, unseren Kunden eine Logistikkette von höchster Qualität und Zuverlässigkeit für den Containertransport auf der Schiene zwischen europäischem Hinterland und Seehafenterminal anzubieten. Dies gelingt insbesondere dann, wenn die einzelnen Glieder dieser Transportkette perfekt ineinandergreifen. Dafür setzen wir verstärkt auf eigene Inlandterminals, eigene Waggons und zunehmend auch eigene Lokomotiven. Um unsere Transportgesellschaften entsprechend weiterzuentwickeln, haben wir die Beteiligungen an unseren Bahngesellschaften entflochten und können jetzt bei Metrans und Polzug unsere Intermodalstrategie mit hoher eigener Wertschöpfung konse-

quent umsetzen. Im effizienten Einsatz eigener Ressourcen sehen wir mittelfristig ein großes Potenzial für die Entwicklung der Ertragskraft dieses Segments.

Hat sich die Neuausrichtung im Geschäftsjahr 2012 schon ausgewirkt?

Die wesentlichen Auswirkungen werden sich in den kommenden Jahren zeigen. 2012 haben wir mit der Neuausrichtung sowie mit umfangreichen Investitionen die Weichen für eine deutliche Ausweitung unserer Qualitätsverkehre in Wachstumsmärkten geschaffen. Potenziale hierfür gibt es insbesondere in Süd- und Ostdeutschland, in Österreich sowie den angrenzenden mittel- und osteuropäischen Ländern. Dabei haben wir unser Netzwerk im zweiten Halbjahr beträchtlich ausgebaut, unter anderem mit der Übernahme unseres ersten eigenen Terminals in Österreich, dem Containerbahnhof im Donauhafen Krems. Darüber hinaus bedienen wir eine ganze Reihe weiterer Terminals in Österreich und fahren mit unserer Bahntochter Metrans jetzt auch Ziele in Deutschland mit Direktzügen an, wie etwa München, Nürnberg oder Leipzig. Eine große neue Containerdrehscheibe, über die wir seit Anfang 2013 auch Österreich anfahren, haben wir 2012 im ostböhmischen Ceska Trebova gebaut. Dazu kommen die Aufstockung unseres Waggonparks mit einem nochmals verbesserten Leichtbaustragwagen sowie der Kauf weiterer Lokomotiven. Bei der Restrukturierung unserer Bahntochter Polzug stand die Stärkung unserer polnischen Drehscheibe in Poznan, Posen, im Mittelpunkt. So konnten wir etwa die Fahrzeiten zwischen den deutschen Seehäfen und Poznan um rund ein Drittel verkürzen. Alle diese Maßnahmen stärken auch die Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens. Zwischen unseren Ausbaumaßnahmen auf den Containerterminals und unserer Expansion im Hinterlandtransport besteht damit eine echte Win-win-Beziehung: Leistungsfähige Seehafenterminals fördern die Mengenentwicklung im Hinterland, vorbildliche Transportsysteme das Containeraufkommen im Hafen.

Welche Rolle spielt das Segment Logistik im Portfolio der HHLA, gerade auch unter strategischen Gesichtspunkten?

Die Mehrzahl unserer Gesellschaften in diesem Segment stärkt die Qualität Hamburgs als Universalhafen. Das Know-how über die ganze Bandbreite von Gütern ist ein wichtiges Element der Attraktivität des Hamburger Hafens. In vielen Fällen bieten unsere Logistikgesellschaften auch wichtige Ergänzungen unseres Dienstleistungsangebots: So betreibt etwa die Fahrzeuglogistik auf unserem Multifunktionsterminal O'Swaldkai nicht nur eine Umschlaganlage für die großen RoRo-Schiffe – hier werden auch deutsche Exportfahrzeuge in Container gepackt und dann auf die Hamburger Containerterminals verteilt. Eine direkte Verbindung mit anderen Konzernbereichen haben die Beratungsaktivitäten des Segments. Mit ihnen vermarkten wir nicht nur unser eigenes Know-how weltweit. Die über 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unserer Beratungsgruppe tragen mit ihrem Wissen zur erfolgreichen Weiterentwicklung unseres Unternehmens bei.

Welche Trends erkennen Sie allgemein in der Hafenlogistik?

Es gibt eine ganze Reihe von stabilen Entwicklungen, die sich zudem oft gegenseitig bedingen und verstärken. Potenziale für ein überdurchschnittliches Wachstum liegen vor allem im Warenaustausch mit den Schwellenländern, aber auch beim Verkehr zwischen Schwellenländern. Dies zeigt sich zum Beispiel an unseren starken Zuwächsen in den Verkehren mit den baltischen Staaten. Ein weiterer nachhaltiger Trend ist das Schiffsgrößenwachstum auf den attraktivsten Welthandelsrouten. Es führt zu einem zunehmenden Reederinteresse an der Bündelung von Hafenanläufen auf leistungsstarke Drehscheiben, die über ein exzellentes Netzwerk mit einem möglichst großen und aufkommensstarken Hinterland verknüpft sind. Stark an Bedeutung gewonnen hat der Trend zur Automatisierung und zu einer stärkeren Verzahnung aller Prozesse entlang der Transport- und Logistikkette. Hier steht das Angebot intelligenter Vor- und Nachlaufsysteme immer stärker im Fokus. In diesem Zusammenhang wird steigender Wert auf die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems der jeweiligen Transportkette gelegt. Dabei spielen die transportbegleitenden Infor-



Ökologisch vorbildliche Transportketten: Auf den Hamburger HHLA-Terminals werden Großschiff und Bahn verknüpft.

mationsketten eine immer wichtigere Rolle. Und schließlich nehmen Aspekte der Nachhaltigkeit, insbesondere der Klimaschutz, zunehmend Einfluss auf Entscheidungen über den Weg der Warenströme. Wir sehen deshalb beim Landtransport ein überdurchschnittliches Wachstumspotenzial für den Schienenverkehr.

Welche Perspektiven bietet das?

Wir sind für diese Entwicklungen hervorragend aufgestellt, gerade auch deshalb, weil wir sie seit Jahren antizipieren und, wie etwa bei den Themen Terminalautomatisierung oder beim Ausbau unserer Intermodalsysteme für den Schienentransport, aktiv gestalten und vorantreiben. Hier bewährt sich unser Geschäftsmodell der vertikalen Integration entlang der Transportkette, bei der wir die einzelnen Elemente optimieren und intelligent miteinander vernetzen. Dazu gehören die Automatisierung und Leistungsführerschaft auf unseren Containerterminals, die wir mit einer nachfrageorientierten Wachstumsstrategie kombinieren, indem wir das Kapazitätswachstum an der tatsächlichen Nachfrageentwicklung orientieren. Hamburg ist als zentrale Schnitt-

stelle zwischen Asien und Mittel- und Osteuropa für ein überdurchschnittliches Wachstum ideal positioniert. Dies nutzen wir nicht zuletzt durch unsere Intermodalstrategie mit der Erschließung Mittel- und Osteuropas durch leistungsfähige und ökonomisch wie ökologisch vorbildliche Transportsysteme auf der Schiene.

Welche Perspektiven bieten sich Ihren Anteilseignern?

Sie sind an einem Unternehmen beteiligt, das sich in langfristig wachsenden Märkten mit einem ebenso erfolgreichen wie zukunftsweisenden Geschäftsmodell gut positioniert hat und seinen Wert kontinuierlich steigert. Mittelfristig werden sich zudem auch die Modernisierung des größten HHLA-Containerterminals und die Neustrukturierung der Bahnverkehre in Ertrags- und Dividendensteigerungen auszahlen. Ein zusätzlicher Schub würde zweifelsohne von der Fahrrinnenanpassung der Elbe ausgehen.

Welchen Beitrag leistet Ihr Unternehmen für Gesellschaft und Umwelt?

Wir erbringen einen wichtigen Beitrag für die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit der

„Wir knüpfen Transportketten, die das Klima und die Ressourcen schonen, und zeigen damit, wie ökologische und wirtschaftliche Ziele in Einklang gebracht werden können.“

Logistik in Europa. Zudem stärken wir mit unserer hohen Wertschöpfung sowie unserem sozialen und gesellschaftlichen Engagement eine nachhaltige regionale Entwicklung von Gesellschaft und Wirtschaft im Umfeld unserer Standorte. Mit der Umsetzung unserer ambitionierten Klimaschutzziele auf unseren Anlagen, vor allem aber mit den durch uns auch ökologisch vorbildlich verknüpften Transportketten sorgen wir für einen Klima und Ressourcen schonenden Güterverkehr und zeigen, wie ökologische und wirtschaftliche Ziele in Einklang gebracht werden können.

Wo sehen Sie die HHLA 2020?

Wir haben die Chancen zur Steigerung unserer Ertragskraft genutzt und unseren Unternehmenswert nachhaltig erhöht.

Unsere führende Position in Leistung und Nachhaltigkeit auf unseren deutschen und ausländischen Containerterminals haben wir gefestigt und ausgebaut. Damit sind wir in der Lage, die Wachstumspotenziale an unseren Standorten voll auszuschöpfen. Wir haben unser Netzwerk im europäischen Hinterlandtransport auf der Schiene deutlich ausgeweitet und bedienen den größten Teil Mittel- und Osteuropas mit eigenen Zügen und Inlandterminals. Unser Klimaschutzziel, den spezifischen CO₂-Ausstoß je umgeschlagenen Container gegenüber unserem Referenzjahr 2008 um 30 Prozent zu senken, haben wir nicht nur erreicht, sondern übertroffen. Wir nehmen die führende Position beim Klima und Ressourcen schonenden Terminalbetrieb ein. ■■■

Was wir 2012 erreicht haben

- Wir haben unsere Marktposition im Containerumschlag gefestigt und ausgebaut.
- Wir haben die Leistungsfähigkeit unserer Terminals gesteigert.
- Wir haben unsere Bahngesellschaften neu ausgerichtet und unsere Verkehrsangebote in Wachstumsmärkten ausgeweitet.

Was wir 2013 erreichen wollen

- Wir bauen unsere Leistungsführerschaft im Containerumschlag aus.
- Wir vergrößern unser Hinterlandnetzwerk und steigern unseren Marktanteil am Containerhinterlandtransport der deutschen Seehäfen auf der Schiene.
- Wir kommen unseren Klimaschutzzielen ein gutes Stück näher.



Nachtschicht am Burchardkai

„Wir haben in einem bewegten
Umfeld erneut Wert geschaffen.“

DR. ROLAND LAPPIN, VORSTANDSMITGLIED



Ertragsstärke und solide Bilanzen auch in schwierigen Zeiten

IM GESPRÄCH MIT DR. ROLAND LAPPIN

Das Finanzmanagement sichert Investitions- und Gestaltungsspielräume für die weitere Entwicklung des Unternehmens. Gleichzeitig werden die Aktionäre mit einer vergleichsweise hohen Ausschüttungsquote am Ergebnis beteiligt.

Dr. Roland Lappin
Erstmals bestellt am 1. Mai 2003

Zuständigkeit

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

Herr Dr. Lappin, 2012 war kein einfaches Geschäftsjahr für die HHLA. Der Kapitalmarkt ist ja vor allem zahlenorientiert. Wie bewerten Sie die Entwicklung daher aus finanzieller Perspektive?

Dr. Roland Lappin Zunächst gilt es festzuhalten, dass wir 2012 – wie in all den Jahren seit dem Börsengang 2007, übrigens sogar im Krisentief 2009 – eine deutlich zweistellige EBIT-Marge erzielt haben. Wir haben eine Prämie auf die Kapitalkosten verdient und unseren Unternehmenswert erneut gesteigert. Gleichzeitig lagen die Zahlungsmittelzuflüsse aus dem operativen Geschäft 2012 abermals deutlich über den Auszahlungen für Investitionen. Zudem verfügen wir über eine ausgesprochen solide Bilanzstruktur mit niedrigem Verschuldungsgrad. Seit unserem Börsengang haben wir durchgehend eine Dividende mit einer hohen Ausschüttungsquote gezahlt. Einen entsprechenden Vorschlag werden wir auch der Hauptversammlung 2013 vorlegen. Dies alles signalisiert finanzielle Stabilität und ein robustes Geschäftsmodell. Andererseits haben wir 2012 einen Ergebnisrückgang verzeichnet. Gründe hierfür waren in erster Linie der Zusatzaufwand infolge der verzögerten Fahrrinnenanpassung der Elbe sowie umbaubedingte Belastungen im Segment Container, aber auch Initialaufwand aufgrund der strategischen Neuausrichtung der Gesellschafterstruktur im Segment Intermodal sowie Restrukturierungs-

maßnahmen im Segment Logistik. Mit diesem Rückgang werden wir uns natürlich nicht zufriedengeben.

Welche Ziele setzt sich die HHLA in diesem Zusammenhang?

Perspektivisch zielen wir bei höherer Auslastung auf eine gesteigerte Ertragskraft, die wir langfristig für den Investitionsbedarf eines so kapitalintensiven Geschäfts wie der Hafenlogistik auch benötigen. Letztlich geht es darum, dass die Kostenentwicklung unterhalb der Mengen- und Umsatzentwicklung liegt, um die finanzielle Stabilität mindestens zu halten, möglichst sogar weiter auszubauen. Angesichts einer schwachen und risikobehafteten Konjunkturentwicklung mit bestenfalls niedrigen Wachstumsraten, allgemeiner Kostensteigerungen und der schwierigen finanziellen Verfassung unserer Reederkunden ist dieser Anspruch allerdings bei kurzen Betrachtungszeiträumen nicht durchgehend zu realisieren.

Warum entwickelte sich der Aktienkurs zuletzt so enttäuschend?

Wie wir waren auch die Teilnehmer am Kapitalmarkt von der Gerichtsentscheidung, das öffentliche Infrastrukturvorhaben zur Fahrrinnenanpassung der Elbe nach einem bereits mehrjährigen Planfeststellungsverfahren zunächst zu stoppen, sehr enttäuscht. Dies hat neue Unsicherheit über die Dauer des Verfahrens ausgelöst, was die Zukunftserwartungen von



Investoren verständlicherweise erheblich beeinträchtigt. Hinzu kam eine Mischung aus Konjunktursorgen und anhaltender Schifffahrtskrise, die auf die allgemeine Stimmungslage ausgestrahlt hat. In einem solchen Umfeld wirkten auch die Neustrukturierung unserer Intermodalverkehre und die weitere Automatisierung unseres Terminalbetriebs belastend, da beides Zeit und anfänglich Mehraufwand benötigt, bevor es Früchte trägt.

Braucht der Kapitalmarkt unter Umständen eine andere Form der Ertragsorientierung?

Generell gibt es ein Spannungsfeld zwischen einer bestmöglichen Rendite auf kurze Sicht und einem nachhaltigen Ertrag auf lange Sicht – insbesondere, wenn Sie Ihr Geschäft mit Anlagen betreiben, die auf Nutzungsdauern von

20 Jahren und mehr ausgelegt sind. Was unsere Investitionsintensität anbelangt, ist es unverzichtbar, die Entwicklungen in der Transportkette stets im Blick zu haben. Wie Ihnen Herrn Dr. Behn bestätigen wird, wären wir ohne einen Ausbau von Liegeplätzen heute nicht mehr in der Lage, mit der Schiffsgrößenentwicklung Schritt zu halten. Zumal die Planungs- und Realisierungszeiträume in unserem infrastrukturnahen Geschäft im Vergleich zu anderen Branchen deutlich länger sind und sich verschobene Weichenstellungen in aller Regel nicht kurzfristig revidieren lassen. Insofern halten wir es für fahrlässig, langfristige Perspektiven zugunsten einer kurzfristigen Gewinnmaximierung zu vernachlässigen. Natürlich verfolgen wir das Ziel, uns schrittweise wieder früheren Margenniveaus anzunähern. Die Chancen, die Herr Peters bereits benannt hat, stimmen uns da prinzipiell zuversichtlich. Dazu sind jedoch auch Phasen unvermeidlich, in denen sich das Unternehmen mit Strukturveränderungen auf neue Marktverhältnisse einstellt.

„Es wäre fahrlässig, langfristige Perspektiven zugunsten kurzfristiger Gewinnmaximierung zu vernachlässigen.“



Was können Sie angesichts dieser Sachverhalte für den Kurs tun?

In unserer Kapitalmarktkommunikation steht an erster Stelle, verständlich zu machen, warum und auf welche Weise wir in künftige Ertragskraft investieren und wie wir mit den aktuellen Rahmenbedingungen umgehen. Dies ist allerdings gerade dann nicht einfach, wenn die Automatisierung unserer größten Umschlaganlage in ihrer bei derart komplexen Projekten unvermeidbaren Anlaufphase zunächst Mehraufwand verursacht und sich der Kostenmix verändert, bevor dann später die Ertragseffekte eintreten. Dennoch haben wir auch unter diesen Rahmenbedingungen eine unverändert über den Kapitalkosten liegende Rentabilität erreicht. Das belegt ein ROCE von 13,7 Prozent. Darüber hinaus behalten wir unsere Dividendenpolitik bei, nach der mindestens 50 Prozent des jeweils erwirtschafteten Jahresüberschusses an die Aktionäre ausgezahlt werden sollen.

Welche Akzente setzt der Finanzbereich der HHLA für die Entwicklung des Konzerns?

Wir pflegen unsere äußerst stabile Bilanzstruktur und achten darauf, unseren Ver-

schuldungsgrad niedrig zu halten. Das versetzt uns in die Lage, bei entsprechenden Gelegenheiten wertsteigernde Entwicklungsschritte oder auch Unternehmenskäufe tätigen zu können. Dieses Pulver wollen wir für langfristig attraktive Aktivitäten trocken halten. Das verlangt auch die Disziplin, mit Geduld auf die richtige Gelegenheit zu warten.

Was sind aus Ihrer Sicht die bestimmenden Faktoren für die Ertragsentwicklung der HHLA?

Die operative und strategische Aufstellung ist die Basis unserer Ertragsstärke, die sich auch in einem schwierigen Umfeld bewährt hat. Dieses Fundament entwickeln wir kontinuierlich weiter. Das aktuelle Ertragsniveau wird jedoch maßgeblich von den jeweiligen Rahmenbedingungen bestimmt. So werden wir zurzeit durch Zusatzkosten infolge der verzögerten Fahrrinnenanpassung der Elbe belastet, hinzu kommen wachsende Terminalüberkapazitäten in Wettbewerbshäfen sowie die konjunkturbedingten Mengenrückgänge in den Fernostverkehren. Die Rekordmargen der Jahre 2007 und 2008 beruhten dagegen auf der Vollauslastung nahezu aller Häfen Nordeuropas bei hohen zweistelligen Wachstumsraten im Ladungsaufkommen sowie hochprofitablen Linienreedereien.

„Wir trauen uns mittelfristig eine deutlich höhere Ertragskraft zu, wie wir sie bereits früher erreicht haben.“

Welche Ertragskraft trauen Sie der HHLA im Jahr 2020 zu?

Wir trauen uns mittelfristig eine deutlich höhere Ertragskraft zu, wie wir sie bereits früher erreicht haben. Dafür optimieren und modernisieren wir unsere Anlagen und Prozesse konsequent weiter. Wann und in welchem Umfang dies zu Margensteigerungen führt, hängt jedoch auch entscheidend von der Entwicklung unseres Umfelds ab. So würde die Realisierung der Fahrrinnenanpassung die Betriebsabläufe auf unseren Terminals deutlich entspannen. Eine steigende Kapazitätsauslastung bei einer nachhaltigen konjunkturellen Erholung sowie die Rückkehr zu einer stabilen finanziellen Verfassung der Linienreedereien wären ebenso wichtig, um Skaleneffekte und Erlösqualität zu fördern. ■■■

Was wir 2012 erreicht haben

- Wir haben den Unternehmenswert abermals gesteigert.
- Wir haben unsere Investitionen aus Eigenmitteln finanziert und gleichzeitig komfortable Liquiditätsreserven bewahrt.
- Wir haben unsere kontinuierliche Dividendenpolitik mit einer hohen Ausschüttungsquote fortgesetzt.

Was wir 2013 erreichen wollen

- Wir verdienen erneut eine Prämie auf die Kapitalkosten und steigern damit kontinuierlich den Unternehmenswert.
- Wir passen unser Investitionsprogramm mit Augenmaß an die Konjunktorentwicklung an.
- Wir realisieren stabil hohe Zahlungsmittelzuflüsse.



Containerschiffe vor Altenwerder



„Große Schiffe sind für alle
unsere Terminals eine will-
kommene Herausforderung.“

DR. STEFAN BEHN, VORSTANDSMITGLIED

Große Schiffe sind herzlich willkommen

IM GESPRÄCH MIT DR. STEFAN BEHN

Die HHLA verbessert gegenwärtig mit erheblichem Aufwand die Abfertigungsbedingungen für die großen und größten Containerschiffe. Das Erfolgsgeheimnis dafür liegt in gelungener Automatisierung und einer ständigen Weiterentwicklung aller Terminalprozesse.

Dr. Stefan Behn
Erstmals bestellt am 1. Mai 1996

Zuständigkeit

- | Segment Container
- | Informationssysteme

Am 12. Dezember 2012 hat mit der „CMA CGM Marco Polo“ das derzeit größte Containerschiff der Welt mit Platz für mehr als 16.000 Standardcontainer in Hamburg am HHLA Container Terminal Burchardkai festgemacht. Eine besondere Herausforderung?

Dr. Stefan Behn Große Schiffe sind für alle unsere Terminals eine willkommene Herausforderung. Wir begleiten die Schiffsgrößenentwicklung seit Jahren aktiv und vorausschauend nicht nur mit einem großen Modernisierungs- und Ausbauprogramm, sondern auch mit einer Vielzahl von Prozessinnovationen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Für unsere Spitzenleistungen im Umschlag werden wir regelmäßig ausgezeichnet. Die „CMA CGM Marco Polo“ war deshalb weniger eine neue Herausforderung für den Terminal, als für die Nautiker an Bord, die Lotsen und das gesamte Hafenmanagement. Diese angesichts des verzögerten Fahrplanausbaus besondere Herausforderung wurde in bewährter Zusammenarbeit aller Akteure erfolgreich bewältigt. Unsere Feeder Logistik Zentrale (FLZ), die wir gemeinsam mit einem anderen Terminalunternehmen betreiben, wird in Zukunft deshalb nicht nur die europäischen Zubringerschiffe (Feeder), sondern auch die Abfertigung der Großschiffe im Hamburger Hafen koordinieren.

Ihr größtes Ausbauprojekt, der Burchardkai, erforderte 2012 erheblichen betrieblichen Aufwand. Warum?

Wir holen hier in unserem seit 2005 schrittweise realisierten Ausbauprogramm das Maximum an Kapazität und Leistung aus den vorhandenen Flächen heraus, was auch unter ökologischen Gesichtspunkten – Stichwort Flächenverbrauch, Stichwort Infrastruktur – eine überaus sinnvolle Maßnahme ist. 2012 war für dieses Projekt ein besonderes Jahr. Wir haben das neue System mit allen seinen Bausteinen und Automatisierungselementen in Betrieb genommen. Für derart komplexe Systeme gibt es eine längere Anlaufkurve, wie sie bei solchen Projekten üblich ist. Zusätzlicher Aufwand entsteht durch den Parallelbetrieb des bisherigen Systems. Dies wird sich auch 2013 noch bemerkbar machen.

Warum realisieren Sie den Umbau bei laufendem Betrieb? Wäre es nicht besser gewesen, die Anlage für den Ausbau stillzulegen?

Diese Frage haben wir uns natürlich 2004, vor dem Start unseres Programms, gestellt. Heute wissen wir, dass wir damals die richtige Entscheidung getroffen haben – die Mengen- und Ergebnissteigerungen wären sonst nicht möglich gewesen. Und auch in der Wirtschafts-





„Heute zeigt sich, dass wir schon vor 15 Jahren die Trends in der Terminaltechnologie richtig erkannt haben.“

krise 2008/2009 hat sich dieses Konzept überaus bewährt. Es ermöglicht uns ein skalierbares Ausbautempo, das Kapazitätswachstum lässt sich der tatsächlichen Nachfrageentwicklung anpassen. Insgesamt profitiert die HHLA trotz der aktuellen Zusatzkosten ganz erheblich von dieser Ausbaustrategie, im Vergleich zu Wettbewerbern etwa, die zurzeit mit teuren Zusatzkapazitäten kämpfen, für die die Nachfrage fehlt.

Bei der Modernisierung des Burchardkais werden wesentliche Teile der für den Container Terminal Altenwerder (CTA) entwickelten Technologien eingesetzt. Hat das die Realisierung des Projekts beschleunigt?

Nach einer mehrjährigen Anlaufphase ist der CTA heute unsere kosteneffizienteste

Anlage, er hat zudem in der Großschiffsabfertigung neue Maßstäbe gesetzt. Ohne diese guten Erfahrungen in Altenwerder hätten wir uns sicherlich nicht für einen Umbau bei laufendem Betrieb entschieden. Unser Erfahrungsvorsprung in der Automatisierung und bei der Verzahnung aller Terminalprozesse in einem ganzheitlichen Steuerungssystem hat uns enorm geholfen. Dennoch ließ sich Altenwerder nicht eins-zu-eins auf den Burchardkai übertragen. Der Umbau einer gewachsenen Anlage mit einem anderen Flächenzuschnitt, der notwendige Parallelbetrieb zweier Systeme sowie der Umbau bei laufendem Betrieb – das bedeutet einen gegenüber Altenwerder deutlich gesteigerten Komplexitätsgrad.

Wie weit sind Sie jetzt mit dem Ausbau? Wann wird die Modernisierung des Burchardkais abgeschlossen sein?

Wir haben bereits acht der modernen automatisierten Lagerblöcke in Betrieb. Die Kapazität ist damit von ursprünglich 2,5 auf jetzt 4 Millionen Standardcontainer pro Jahr gestiegen. 2013 kommen fünf weitere Großbrücken für den Umschlag an der Wasserseite, die wir im weiteren Jahresverlauf in Betrieb nehmen werden. Die Kaimauerstrecke mit unseren neuen Großschiffsliegeplätzen am Waltershofer Hafen ist dann fertig. Für unsere Reederkunden haben wir dadurch unsere Abfertigungsqualität und -kapazität auf ein neues Niveau gebracht. 18.000-TEU-Schiffe können dann hier abgefertigt werden. Bei den künftigen Ausbauschritten geht es im Wesentlichen um den Kapazitätsausbau. Wir können dabei der Nachfrageentwicklung folgen und unsere Jahreskapazität schrittweise von vier auf über fünf Millionen Standardcontainer steigern.

Wohin geht der Trend in der Terminaltechnologie?

Wir waren und sind Trendsetter in Sachen Automatisierung. Heute zeigt sich, dass wir schon vor rund 15 Jahren die Trends in der Terminaltechnologie richtig erkannt haben. Bei großen Terminalprojekten, beispielsweise in Los Angeles/Long Beach, in Rotterdam oder in London, steht unser Altenwerder-Konzept Pate. Wir übertragen dieses Know-how derzeit auf unsere anderen Terminals,

bleiben in der Entwicklung aber nicht stehen. Mit einer Vielzahl von Innovationen steigern wir kontinuierlich Leistung und Produktivität auf allen unseren Terminals. Am Terminal Tollerort war das 2012 der „Twin-Transport“ von gleichzeitig zwei 20-Fuß-Containern mit herkömmlichen Van-Carriern, die den Transport zwischen Containerbrücke und Containerlager bewerkstelligen. Eine deutliche Produktivitätssteigerung in einem ganz anderen Bereich haben wir auf dem Terminal Altenwerder umgesetzt: Das Projekt „Dual Cycle“ kombiniert die Lade- und Löschvorgänge an der Automatikbrücke bei der Schiffsabfertigung, was erhebliche Einsparungen an Transportwegen und Brückenbewegungen mit sich bringt. Technologie ist hier kein Selbstzweck – sie ermöglicht die intelligente Kombination aller Prozesse auf dem Terminal sowie mit dem Transport im Hinterland. Wir kümmern uns um alle Glieder der Kette und sind zuversichtlich, dadurch auch weiter eine Spitzenposition in Sachen Leistung und Zuverlässigkeit einzunehmen.

Wo sehen Sie die HHLA-Containerterminals 2020?

Unsere Anlagen haben ihre ökologische Spitzenposition durch konsequente Automatisierung und Elektrifizierung möglichst vieler Terminalprozesse sowie ein Höchstmaß an Flächeneffizienz ausgebaut. Auch

„Technologie ist kein Selbstzweck – sie ermöglicht die intelligente Kombination aller Prozesse auf dem Terminal sowie mit dem Transport im Hinterland.“

die ökologische Gesamtbilanz der Transportketten, die auf unseren Terminals geknüpft werden, hat sich nachhaltig verbessert. Möglicherweise hat sich bis 2020 Flüssiggas als Treibstoff auch für große Containerschiffe auf breiter Front etabliert. Zudem wird der Bahnanteil im Hinterlandverkehr deutlich Marktanteile gewonnen haben. In der Terminalproduktivität haben wir neue Spitzenwerte erreicht. Deutliche Fortschritte gibt es auch in der Optimierung der gesamten Prozesskette vom Schiffsverkehr auf der Elbe bis zur „letzten Meile“ im europäischen Hinterland. Dazu beigetragen hat nicht zuletzt eine deutlich bessere Datenqualität aller Beteiligten in der Logistikkette. ■■■

Was wir 2012 erreicht haben

- Wir haben am Container Terminal Burchardkai das neue Gesamtsystem mit zentralem Leitstand, Fernsteuerern und integriertem Terminalsteuerungssystem in Betrieb genommen.
- Wir haben eine Vielzahl von Prozessinnovationen umgesetzt, wie etwa „Dual Cycle“ oder „Twin-Transport“.

Was wir 2013 erreichen wollen

- Wir setzen das Großschiffsmanagement im Hamburger Hafen über unsere Feeder Logistik Zentrale um.
- Wir erreichen eine neue Dimension in der Abfertigungsqualität für Großschiffe am Burchardkai.



„Informationstechnologie ersetzt nicht den Menschen, sie erweitert seine Möglichkeiten.“

HEINZ BRANDT, VORSTANDSMITGLIED



Automatisierung schafft attraktive Arbeitsplätze

IM GESPRÄCH MIT HEINZ BRANDT

Die Anforderungen an die Schnittstellen der globalen Transportketten steigen. Das vorausschauende Personalmanagement der HHLA begleitet diesen Prozess mit einem umfassenden Programm zur Weiterentwicklung der Arbeitsorganisation sowie zur Steigerung der Qualifikation ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Heinz Brandt

Erstmals bestellt am 1. Januar 2009

Zuständigkeit

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

Die HHLA modernisiert ihre Terminals stetig weiter. Am Container Terminal Burchardkai geht ein neues System mit Automatisierungselementen in Betrieb, Sie haben dort die Arbeitsorganisation grundlegend geändert. Was verändert sich in der Arbeit?

Heinz Brandt Die Arbeit wird anspruchsvoller und vielfältiger und damit steigt der Bedarf an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit höherer Qualifikation, zum Beispiel an EDV-Spezialisten oder an Technikern für Reparatur und Wartung. Gleichzeitig führen die größeren Umschlagmengen pro Schiff zu höheren Spitzenbelastungen, die ein noch besseres Ineinandergreifen aller Prozesse auf unseren Terminals erfordern. Das macht die Arbeit aber gleichzeitig auch interessanter, weil jeder Einzelne einen besseren Überblick über den Gesamtzusammenhang bekommt. Wir flankieren diese Entwicklung durch eine Vielzahl von Schulungen und Weiterbildungen. So haben wir beispielsweise in den vergangenen Jahren 150 unserer gewerblichen Mitar-

beiterinnen und Mitarbeiter zur Fachkraft für Hafenlogistik ausgebildet. Das ist ein Facharbeiterabschluss, der eine umfassende Ausbildung für die ganze Bandbreite der Aufgaben und Anforderungen in der modernen Hafendarbeit bietet. Die Absolventen dieser Facharbeiterausbildung bestätigen uns, dass sie durch diesen Abschluss einen viel besseren Einblick in die Gesamtabläufe des Hafens bekommen haben.

Kostet die Automatisierung Arbeitsplätze?

Die Instrumente der Informationstechnologie sind moderne Werkzeuge. Sie ersetzen nicht den Menschen, sie erweitern seine Möglichkeiten. Zudem entwickeln wir unsere EDV-Programme größtenteils selbst weiter. Terminals sind „lernende Anlagen“, die sich über Jahre ständig weiter verbessern, gerade auch mit Hilfe der EDV. In unserem Bereich Informationssysteme und in den Entwicklungsabteilungen unserer Terminals sind in den letzten Jahren viele neue und hochwer-



tige Arbeitsplätze entstanden. Unser Know-how in der Automatisierung der Technologie ist ein Teil unserer Wettbewerbsstärke – es festigt unsere Marktposition in einem langfristigen Wachstumsmarkt. Damit trägt sie entscheidend zur Sicherung unserer Arbeitsplätze bei.

Gelingt es Ihnen, diesen Bedarf trotz des demografischen Wandels zu decken?

Ja, und wir tun einiges dafür. Unsere Personalentwicklung ist langfristig angelegt und vorausschauend ausgerichtet. Dabei setzen wir insbesondere auch auf die Entwicklung der Potenziale unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die bereits heute bei uns arbeiten. So haben wir beispielsweise die Wirtschaftskrise 2008/2009 für

maßgeschneiderte Qualifizierungsprogramme genutzt, bei denen wir für viele Berufsgruppen Maßnahmen zur gezielten Weiterbildung angeboten haben. Um nur ein Beispiel zu nennen: Mechatroniker in unseren Werkstätten wurden zusätzlich in EDV geschult, damit die Zusammenarbeit mit unseren IT-Spezialisten noch besser funktioniert. Gleichzeitig bemühen wir uns seit jeher, ein überdurchschnittlich attraktiver Arbeitgeber zu sein. Das wollen wir auch bleiben. Wir wissen, dass nicht nur die Ansprüche an unsere Dienstleistungen, sondern auch die der Beschäftigten an ihren Arbeitsplatz steigen, zum Beispiel hinsichtlich der Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Wir haben deshalb schon vor einigen Jahren einen Rahmentarifvertrag „Demografischer Wandel“ geschlossen, den wir jetzt Schritt für Schritt mit Leben füllen.

Die HHLA hat als Logistikunternehmen mit einem hohen Anteil auch technischer Berufe traditionell einen sehr niedrigen Frauenanteil. Wollen Sie diesen Anteil erhöhen?

Das hat bei uns eine hohe Priorität. Wir haben unsere Frauenquote in den letzten Jahren von knapp 10 auf jetzt über 14 Prozent gesteigert. Dabei wollen und werden wir nicht stehen bleiben. Wir wollen den Frauenanteil in allen Bereichen und auf allen Ebenen der HHLA steigern. Bei den Führungskräften streben wir eine Quote von 20 Prozent an.

Wie wollen Sie das erreichen?

Mit einer Vielzahl von Maßnahmen auf allen Ebenen, wobei wir das Hauptaugenmerk auf die Steigerung des Frauenanteils in den Nachwuchsbereichen und in unseren Qualifizierungsmaßnahmen setzen: So wird unser Führungskräfte nachwuchs nicht zuletzt auch über dual Studierende gedeckt. Dort beträgt der Frauenanteil derzeit bereits 29 Prozent. Die Qualifizierung von Frauen für gehobene Fachpositionen und zur Übernahme von Führungsfunktionen wird gezielt gefördert. Für einen sehr anspruchsvollen technischen Beruf, den Schiffspanner, haben wir eine neue Qualifizierungsmaßnahme zum zertifizierten Schiffspanner entwickelt, um so den Bedarf an entsprechenden Spezialistinnen und Spezialisten auf den

„Die Arbeit wird anspruchsvoller und damit steigt der Bedarf an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit höherer Qualifikation.“



„Wir werden weiterhin ein überdurchschnittlich attraktiver Arbeitgeber sein und den Frauenanteil in Führungspositionen deutlich erhöhen.“

HHLA-Containerterminals intern decken zu können. In dieser Qualifizierungsmaßnahme haben wir eine Frauenquote von 30 Prozent erreicht und anschließend alle Absolventinnen übernommen. In allen Qualifizierungsmaßnahmen haben wir zusammengerechnet einen Frauenanteil von knapp 20 Prozent.

Wo sehen Sie die Beschäftigten-Situation bei der HHLA im Jahr 2020?

Wir werden weiterhin ein überdurchschnittlich attraktiver Arbeitgeber sein, mit einem deutlich höheren Frauenanteil in Führungspositionen, aber auch in den Bereichen Technik und Informationstechnologie sowie im gesamten gewerblichen

Bereich. Wir werden die Herausforderungen des demografischen Wandels erfolgreich bewältigt haben. Durch eine Vielzahl von Qualifizierungsmaßnahmen, aber auch durch eine bessere Vereinbarkeit von beruflichen Anforderungen und den Ansprüchen an das Privatleben. Die Qualifikation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird in unserer Branche weiter Maßstäbe setzen. Mit unserer starken Marktposition haben wir unsere heutigen Arbeitsplätze gesichert und viel spricht dafür, dass es uns durch eine Ausweitung unserer Geschäftsaktivitäten im Containerumschlag und im Containertransport gelungen sein wird, neue attraktive Arbeitsplätze zu schaffen. ■■■

Was wir 2012 erreicht haben

- Wir haben auf unserem größten Containerterminal die Arbeitsorganisation neu aufgebaut.
- Wir haben für unsere Angestellten leistungsgerechtere Tarifregelungen vereinbart.
- Wir haben unsere Personalabrechnungssysteme modernisiert.

Was wir 2013 erreichen wollen

- Wir entwickeln unsere Arbeitszeitsysteme weiter und richten sie gleichzeitig noch besser an den Markterfordernissen, aber auch an den individuellen Mitarbeiterbedürfnissen aus.
 - Wir bauen das System unserer konzernweiten Weiterbildung aus.
 - Wir erhöhen die Frauenquote in den Führungspositionen.
-



Vorstoß in eine neue Dimension

CONTAINER TERMINAL BURCHARDKAI

Das größte Investitionsprojekt der HHLA-Geschichte hat 2012 ein wichtiges Etappenziel erreicht: Mit Inbetriebnahme seines neuen, teilautomatisierten Gesamtsystems stößt der Container Terminal Burchardkai (CTB) in eine neue Leistungsdimension vor. Kein Zufall also, dass am 12. Dezember 2012 die „CMA CGM Marco Polo“, das mit gut 16.000 Standardcontainern (TEU) derzeit größte Containerschiff der Welt, auf seiner Jungfernfahrt hier festgemacht hat.



Drehzscheibe für Übersee: Mit sieben Brücken gleichzeitig wird das größte Containerschiff der Welt am Burchardkai abgefertigt.

Über schier endlos lange 396 Meter erstreckt sich der Rumpf der „CMA CGM Marco Polo“ vor dem Liegeplatz 2 des Burchardkais. Ihre mächtige Wand verdeckt einen guten Teil der insgesamt 1,4 Kilometer langen, erst jüngst für Großschiffe ertüchtigten Kaimauer am Waltershofer Hafen. Genau 16.020 Containerstellplätze fasst das gewaltige Schiff – das entspricht 200 voll beladenen Güterzügen mit einer Länge von je 700 Metern oder rund 12.000 Lkws. Die enorme Länge macht es möglich, dass bei diesem Erstanlauf am 12. und 13. Dezember 2012 bis zu acht Containerbrücken gleichzeitig an der „Marco Polo“ arbeiten – üblicherweise sind bei Großschiffen vier bis sechs Brücken im Einsatz.

An Schiffen wie der „Marco Polo“ zeigt der Burchardkai seine neue Leistungsfähigkeit besonders eindrucksvoll. Dies gilt nicht nur für die modernen Tandembrücken an der Wasserseite, die in einer einzigen Bewegung vier 20-Fuß- oder zwei 40-Fuß-Container laden oder löschen können. Rund um die Uhr organisieren die 20 bis 40 Mitarbeiter des neuen Leitstands die Arbeitsprozesse am Schiff, beim Transport zwischen Schiff und Blocklager sowie das Hinterland, also die Abfertigung von Lkws und Containerzügen. Ein wichtiges Werkzeug ist dabei das ITS-System, die integrierte Terminal-Steuerung, welche die einzelnen EDV-Teilsysteme koordiniert. 400 Millionen Euro hat die HHLA seit

2005 in die Modernisierung des CTB investiert. Hierbei wurden in den vergangenen Jahren ein großer Containerbahnhof, moderne Großschiffsliegeplätze sowie erste Abschnitte des neuen, automatisierten Blocklagersystems nach dem Vorbild des HHLA Container Terminal Altenwerder in Betrieb genommen. Seit Herbst 2012 arbeiten diese Bausteine mit dem Leitstand und dem ITS-System erstmals im Verbund. Dafür wurde auch die Arbeitsorganisation des Terminals umgestellt. Mit der Inbetriebnahme seines integrierten Gesamtsystems realisiert der Burchardkai ein bedeutendes Etappenziel seines Ausbauprogramms. Das neue System befindet sich gegenwärtig in seiner Anlauf- und Optimierungsphase.



Innovativer Doppelpack: Tandembrücken löschen vier 20-Fuß-Container in einer einzigen Bewegung.

Wenn ab Sommer 2013 weitere fünf Tandembrücken an den Liegeplätzen 3 und 4 aufgebaut werden, verfügt der CTB über die modernsten und leistungsfähigsten Großschiffsliegeplätze in Hamburg. Die neue Generation der Tandembrücken hat nicht nur längere Ausleger, die auch die 23 Containerreihen der kommenden Generation von 18.000-TEU-Schiffen abfertigen können. Auch die Vielzahl von Verbesserungen und Modifikationen, die an den bisherigen CTB-Tandembrücken seit 2010 vorgenommen wurden, gehören bei den neuen Brücken jetzt zur Grundausrüstung. Mit dann insgesamt 15 hochmodernen Brücken ist die CTB-Kaistrecke am Waltershofer Hafen für alle Herausforderungen des Containerumschlags bestens vorbereitet.

Höhere Effizienz im Blick

Als die Hamburger Hafen und Logistik AG im Jahr 2004 die mutige Entscheidung traf, ihre älteste und größte Anlage, den Burchardkai, bei laufendem Betrieb auszubauen und zu modernisieren, waren Schiffe dieser Größenordnung noch längst nicht in Sicht. Aber bereits damals zeichnete sich ab, dass die Ansprüche an die Leistungsfähigkeit eines modernen Containerterminals in den kommenden Jahren deutlich ansteigen würden. Mehr Umschlagmenge pro Schiffsliegestunde ist gefragt, eine Herausforderung, die den ganzen Terminal fordert. Mit einer höheren Kaimauerproduktivität gehen der Bedarf nach einer höheren Flächenproduktivität sowie gesteigerten

Innovationen für den Containerumschlag

Burchardkai: Vorreiter seit 1968

Das erste Vollcontainerschiff, die Containerzugpremiere oder die Entwicklung der Van-Carrier: Technische Neuerungen haben am Container Terminal Burchardkai (CTB) Tradition. Viele Geräte und Prozesse, die auf einem modernen Hafenterminal nicht mehr wegzudenken sind, wurden am oder für den Burchardkai entwickelt. Highlights aus 50 Jahren Innovationsgeschichte.



Als erstes Vollcontainerschiff im Hamburger Hafen wurde die „American Lancer“ am 31. Mai 1968 am Burchardkai abgefertigt – mit neu errichteten Containerbrücken.



Den Grundstein für Hamburgs guten Ruf als Eisenbahnhafen legte der Containerzug „Delphin“, der im Mai 1968 als erster Direktzug auf einen Terminal fuhr: den Burchardkai.



Vom Burchardkai aus trat der Portalhubwagen – weltweit Van-Carrier (VC) oder Straddle-Carrier genannt – ab Beginn der 1970er seinen weltweiten Siegeszug an.



Seit 1984 ist die VC-Flotte mittels Datenfunk in das IT-System des CTB eingebunden. Jeder Containerstellplatz wird seit 1995 durch ein satellitengestütztes System geortet.

Abfertigungskapazitäten bei Bahn und Lkw einher. Kurz: Die Effizienz der Anlage muss in allen Teilbereichen erheblich verbessert werden.

Wie dieses Ziel zu erreichen ist, hatte die HHLA bereits 2004 mit dem Erfolg des benachbarten Hightech-Terminals Altenwerder vorgemacht. Als weltweit modernste Anlage 2002 in Betrieb gegangen und 2004 nach einer Anlaufphase mit Höhen und Tiefen mit ersten Bestleistungen unterwegs, zeigte dieser Terminal, wie ein optimiertes Terminallayout mit kurzen Wegen zwischen Schiff, Lager, Lkw und Bahn zusammen mit einem hohen Automatisierungsgrad der Gesamtanlage neue Leistungsrekorde ermöglicht. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor war der Leitstand, der die gesamte Anlage steuert und den Arbeitsprozess kontinuierlich mit hoher Flexibilität optimiert.

Die Entscheidung, wesentliche Elemente der erfolgreichen Altenwerder-Technologie auf einen bereits bestehenden, traditionsreichen Großterminal zu übertragen, war ein nicht geringes Wagnis. Anders als der Container Terminal Altenwerder (CTA), der auf der grünen Wiese neu errichtet werden konnte, erfolgte der Ausbau am CTB bei laufendem Betrieb unter Volllast – bei einem Projekt dieser Größenordnung bislang einzigartig. Mit innovativen Bauverfahren und dem Konzept einer „wandernden Baustelle“ gelang es, die Terminalflächen während der Bauphasen optimal zu nutzen und die für den laufenden Betrieb benötigten Flächen zur Verfügung zu stellen. Trotz des damit verbundenen hohen Aufwands hat sich diese Form der Projektsteuerung und



Durch das kombinierte Löschen und Laden werden unnötige Leerfahrten eingespart.

HHLA Container Terminal Altenwerder

Kein Weg umsonst

Keine unnötigen Leerfahrten: Das ist das Prinzip von Dual Cycle. Während es bei der traditionellen Abfertigung viele Leerfahrten gibt, da zumeist erst gelöscht und dann geladen wird, kombiniert der Container Terminal Altenwerder (CTA) die Be- und Entladung. Unnötige Leerfahrten entfallen. Der CTA hat das innovative Umschlagverfahren Dual Cycle 2012 eingeführt – als erster Terminal der Welt auch für die Beförderung auf der Anlage. Die Transportfahrzeuge geben Container an der Brücke ab und bekommen dort neue, die sie zum Lager bringen. Das spart Wege und schont die Ressourcen. „Mit einer kombinierten Be- und Entladung können wir den Umschlagprozess nochmals beschleunigen und die Produktivität in der Schiffsabfertigung weiter erhöhen“, erklärt Dr. Stefan Behn, HHLA-Vorstand für das Segment Container. „Dank Dual Cycle schaffen wir in der gleichen Zeit deutlich mehr Umschlag.“

-realisierung sehr bewährt. Nur so konnte die HHLA ihren Kunden die benötigte Umschlagkapazität zur Verfügung stellen.

Bestens aufgestellt

Mit der Inbetriebnahme der ersten acht Blöcke des automatisierten Lagerkransystems hat der CTB seine Gesamtkapazität von 2,6 Millionen TEU im Jahr 2005 auf jetzt rund 4 Millionen TEU pro Jahr gesteigert. Im Endausbau können mit dann 29 Lagerblöcken über 5 Millionen

TEU jährlich umgeschlagen werden. Dabei wird sich der weitere Kapazitätsausbau dank des innovativen und flexiblen Baukonzepts an der tatsächlichen Nachfrageentwicklung orientieren. „Mit den bisherigen Modernisierungsschritten und unserer weiteren Ausbaustrategie“, so die CTB-Geschäftsführer Thorsten Gloe und Jens Hansen, „ist der Burchardkai bestens aufgestellt, um sich im zunehmend härteren internationalen Wettbewerb durchzusetzen. Jetzt gilt es, die Chancen zu nutzen und die neuen Potenziale auszuschöpfen.“ ■



Doppelt effizient: Der Van-Carrier-Fahrer stellt zwei 20-Fuß-Container gleichzeitig im Lager ab.

HHLA Container Terminal Tollerort

Zwei-Boxen-Taxi

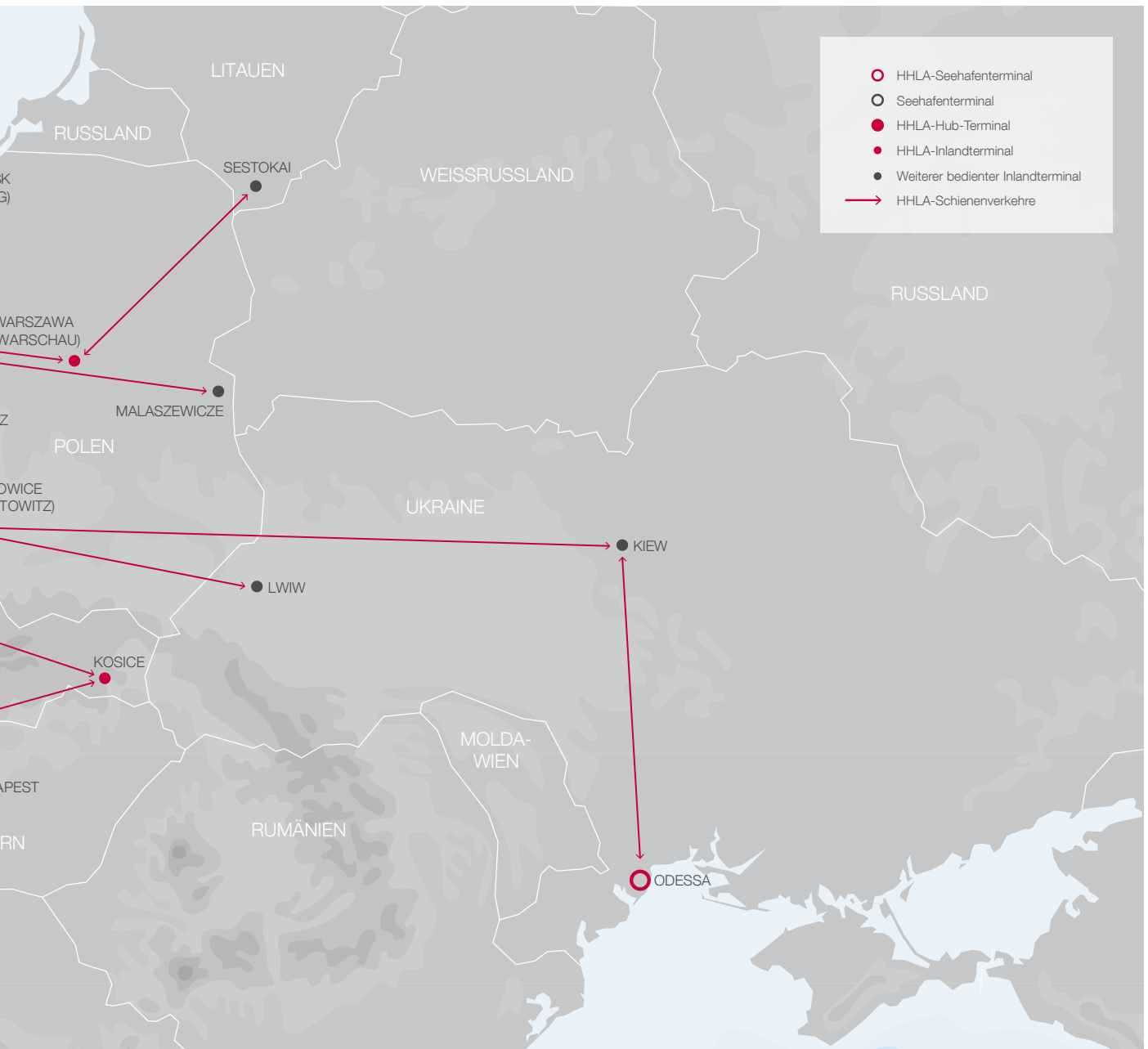
Mit der gleichen Anzahl an Van-Carrier-Fahrten deutlich mehr Container bewegen: Das schafft der Container Terminal Tollerort (CTT), seit dort zwei 20-Fuß-Container gleichzeitig transportiert werden. Das bezeichnet man als Twin-Betrieb. Während auf vielen Terminals die Brücken in diesem effizienten Modus arbeiten, werden die Container in der Regel einzeln von Van-Carriern (VC) auf der Anlage transportiert. Dass auch die VCs im Twin-Betrieb arbeiten, gibt es bisher weltweit nur auf einer Hand voll Terminals – darunter der CTT. Gleich bei seinem Start Ende Mai 2012 lief der Twin-Betrieb der VC am Tollerort sehr gut an. Da die Containerbrücken des Terminals ebenfalls im Twin-Betrieb arbeiten und nun schneller und flüssiger mit Containern beliefert werden, ist seither auch die Einzelbrückenleistung merklich gestiegen.



Das Netzwerk wächst

HHLA INTERMODAL

Mit neuen Verbindungen nach Österreich, Deutschland und in die polnischen Seehäfen haben die Bahntöchter Metrans und Polzug der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ihr Transportnetzwerk deutlich ausgeweitet. Shuttle- und Direktzüge sowie eigene Containerdrehscheiben bringen Leistung und Qualität der maritimen Logistik ins europäische Hinterland.



Der Hamburger Hafen hat seine Position als führender Eisenbahnhafen für die Wachstumsmärkte Mittel- und Osteuropas im Jahr 2012 weiter ausgebaut. Einen wesentlichen Anteil daran hatten die HHLA-Bahntöchter Metrans und Polzug, die ihr Angebot in diesen Märkten deutlich erweitert haben und damit die Grundlagen für ein deutliches Mengenwachstum in den kommenden Jahren legen konnten.

So übernahm Metrans im Oktober 2012 den Containerbahnhof des im verkehrsgeografischen Herzen Niederösterreichs gelegenen Donauhafens Krems und betreibt damit erstmals einen eigenen Terminal in Österreich. Mit Verkehren von und nach Wien, Krems, Enns und Salzburg stärkt Metrans die Rolle Hamburgs

als wichtigster Exporthafen der Alpenrepublik. 2012 wurde zudem der neue Hub-Terminal im tschechischen Ceska Trebova fertiggestellt, über den seit Anfang 2013 ein erheblicher Teil der Österreichverkehre gesteuert wird ▶ siehe auch „Drehscheibe mit Schwung“, Seite 41. Erfolgreich verlief auch der Markteintritt von Metrans in Deutschland. Die Zahl der Direktzüge Hamburg–München konnte von zunächst drei schon Anfang 2013 auf fünf Zugpaare pro Woche erhöht werden. 2013 kommen Verbindungen nach Nürnberg, Leipzig und Dresden dazu.

Auch die HHLA-Tochter Polzug hat 2012 ihr Angebot über den Ende 2011 eröffneten Hub-Terminal in Poznan (Posen) verbessert und ausgeweitet. So wurden

die polnischen Seehäfen Gdynia und Gdansk (Danzig) mit Shuttlezügen an die Drehscheibe Poznan angebunden. Das tägliche Shuttlezugpaar zwischen Hamburg und dem zentral gelegenen Poznan benötigt jetzt nur noch 12 statt der früheren 18 Stunden.

Qualitätsnetz für Europa

Voraussetzung für diese Expansion war die Neuausrichtung der Bahntöchter der HHLA, die bei Polzug mit 100 Prozent (vorher: 33,3 Prozent) und bei Metrans mit 86,5 Prozent (vorher: 51,5 Prozent) im ersten Halbjahr 2012 die alleinige unternehmerische Führung übernommen hat. Vorangegangen war die Entflechtung



Drehscheibe für Europa: Auf den Bahnhöfen der Seehafenterminals starten und enden die Direkt- und Shuttlezüge.

der Gesellschafteranteile von HHLA und Deutscher Bahn bei ihren gemeinsamen Beteiligungsgesellschaften im Bahnbereich ► siehe dazu Seite 99 f.

Damit kann die HHLA ihr Qualitätskonzept für maritime Transport- und Logistikketten in Europa nun konsequent weiterentwickeln. Grundlage dieser Intermodalstrategie ist eine durchgehende Optimierung aller Glieder der Transportkette vom Seehafen bis zum Kunden im Hinterland. Zentrale Bausteine dieser Strategie sind:

- I Direkt- und Shuttlezüge von den Bahnhöfen auf den Seehafenterminals. Dies erspart Rangiervorgänge und steigert die Zuverlässigkeit des Bahntransports erheblich. Shuttlezüge im Taktverkehr verbessern zudem die Planungssicherheit in den globalen Transportketten, weil verspätete Container für bestimmte Zielregionen zeitnah den nächsten Zug nehmen – von Hamburg nach Prag fährt beispielsweise gegenwärtig alle sechs Stunden ein Metrans-Shuttle.
- I Eigene, verkehrsgeografisch ideal gelegene Hub-Terminals wie in Praha/Prag, Ceska Trebova (Tschechien), Dunajska Streda (Slowakei) sowie Poznan/Posen (Polen). Diese Containerdrehscheiben bilden Direktzüge für ein ganzes Netzwerk von Zielbahnhöfen, und zwar günstig und schnell im Umschlag von Zug auf Zug. Sie bieten zudem umfangreiche Serviceleistungen

Metrans-Tragwagen

Leichttragwagen mit Pfiff

Der engen Kooperation mit einem bedeutenden tschechischen Tragwagenbauer verdankt Metrans einen ganz erheblichen Wettbewerbsvorsprung: Die gemeinsam für den Containertransport entwickelten Tragwagen sind um 30 Prozent leichter als das herkömmliche Equipment der europäischen Staatsbahnen. Nachdem schon die erste Generation der Metrans-Tragwagen mit einem Eigengewicht von nur 25 Tonnen um über zehn Prozent leichter war als die 28 bis 29 Tonnen herkömmlicher Containertragwagen, gelang mit dem neuesten Modell ein weiterer Quantensprung auf nur noch 21,5 Tonnen. Bei einem in Deutschland eingesetzten Ganzzug mit 26 Tragwagen werden so insgesamt rund 180 Tonnen Leergewicht eingespart – ökonomisch wie ökologisch ein enormer Gewinn. Ebenso bedeutsam ist der Raumvorteil, den die Tragwagen mit ihrer kompakten Bauweise bieten. Damit fassen die Metrans-Züge bei der in Osteuropa üblichen Maximallänge von 610 Metern auf 23 Tragwagen bereits 92 Standardcontainer. In Westeuropa können sogar 26 Metrans-Tragwagen hinter die Lok gespannt und so bis zu 108 Container bewegt werden, weil hier die Zuglängen aufgrund der längeren Ausweichgleise 720 Meter betragen dürfen. Zum Vergleich: Die Konkurrenz schafft mit dem üblichen Tragwagenmaterial maximal 88 Standardcontainer – bei einer identischen Zuglänge von 720 Metern. Metrans-Züge können damit rund 20 Prozent mehr Container pro Zug transportieren als ihre Wettbewerber. 1.300 eigene Tragwagen umfasst inzwischen die Fahrzeugflotte von Metrans. Ein eigenes Ausbesserungswerk hält die Tragwagen bestens in Schuss.



Platzwunder:
Dank der leichten und kompakten Metrans-Tragwagen passen deutlich mehr Container auf den Zug.

gen rund um den Container – von der Lagerung über den Weitertransport auf der Straße bis hin zu Zollmodalitäten. Mit ihren Depots und Leercontainerlagern sind sie wichtige Puffer für die globalen Transportketten.

- I Eigene Tragwagen und Lokomotiven erhöhen zusätzlich die Planbarkeit und führen zudem zu erheblichen Kostensenkungen (siehe „Leichttragwagen mit Pfiff“, S. 40). So stehen beispielsweise für die neuen Deutschlandverkehre von Metrans in Hamburg moderne Leichttragwagen zur Verfügung. Die Lok- und Tragwagenwartung in eigenen Werken in Tschechien trägt ebenfalls zur Produktionssicherheit und Kostensenkung bei.
- I Eine durchgängige Prozesskette mit eigenen Fahrzeugen und über eigene Anlagen ist die Voraussetzung für eine hohe Qualität der Container begleitenden Informationsflüsse. Dies ermöglicht in enger Zusammenarbeit mit Kunden und Partnern eine verbesserte Zuverlässigkeit, Planbarkeit und Qualität über die gesamte Transportkette.
- I Dienstleistungen der HHLA-Speditionstochter CTD Container-Transport-Dienst ergänzen das Netzwerk. Sie ist nicht nur im Nah- und Hafenerkehr Hamburgs, sondern auch an ausgewählten Standorten für den Straßentransport auf der „letzten Meile“ aktiv.

Die HHLA-Transportsysteme auf der Schiene haben dank ihrer Qualitäten beste Voraussetzungen, Marktanteile vom Straßentransport zu gewinnen. Dies zeigte sich im Rahmen des Projekts „Hamburger Hafen 62+“, in dem sich die Wirtschaftsministerien von Hamburg und Bayern sowie weitere Akteure engagieren, darunter auch die HHLA. Das Ziel: den Schienenanteil beim Containerverkehr zwischen dem Freistaat und dem Hamburger Hafen von bislang 62 Prozent deutlich zu steigern. Zum Vergleich: Die Österreichverkehre werden bereits zu über 90 Prozent, die mit Tschechien zu über 80 Prozent auf der Schiene abgewickelt.

Schiene statt Straße

Im Herbst 2012 hat die HHLA-Tochter Metrans neue Direktzugpaare zwischen Hamburg und München aufgebaut. Mit einem Projektpartner von „Hamburger

Hafen 62+“, der bayernhafen Gruppe, hat Metrans Anfang 2013 auch den Containerterminal in Nürnberg in diese Zugläufe aufgenommen, was die Auslastung der Züge zwischen Bayern und Hamburg weiter erhöht und dabei Verkehre

von der Straße auf die Schiene verlagert. Damit zeigt dieses Teilprojekt beispielhaft, wie ökologische, verkehrspolitische und ökonomische Zielsetzungen durch intelligente Konzepte im Einklang miteinander realisiert werden können. ■■■



*Auf der Durchfahrt.
Der neue Metrans-Terminal
macht Rangieren und
Umspannen überflüssig.*

Terminal Ceska Trebova

Drehscheibe mit Schwung

Mit kaum mehr als Schrittgeschwindigkeit schiebt sich der über 600 Meter lange Stahlbandwurm in die neue tschechische Containerdrehscheibe Ceska Trebova. Sacht senkt die Mehrsystemlok des Typs ES64F4 ihre Stromabnehmer ab und rollt dann unter den mächtigen Portalkränen hindurch, bis der Lokführer den Zug mit 92 Standardcontainern (TEU) aus Hamburg-Altenwerder punktgenau an der Markierung zum Stehen bringt. Hier fahren die Stromabnehmer wieder hoch, denn der Europrinter wird einige Stunden später beim Anfahren die volle Kraft seiner 6.400 kW brauchen.

Stolz nennt Metrans-Geschäftsführer Jiri Samek seine jüngste, 2012 errichtete Anlage im traditionsreichen ostböhmischen Eisenbahnknotenpunkt Ceska Trebova „unsere Modellanlage“. Der besondere Clou ist, dass hier keine Rangierloks mehr benötigt werden. Ohne Umspannen können die Streckenloks nach dem Be- und Entladen direkt weiterfahren. Dank der drei Portalkräne dauert es nur wenige Stunden, um einen Ganzzug abzufertigen. Das spart nicht nur die Kosten für Rangiervorgänge und eine weitere Lok, sondern vor allem ganz erheblich Zeit in der Transportkette. So kann der Zug seine Ladung aus Hamburg auch schneller auf Züge für unterschiedliche Zielbahnhöfe verteilen und selbst Container für seinen Endbahnhof im österreichischen Krems aufnehmen. Fünf bis acht Stunden Zeitgewinn bringt das gegenüber herkömmlichen Containerbahnhöfen.

Der 180 Kilometer östlich von Prag gelegene Eisenbahnknoten blickt auf eine lange Geschichte zurück. Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts bauten hier Eisenbahningenieure der k. u. k. Doppelmonarchie eine Hauptmagistrale, die Wien mit dem böhmischen Industrieviertel und Prag verband sowie über Sachsen und Preußen den Anschluss an die Nord- und Ostsee herstellte. Zu Ostblockzeiten wurde das Bahndrehscheibe zu einem der größten Rangierbahnhöfe des osteuropäischen Wirtschaftsverbands Comecon ausgebaut. Auch die Eisenbahnerausbildung hatte in der kleinen mittelalterlichen Stadt, der die Eisenbahn im 19. Jahrhundert zu neuer wirtschaftlicher Blüte verhalf, eine lange Tradition. Nach der Wende erlebten die Rangieranlagen zunächst einen Niedergang. Kein Wunder, dass die Neuansiedlung des Metrans-Terminals aktuell vor Ort auf große Begeisterung stößt.

Heute liegt der Terminal Ceska Trebova zentral im Paneuropäischen Verkehrskorridor IV und auf der Route 22 der Transeuropäischen Netze (TEN) mit dem Streckenverlauf Nürnberg/Dresden–Prag–Wien–Budapest–Sofia. Schon kurz nach der Inbetriebnahme im Januar 2013 liefen 16 Züge täglich den Hub-Terminal an. Von hier aus erschließt Metrans den gesamten Südosten Tschechiens, die Slowakei, Ungarn und Österreich für die deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven.

Highlights 2012



Burchardkai

Größtes Containerschiff der Welt erstmals in Hamburg abgefertigt

Auf ihrer Jungfernfahrt hat die „CMA CGM Marco Polo“ im Dezember als ersten kontinentaleuropäischen Hafen Hamburg angefahren. Dort wurde das Schiff mit Platz für 16.020 Standardcontainer am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) abgefertigt. Das Schiff verkehrt im FAL1-Dienst zwischen Fernost und Nordeuropa, auf der bedeutendsten internationalen Handelsroute. Um die Leistungsfähigkeit des CTB gerade auch in der Großschiffsabfertigung weiter zu stei-

gern und seine Kapazität nachfragegerecht auszubauen, hat die HHLA in den vergangenen Jahren rund 400 Millionen Euro in ihren größten Terminal investiert. „Wir haben den Burchardkai gezielt auf die Abfertigung von Großcontainerschiffen der neuesten Generation vorbereitet. Durch kontinuierliche Innovationen und den großen Einsatz unserer Mitarbeiter halten wir unsere Terminals an der europäischen Spitze“, sagt Dr. Stefan Behn, HHLA-Vorstand für das Segment Container.



Speicherstadt

Wohnideen

Reizvolle Konzepte für moderne Wohnungen, die den Charakter der denkmalgeschützten Speicher aufgreifen, sind das Ende Mai vorgestellte Ergebnis des Ideenwettbewerbs „Wohnen in der Speicherstadt“. Der von der Behörde für Stadtentwicklung und der HHLA ausgerichtete Wettbewerb zeigt, wie Wohnen als belebender Baustein einer attraktiven Nutzungsvielfalt in die Speicherstadt integriert werden kann.



Blue Port

Blaue Faszination

Mit 6.000 Leuchtstoffröhren wurde der Hamburger Hafen für das „Blue Port“-Projekt von Lichtkünstler Michael Batz Mitte August eindrucksvoll inszeniert. Eine Woche lang erstrahlten Brücken der drei HHLA-Containerterminals, das Gelände am Multifunktionsterminal O'Swaldkai und der 76 Meter hohe Schwimmkran „HHLA III“ in leuchtendem Blau. Die Auslaufparade bestaunten 250.000 Besucher.



Polzug

Hafenanbindung

Mit drei Rundläufen pro Woche bindet Polzug seit August die polnischen Seehäfen Danzig und Gdingen enger an das Hinterland. Die Ganzzüge pendeln zum Hub-Terminal Posen, dort laufen die in- und ausländischen Verkehre zusammen.



Metrans

Erster eigener Terminal in Österreich

Die HHLA-Bahntochter Metrans hat im Oktober die Betriebsgesellschaft des trimodalen Containerterminals im österreichischen Donauhafen Krems erworben. „Mit dem neuen Standort erweitern wir unser Netzwerk um einen verkehrsgeografisch ideal in der Mitte Niederösterreichs gelegenen Terminal. Er bietet ausgezeichnete

Voraussetzungen, um die Österreichverkehre von und zu den von uns bedienten europäischen Seehäfen weiter auszubauen“, urteilt Metrans-Geschäftsführer Jiri Samek. Der trimodale Terminal ist an Donau, Straße und Schiene angeschlossen und verfügt über vier ganzzugfähige, 680 Meter lange Gleise.



Freihafenende

Zollumstellung

Bereits zum 1. Dezember 2012 und damit einen Monat vor dem offiziellen Freihafen-Ende wechselte die HHLA auf die Seezollhafenprozesse. So konnte die Umstellung bis Ende Dezember vollständig erfolgen. Dank dieses Vorgehens und der umfangreichen Vorbereitung verlief das Freihafenende am 1.1.2013 an den HHLA-Terminals reibungslos. Die Verzollung erfolgt bei zwei Dritteln der Container vor ihrer Abholung auf elektronischem Wege.



CTD

Nasse Umfuhr schont Umwelt

Wenn Container zwischen Terminals im Hamburger Hafen bewegt werden, organisiert meist der Marktführer Container-Transport-Dienst CTD diese Umfuhren. Um seinen Kunden eine ökologische Alternative zum Lkw zu bieten und die Straßen im Hafen zu entlasten, arrangiert CTD seit Herbst zunehmend Verkehre mit dem Binnenschiff. Optimal beladen machen Schubschiffverbände mit maximal 210 Standardcontainern bis zu 100 Lkw-Fahrten überflüssig und verringern die CO₂- sowie Lärmemissionen.



Jasper-Touren

Besucheraansturm im Hafen

Über 30.000 Besucher haben 2012 an Jasper-Hafentouren teilgenommen und per Bus die HHLA Container Terminals Altenwerder und Burchardkai erkundet. Die Tour „Auge in Auge mit den Giganten“, die hautnah exklusive Einblicke in den modernen Hafenumschlag bietet, feierte damit ihr erfolgreiches Jubiläum: Seit Beginn der Kooperation von HHLA und Jasper vor zehn Jahren ist die Besucherzahl stark gestiegen. Die Führer werden kontinuierlich von der HHLA nachgeschult, damit sie stets auf dem neusten Stand der Technik sind – wie die HHLA-Terminals.



Elektromobilität

Am Tollerort fährt die größte Elektroautoflotte der Nordrange-Häfen

Für CO₂-freien Personentransport setzt der HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) seit Dezember 24 Kangoo Maxi Z.E. (Zero Emission) ein. Angetrieben werden sie durch Strom aus erneuerbaren Energien. Um sie im 24-Stunden-Betrieb des Terminals optimal einzusetzen, wurde für jeden Kangoo ein eigener Parkplatz samt Ladesäule geschaffen. „Der CTT setzt konsequent auf Elek-

troautos. Dies ist im Zuge unserer Nachhaltigkeitsstrategie ein weiterer logischer Schritt in unserem Bemühen, Diesel immer stärker durch Strom aus erneuerbaren Energien zu ersetzen und so die CO₂- und Lärmemissionen auf unseren Hafenterminals maßgeblich zu senken“, erklärt der HHLA-Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters.

Die Aktie

Aufwärtsbewegung an den Aktienmärkten

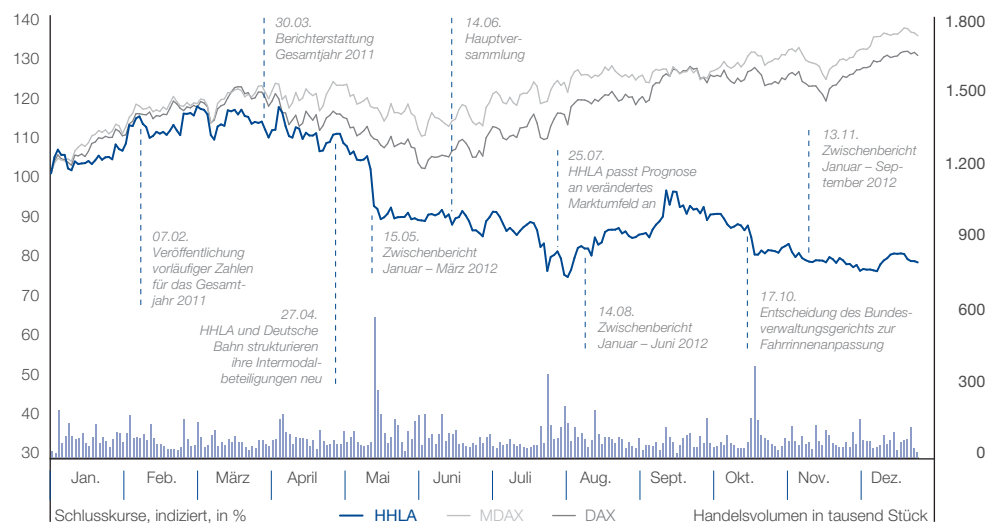
Trotz zeitweiser Schwankungen zeigte der deutsche Aktienmarkt im Jahresverlauf 2012 eine deutlich positive Entwicklung. Bereits zu Jahresbeginn gaben optimistische Konjunkturaussichten und überzeugende Unternehmensergebnisse den Leitindizes kräftigen Auftrieb. Zwar dämpften Sorgen um die Wachstumsstärke Chinas zeitweilig die Erwartungen, aber selbst die daraus folgende Korrekturphase hatte keinen nachhaltigen Einfluss auf die Kursverläufe an der Börse. So verzeichneten alle relevanten deutschen Aktienindizes bis zum Ende des ersten Quartals starke Zugewinne. Der positive Trend wurde erst durch die wiederkehrende Unsicherheit über die weitere Konjunktorentwicklung, die anhaltende Schuldenkrise im europäischen Währungsraum und die labile Verfassung des Finanzmarkts unterbrochen. Deutliche Kursverluste waren die Folge. Nach einer kurzfristigen Erleichterung über den Ausgang der zweiten Parlamentswahl in Griechenland gegen Ende des zweiten Quartals stabilisierten erst die Ergebnisse des EU-Gipfels und bessere US-Wirtschaftsdaten die allgemeine Wertentwicklung. Zusätzlichen Schub verlieh dabei die stark expansive Geldpolitik wichtiger Notenbanken, deren Liquiditätsbereitstellung zu hohem Anlagedruck führte. Mit der Entscheidung des deutschen Bundesverfassungsgerichts, den

Euro-Rettungsschirm ESM zu billigen, gewann der Markt weiter an Sicherheit. Verhaltene Konjunktursignale aus den USA und ein markanter Rückgang des ifo-Geschäftsklimaindex dämpften die Kursverläufe dann noch einmal gegen Ende des dritten Quartals, bevor optimistische Erwartungen überwogen und die Kurse bis zum Jahresende auf Höchststände trieben. Der DAX legte insgesamt um 29,1 % auf 7.612 Punkte zu. Der MDAX übertraf den deutschen Leitindex mit 34,7 % und schloss am Jahresende bei 12.103 Punkten.

HHLA-Aktie unter Sonderbelastung

2012 bewegte sich die HHLA-Aktie in einem schwierigen Umfeld: Vor allem die anhaltende Unsicherheit um die verzögerte Fahrrinnenanpassung der Elbe, damit einhergehende Mehrkosten in der Abfertigung von Großcontainerschiffen, sowie Überkapazitäten unter den Terminalbetreibern in Nordeuropa und die schwache Entwicklung des Asienhandels belasteten den Kurs. Zu Jahresbeginn konnte die Aktie den Schwung, den die positive Stellungnahme der EU-Kommission zur Umweltverträglichkeit der Fahrrinnenanpassung im Schlussquartal 2011 ausgelöst hatte, zunächst noch mitnehmen. Auch die vorläufigen Eckdaten zum Geschäftsjahr 2011, die die HHLA Anfang Februar bekanntgab, konnten am Kapital-

Kursverlauf 2012



Quelle: Datastream

markt überzeugen. Damit erreichte der Kurs bereits am 29. Februar sein Jahreshoch von 26,56 €. In der Folge führte die ausstehende Zustimmung Niedersachsens zur Fahrinnenanpassung zu Bedenken hinsichtlich einer zügigen Realisierung dieses öffentlichen Infrastrukturvorhabens. Zugleich lösten neu gebildete Reederallianzen mit ihren noch unklaren Auswirkungen auf die Marktstellung von Terminalbetreibern spürbare Verunsicherung aus. Obwohl der Planfeststellungsbeschluss zur Verbesserung der nautischen Erreichbarkeit des Hamburger Hafens noch im Frühjahr vorgelegt und von allen beteiligten Bundesländern mitgetragen wurde und die HHLA eine zukunftsweisende Neuausrichtung des Segments Intermodal initiierte, erfuhr die Kursentwicklung mit der Zwischenberichterstattung zum ersten Quartal 2012 einen deutlichen Rückschlag. Belastend wirkte vor allem der übergangsweise Zusatzaufwand im Rahmen der Modernisierung des größten Containerterminals des HHLA-Konzerns. Im Zuge der Rücknahme kurzfristiger Ergebniserwartungen wurde die HHLA-Aktie mit einem deutlichen Abschlag gehandelt, zu der auch die Verbandsklagen gegen die Fahrinnenanpassung der Elbe vor dem Bundesverwaltungsgericht beitrugen. Obgleich Konkurrenzhäfen entlang der nordeuropäischen Küste zur Jahresmitte bereits Mengenrückgänge vermelden mussten, führte die konjunkturbedingte Rücknahme der Wachstumserwartungen für das Geschäftsjahr 2012 auf ein stabiles Umschlagvolumen Ende Juli zu

weiteren Kursverlusten. Bei allgemein rückläufigen Volumina in den Asien-Europa-Verkehren notierte der Titel am 2. August mit 17,00 € auf seinem Jahrestiefststand. Anschließend erholte sich der Kurs bis zur Zwischenberichterstattung zum ersten Halbjahr 2012 und legte am Tag der Veröffentlichung um weitere 5 % zu. Die Ergebnisse, die vor allem Verbesserungen im Zuge der Modernisierung des HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) zeigten, wurden am Kapitalmarkt positiv aufgenommen und als Beleg für planmäßige Fortschritte gesehen. Als viele Wirtschaftsdaten die Neueinschätzung der HHLA von Ende Juli bestätigten, entwickelte sich der HHLA-Aktienkurs zunächst parallel zum MDAX und konnte zeitweise Boden gutmachen. Negative Wirtschaftsdaten aus China, den USA und dem Euroraum setzten dem Papier jedoch zum Ende des dritten Quartals nochmals zu. Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig, die Fahrinnenanpassung der Elbe vorläufig auszusetzen und eine weitergehende Entscheidung in das Hauptsacheverfahren abzugeben, sorgten im Oktober schließlich für große Enttäuschung am Kapitalmarkt. Insbesondere die Unklarheit über den zusätzlichen Zeitbedarf führte zu starker Verunsicherung und dementsprechend kräftigen Verkaufsdruck. So schloss die HHLA-Aktie zum Jahresende mit 17,82 € bzw. einem Minus von 21,9 % gegenüber dem Vorjahr. Per Jahresende betrug die Marktkapitalisierung der börsennotierten Teilkonzerns Hafenlogistik 1,2 Mrd. €.

Kennzahlen HHLA-Aktie

in €	2012	2011
Jahresschlusskurs ¹	17,82	22,83
Jahreshöchstkurs ¹	26,59	35,81
Jahrestiefstkurs ¹	17,00	19,65
Jahresveränderung in %	- 21,9	- 33,9
Durchschnittliches Handelsvolumen ¹ je Tag in Stück	88.585	106.157
Gesamtanzahl Aktien in Stück	72.753.334	72.679.826
Börsennotierte A-Aktien in Stück	70.048.834	69.975.326
Nicht börsennotierte S-Aktien in Stück	2.704.500	2.704.500
Dividende je A-Aktie	0,65 ²	0,65
Dividendenrendite in %	3,6	2,8
Marktkapitalisierung zum 31.12. (A-Aktien) in Mio. €	1.248,3	1.597,2
Kurs-Gewinn-Verhältnis zum 31.12.	16,7	19,6
Ergebnis je Aktie	0,95	1,20

¹ XETRA

² Dividendenvorschlag für das Geschäftsjahr 2012

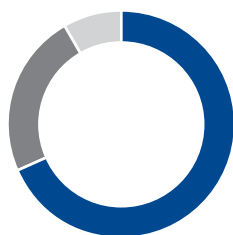
Regionale Verteilung der IR-Aktivitäten



- 26% Großbritannien
- 17% Deutschland
- 13% Schweiz
- 12% USA
- 8% Frankreich
- 7% Skandinavien
- 5% Italien
- 4% Österreich
- 4% Irland
- 2% Australien
- 1% Sonstige Länder

Quelle: Kontakte auf Investorenkonferenzen und Roadshows 2012

Aktionärsstruktur per 31.12.2012



- 68,4% Freie und Hansestadt Hamburg
- 23,1% Institutionelle Investoren
- 8,5% Privatanleger

Quelle: Aktienregister

Großes Interesse am Kapitalmarkt

Aufgrund der besonderen Rahmenbedingungen rund um die HHLA-Aktie, geprägt vom hohen Stellenwert öffentlicher Infrastrukturmaßnahmen, volatilen Konjunktur- und Branchendaten sowie weitreichenden Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Konzerns waren eine zeitnahe und umfassende Informationsvermittlung sowie ein offener Dialog mit Anlegern und Finanzanalysten einmal mehr von zentraler Bedeutung. Die IR-Aktivitäten der HHLA wurden daher im Berichtsjahr weiter ausgebaut mit dem Ziel, sämtliche Aspekte des Geschäftsmodells, die für die Wertentwicklung relevant sind, durch eine effektive Finanzkommunikation transparent zu machen. Um die Informationsbedürfnisse von Privatanleger abzudecken, besuchte die HHLA verschiedene Anlegerforen in Deutschland und nahm an einer Messe speziell für Privatinvestoren teil. Gespräche mit institutionellen Investoren fanden im Rahmen von Konferenzen und Roadshows an den maßgeblichen Handelsplätzen Frankfurt, London und New York statt. Ergänzt wurden diese Maßnahmen durch zahlreiche Investorengespräche in weiteren Finanzzentren Kontinentaleuropas, Großbritanniens, der USA sowie am Hauptsitz der HHLA in Hamburg. Die Informations- und Gesprächsangebote stießen dabei auf großes Interesse und wurden zu jeder Gelegenheit vollumfänglich genutzt. Darüber hinaus erläuterte der Vorstand die Geschäftsentwicklung in quartalsweise stattfindenden Telefonkonferenzen.

Interessenten konnten 2012 erneut auf ein breites Informationsangebot zurückgreifen: Neben den Finanzberichten, Kennzahlentabellen und Kursinformationen wurden auf der Internetseite der HHLA auch aktuelle Präsentationen und Filmaufnahmen des Terminalbetriebs zum Download angeboten. Zusätzlich nutzte das Unternehmen den Kommunikationskanal twitter, um auf künftige und aktuelle Bekanntmachungen des Unternehmens hinzuweisen. Auch die Möglichkeit über E-Mail und Telefon mit dem IR-Team in Kontakt zu treten, wurde 2012 intensiv genutzt. Die Anleger der HHLA interessierten sich über den Umgang mit den Spitzenbelastungen infolge der Schiffsgrößenentwicklung und der Modernisie-

rung am Container Terminal Burchardkai hinaus vor allem für die weiteren Schritte zur geplanten Fahrinnenanpassung der Elbe und die zukünftige Wettbewerbsdynamik. In zahlreichen Gesprächen wurden zudem die aktuelle Geschäftsentwicklung, das konjunkturelle Umfeld und die strategischen Wachstumsperspektiven des Unternehmens intensiv beleuchtet. Ungeachtet der enttäuschenden Kursentwicklung fand die Kommunikationsarbeit der HHLA am Kapitalmarkt erneut Wertschätzung: So erreichte die HHLA nach einer Umfrage des US-Anlegermagazins „Institutional Investor“ unter mehr als 2.000 Kapitalmarktteilnehmern den zweiten Platz in der Rubrik „Europe’s Best Investor Relations Professional“ im Transportsektor. Zudem konnte das Leitmedium der HHLA im renommierten Wettbewerb der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster und des managermagazin um den besten Geschäftsbericht in den Top 10 der MDAX-Berichte um drei Plätze auf Platz 7 vorrücken.

Breit gestreute Aktionärsbasis

Die Aktionärsbasis der HHLA zeigte sich auch im Jahr 2012 weitgehend stabil. Größter Anteilseigner blieb mit 68,4 % unverändert die Freie und Hansestadt Hamburg. Der Streubesitz betrug 31,6%. Nach den Stimmrechtsmitteilungen, die der HHLA zum Jahresende 2012 vorlagen, kam aus dem Streubesitz allein der US-amerikanische Investor First Eagle Investment Management LLC mit 3,02 % auf einen Anteilsbesitz oberhalb der Meldeschwellen. Unter den täglich gehandelten Titeln verlagerte sich der Anteilsbesitz leicht zugunsten von Privatanleger, in deren Depots sich zum Jahresende 8,5 % des Grundkapitals befanden (im Vorjahr: 8,2 %). Hierzu trug auch das dritte Mitarbeiter-Beteiligungsprogramm der HHLA bei, das im April 2012 von rund 77 % der teilnahmeberechtigten Belegschaft genutzt wurde, das Grundkapital jedoch nur geringfügig um etwa 0,1 % erhöhte. Institutionelle Investoren hielten demgegenüber mit 23,1 % aller Aktien weiter den Großteil des Streubesitzes (im Vorjahr: 23,3 %). Insgesamt blieb das Grundkapital der HHLA unter rund 35.000 registrierten Aktionären breit gestreut. Die größten Anteilseigner im

Streubesitz verteilen sich regional vorwiegend auf Deutschland, die USA, Großbritannien und weitere, vor allem kontinentaleuropäische Länder.

Analysten sehen Potenziale

Am Jahresende 2012 wurde die Aktie der HHLA von 25 Analysten beobachtet und bewertet. Im Berichtsjahr konnte eine weitere Studie mit einer Kaufempfehlung hinzugewonnen werden. Damit hat die HHLA-Aktie ihre außerordentlich breite Abdeckung im MDAX-Vergleich aufrecht erhalten. Rund zwei Drittel der Analysten empfiehlt, die HHLA-Aktie zu kaufen oder zu halten. Sie betonen die Potenziale, die im erwarteten Wachstum der Kernmärkte, in der geplanten Fahrinnenanpassung der Elbe sowie in weiteren Effizienzsteigerungen liegen. Analysten mit Verkaufsempfehlung legen ihr Augenmerk vor allem auf die ansteigende Wettbewerbsintensität unter den Nordrange-Häfen sowie die Risiken, die mit der noch nicht erfolgten Fahrinnenanpassung und der volatilen Konjunktorentwicklung verbunden sind. 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 Meinungsbild 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.

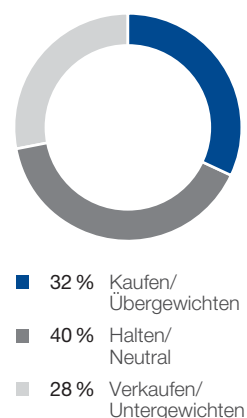
Stammdaten HHLA-Aktie

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
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

Stabiler Dividendenvorschlag

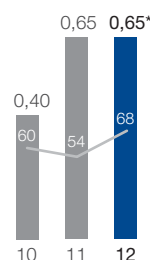
Am 14. Juni 2012 fand in Hamburg die fünfte ordentliche Hauptversammlung seit dem Börsengang der HHLA im Jahr 2007 statt. Vertreten waren rund 1.000 Aktionäre bzw. 83 % des Grundkapitals (im Vorjahr: 82 %). Den Beschlussvorschlägen von Aufsichtsrat und Vorstand stimmten die anwesenden Anteilseigner mit großer Mehrheit zu – so auch einer Anhebung der Dividende um 18,2 % auf 0,65 € je dividendenberechtigter Aktie des börsennotierten Teilkonzerns Hafenlogistik (A-Aktie). Insgesamt schüttete die HHLA damit 45,5 Mio. € aus (im Vorjahr: 38,5 Mio. €), was einer Ausschüttungsquote von 54 % des Jahresüberschusses nach Anteilen anderer Gesellschafter des Teilkonzerns Hafenlogistik entsprach. Die Dividende wurde am 15. Juni an die Aktionäre ausgezahlt. In Relation zum Kurs erzielte die HHLA-Aktie eine Dividendenrendite von rund 3,6 %, womit sie in der Rentabilität ihrer Ausschüttung zum oberen Drittel der MDAX-Titel zählte. Trotz des 2012 gesunkenen Ergebnisses werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung 2013 eine stabile Dividende von 0,65 € je A-Aktie vorschlagen. Der Gesamtbetrag bliebe mit 45,5 Mio. € auf Vorjahresniveau. Die Ausschüttung würde auf eine vergleichsweise hohe Quote von 68,4 % ansteigen. Damit ginge die HHLA über den Mindestanspruch ihrer Dividendenpolitik, nach Möglichkeit mindestens 50 % des relevanten Jahresüberschusses des Teilkonzerns Hafenlogistik an ihre Aktionäre auszuschütten, deutlich hinaus.

Analystenempfehlungen per 31.12.2012



Eine Übersicht der Finanzanalysten findet sich auf ► www.hhla.de

Dividendenentwicklung je börsennotierter A-Aktie



* Dividendenvorschlag
— Ausschüttungsquote bezogen auf das Ergebnis je Aktie des Teilkonzerns Hafenlogistik in %



Künftige und aktuelle Bekanntmachungen des Unternehmens werden auch auf dem Kommunikationskanal Twitter unter HHLA_IR angeboten.

QR-Code zu Twitter:



Bericht des Aufsichtsrats



Prof. Dr. Peer Witten
Vorsitzender
des Aufsichtsrats

Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2012 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 2012 fanden turnusmäßig vier Aufsichtsratssitzungen, eine konstituierende Sitzung, eine Sondersitzung sowie zwei schriftliche Beschlussverfahren statt. Es hat – mit Ausnahme von Mitgliedern, die im Berichtszeitraum regulär aus dem Amt ausgeschieden sind – 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 28. März 2012 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 2011 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 2012. Es wurden außerdem u. a. die Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung 2012, insbesondere die Wahlvorschläge zum Aufsichtsrat, der Bericht des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung, der Corporate-Governance-Bericht, die Gewährung von Patronatserklärungen, eine Mitarbeiterkapitalbeteiligung und die damit verbundene Ausnutzung des Genehmigten Kapitals I sowie die Restrukturierung wesentlicher Intermodal-Aktivitäten behandelt.

In der Sondersitzung am 27. April 2012 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Neuausrichtung des Intermodalsegments und stimmte einer Entflechtung der gemeinsamen Gesellschaftsstrukturen zwischen der HHLA und der Deutschen Bahn zu. In einem schriftlichen Umlaufverfahren hat sich der Aufsichtsrat im April darüber hinaus

mit der Mitarbeiterkapitalbeteiligung und der damit verbundenen teilweisen Ausnutzung des Genehmigten Kapitals I befasst.

In der Sitzung am 6. Juni 2012 befasste sich der Aufsichtsrat u. a. mit der Lage des HHLA-Konzerns, der Vorbereitung der Hauptversammlung sowie mit einer Änderung der Satzung betreffend die Fassung.

Im Anschluss an die Neuwahlen der Anteilseignervertreter auf der Hauptversammlung am 14. Juni 2012 sowie die bereits zuvor erfolgten Neuwahlen der Arbeitnehmervertreter fand am 25. Juni 2012 eine konstituierende Sitzung des neu gewählten Aufsichtsrats statt. In dieser Sitzung wurde Herr Prof. Dr. Witten zum Vorsitzenden und Herr Wolfgang Rose zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Weiterhin wurden der Vermittlungsausschuss sowie die weiteren derzeit fünf Ausschüsse des Aufsichtsrats gebildet. Eine Übersicht der Ausschüsse und seiner Mitglieder finden Sie im ► Corporate-Governance-Bericht, Seite 53 ff.

In der September-Sitzung bildeten die Strategie und das Geschäftsmodell der HHLA, der Kauf der von PKP Cargo S.A. gehaltenen Geschäftsanteile an der Polzug Intermodal GmbH und Eigenkapitalmaßnahmen zugunsten dieser Gesellschaft, Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex sowie eine korrespondierende Anpassung der Geschäftsordnung wesentliche Schwerpunkte. Es folgte im September ein schriftliches Umlaufverfahren, in dem der Aufsichtsrat dem Kauf der von PKP Cargo an der Polzug Intermodal GmbH gehaltenen Geschäftsanteile durch die HHLA Intermodal GmbH zustimmte.

In der letzten Sitzung des Berichtszeitraums am 7. Dezember befasste sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit dem Wirtschaftsplan 2013, dem der Aufsichtsrat zustimmte, sowie der mittelfristigen Unternehmensplanung 2014 bis 2017. In einem weiteren Schwerpunkt befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Risikomanagementsystem der HHLA und hierbei insbesondere mit den Ergebnissen der Risikoinventur. Vorstand und Aufsichtsrat haben darüber hinaus die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex erörtert, und der Aufsichtsrat hat die Abgabe der jährlichen Entsprechenserklärung beschlossen. Der Aufsichtsrat befasste sich weiterhin mit dem Verkauf des Logistikzentrums Altenwerder und erteilte seine Zustimmung hierzu.

Die Mitglieder des Vorstands haben bis auf die konstituierende Sitzung an allen Sitzungen des Aufsichtsrats teilgenommen.

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 und Mandate, Seite 62 ff.

Der **Finanzausschuss** trat im Berichtszeitraum insgesamt viermal zusammen: im März, im Mai, im August und im November 2012. Kernpunkte seiner Tätigkeit waren dabei neben der Konzernergebnisentwicklung und der allgemeinen Finanzlage des Konzerns die Befassung mit Patronatserklärungen im Rahmen einer Immobilienprojektfinanzierung in der S-Sparte sowie zugunsten der Polzug Intermodal GmbH (März-Sitzung). Im August bildeten die Eigenkapitalmaßnahmen zugunsten der Polzug Intermodal GmbH einen inhaltlichen Schwerpunkt. In der Dezember-Sitzung befasste sich der Finanzausschuss insbesondere mit der ausführlichen Vorprüfung des Wirtschaftsplans 2013, der Mittelfristplanung 2014 bis 2017 sowie dem Verkauf des Logistikzentrums Altenwerder.

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 für das Geschäftsjahr 2011 und eine Beschlussempfehlung an den Aufsichtsrat für die Unterbreitung eines Wahlvorschlags an die Hauptversammlung zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2012 sowie für die prüferische Durchsicht des verkürzten Abschlusses und Zwischenlageberichts für das erste Halbjahr 2012. 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 Ab-

schlussprüfers liegen keine Umstände vor, die seine Befangenheit erkennen lassen. In der Mai-Sitzung bildeten der Zwischenbericht für das erste Quartal 2012 sowie der Bericht über die Prüfungstätigkeit der internen Revision die Schwerpunkte. Der Leiter der Internen Revision nahm an dieser Sitzung als Berichtersteller teil und gab umfassend Auskunft. In der dritten Sitzung im August hat sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit dem Zwischenbericht für das erste Halbjahr 2012 sowie mit den Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex im Berichtszeitraum und einer entsprechenden Anpassung der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats befasst. In der November-Sitzung bildeten der Zwischenbericht für das dritte Quartal 2012, die Erörterung von Prüfungsschwerpunkten und damit der Auftrag zur Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2012 an den Abschlussprüfer sowie die Erörterung der Ergebnisse der Risikoinventur 2012 die Schwerpunkte. Weiterhin hat sich der Prüfungsausschuss in dieser Sitzung ausführlich mit dem Internen Kontrollsystem, dem Risikomanagementsystem, der Internen Revision und dem Compliance Management System befasst. Die Vorbereitung der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex bildete einen weiteren Schwerpunkt. Der Compliance-Beauftragte der HHLA erstattete in dieser Sitzung seinen Jahresbericht; an den anderen Sitzungen des Prüfungsausschusses nahm er ebenfalls 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 2012 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 2011 (März-Sitzung) als auch der Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2013 und die Mittelfristplanung für die Jahre 2014 bis 2017 (November-Sitzung).

Der **Nominierungsausschuss** ist im Geschäftsjahr 2012 dreimal zusammengetreten. Er befasste sich in seinen Sitzungen im März mit der Kandidatenauswahl und der Unterbreitung von Wahlvorschlägen an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die letztjährige Hauptversammlung. So wurden dem Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der für ihn formulierten Ziele hinsichtlich seiner Zusammensetzung u. a. mit Frau Bödeker-Schoemann und Frau Dr. Roggencamp zwei Kandidatinnen für dessen Wahlvorschläge

an die Hauptversammlung vorgeschlagen. Im Dezember bildete die Vorbereitung der Zielaktualisierung hinsichtlich der Zusammensetzung des Aufsichtsrats den Schwerpunkt.

Der **Personalausschuss** und der **Vermittlungsausschuss** sind im Berichtszeitraum nicht zusammengetreten.

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

Corporate Governance

In der Prüfungsausschusssitzung am 26. November 2012 wurde die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemeinsam mit dem Vorstand ausführlich besprochen und vorbereitet, in der Dezember-Aufsichtsratsitzung beschlossen und die gemeinsame Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz (AktG) am 7. Dezember 2012 abgegeben. Sie wurde der Öffentlichkeit auf der Internetseite der HHLA unter ► 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, traten im Berichtsjahr nicht auf.

Über die Entsprechenserklärung und die Corporate Governance bei der HHLA berichten Vorstand und Aufsichtsrat im Corporate-Governance-Bericht für das Jahr 2012. ► siehe auch Corporate-Governance-Bericht, Seite 53 ff.

Abschlussprüfung

Die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Hamburg, wurde von der Hauptversammlung am 14. Juni 2012 zum Abschlussprüfer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht des verkürzten Abschlusses und des Zwischenlageberichts für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2012 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 Konzernab-

schluss 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 2012 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 2012 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.“

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 18. März 2013 vorgenommen. In der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 25. März 2013 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 für die Gesellschaft erbracht. Der Abschlussprüfer hat den Aufsichtsrat über Art und Umfang dieser Leistungen informiert.

Nach ausführlicher Besprechung des Prüfungsverlaufs und der Prüfungsergebnisse des Abschlussprüfers und nach eingehender Auseinandersetzung mit den Prüfungsberichten des Abschlussprüfers sowie des Vorschlags des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns und auf Basis seiner eigenen Prüfung und Erörterung des Jahresabschlusses inklusive der Sparteneinzelabschlüsse, des Konzernabschlusses inklusive der Teilkonzernabschlüsse, der Lageberichte für die HHLA und deren Konzern, des Berichts über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen, des Berichts über die Beziehungen zwischen A- und S-Sparte und des Vorschlags des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns stimmte der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung keine Einwendungen zu erheben sind, und billigte in der Bilanzsitzung am 25. März 2013 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 2012 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

Bei den auf der Hauptversammlung am 14. Juni 2012 erfolgten Neuwahlen der Anteilseignervertreter wurden die folgenden Personen für die neue Amtszeit in den Aufsichtsrat gewählt: Prof. Dr. Peer Witten, Petra Bödeker-Schoemann, Dr. Bernd Egert, Dr. Norbert Kloppenburg, Michael Pirschel und Dr. Sibylle Roggencamp.

Bei den bereits zuvor im Juni 2012 erfolgten Neuwahlen der Arbeitnehmervertreter wurden die folgenden Personen in den Aufsichtsrat gewählt: Wolfgang Rose, Torsten Ballhause, Holger Heinzl, Frank Ladwig, Arno Münster und Norbert Paulsen.

Weitere Informationen zu den Aufsichtsratsmitgliedern finden Sie auch im Abschnitt ► Organe und Mandate, Seite 62 ff.

Die Wahl erfolgte jeweils für die Zeit bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2016 beschließt. Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 25. Juni 2012 konstituiert. Dabei wurde Herr Prof. Dr. Witten zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Wolfgang Rose zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Mit dem Ablauf der vorangehenden Amtszeit im Sommer 2012 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden sind die Herren Klauke, Dr. Klemmt-Nissen, Mendrzik, Stork und Wohlers. Der Aufsichtsrat dankt ihnen für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Vorstand

Beim Vorstand hat es im Berichtszeitraum keine personellen Veränderungen gegeben.

Hamburg, den 25. März 2013

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 zu 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 Dr. Norbert Kloppenburg, 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 Aktiengesetz die Behandlung dieser Aufgaben durch das Aufsichtsratsplenum vorschreibt. 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 62 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 besteht derzeit aus vier Mitgliedern. Für die Zusammensetzung ► siehe auch Organe und Mandate, Seite 62 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

Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 8. Dezember 2011 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“ oder „DCGK“) in der Fassung vom 26. Mai 2010 bzw. ab deren Geltung der Fassung des Kodex vom 15. Mai 2012 mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig entsprechen wird. Dies gilt vorbehaltlich der nachfolgend aufgeführten Änderungen:

- a) Gemäß Nummer 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 sowie des Verlusts des Vorstandsmannes aufgrund einer Änderung der Mehrheitsverhältnisse und vergleichbarer Sachverhalte 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 Nummer 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 Aufsichtsrats oder des Prüfungsausschusses derzeit nicht gewährleistet werden. Zur Herbeiführung einer stärkeren und qualifizierten Prüfberichte wurden der Halbjahresfinanzbericht und der Zwischenlagebericht auch in diesem Jahr einer prüfe-

rischen Durchsicht durch die Abschlussprüfer unterzogen. Dies soll auch weiterhin erfolgen.

- c) Laut Nummer 5.4.6, Absatz 2 der aktuellen Fassung des Kodex soll bei Zusage einer erfolgsorientierten Vergütung an die Aufsichtsratsmitglieder diese auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet sein. Die derzeit gültige, im Jahr 2007 von der Hauptversammlung beschlossene und an eine Dividendenzahlung an die Aktionäre geknüpfte variable Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats entspricht diesem Nachhaltigkeitskriterium derzeit nicht. Der Aufsichtsrat wird eine kodexkonforme Anpassung der Vergütungsregelung prüfen und diese gegebenenfalls der nächsten ordentlichen Hauptversammlung zur Beschlussfassung vorlegen.

Hamburg, 7. Dezember 2012

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 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, Diskriminierung und Interessenkonflikten sowie dem Umgang mit sensiblen Unternehmensinformationen, insbesondere von Insiderinformationen, formuliert. ► siehe auch 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. Im Geschäftsjahr 2012 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 Insiderrecht 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. Dazu hat die HHLA als erstes Unternehmen des maritimen Sektors eine Entschärfungserklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) abgegeben. Zusätzlich wendet die HHLA mit diesem Geschäftsbericht erstmals die Global-Reporting-Initiative-(GRI-)Richtlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung an, den dafür weltweit meistverbreiteten Standard. ► siehe auch Nachhaltigkeit, Seite 90.

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 7. Dezember 2012 gemäß Ziffer 5.4.1 Deutscher Corporate Governance Kodex (Kodex) eine Aktualisierung des erstmals am 15. Dezember 2010 verabschiedeten Zielbildes für seine künftige Zusammensetzung beschlossen:

Der Aufsichtsrat der HHLA muss jederzeit so zusammengesetzt sein, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben eines Aufsichtsrats erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen.

Der DCGK fordert darüber hinaus 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, die Anzahl der unabhängigen Aufsichtsratsmitglieder im Sinne von Ziffer 5.4.2, 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 seine Geschäftsordnung (§ 7 Abs. 4*) 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. im individuellen beruflichen Werdegang und Tätigkeitsbereich sowie im unterschiedlichen Erfahrungshorizont (z. B. durch die internationale Tätigkeit) der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat wider.

Hinsichtlich einer angemessenen Beteiligung von Frauen im Aufsichtsrat wird das Ziel verfolgt, mittelfristig einen Frauenanteil der Anteilseignervertreter von mindestens 40% zu erreichen. Auf die Zusammensetzung der Arbeitnehmervertreter kann aufgrund der bestehenden Regelungen des Mitbestimmungsgesetzes kein Einfluss genommen werden. Bereits in der Vergangenheit wurde stets die Möglichkeit geprüft, Aufsichtsratsmandate 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 hatte daher bereits in seiner Sitzung am 15. Dezember 2010 u. a. konkrete Maßnahmen beschlossen, um die Chancen für qualifizierte Frauen auf einen Sitz im Aufsichtsrat weiter zu erhöhen:

- Bei der Suche und Auswahl von Kandidaten wird auch auf speziell zu diesem Zweck eingerichtete externe Datenbanken weiblicher Kandidaten zurückgegriffen.

- Sofern Personalberatungen die Suche und Auswahl von Kandidaten unterstützen, werden diese zukünftig angewiesen, verstärkt Frauen als Kandidaten zu identifizieren.

Internationalität

Internationalität spielt bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrates ebenfalls eine Rolle. Der Fokus der Geschäftstätigkeit der HHLA ist dem Geschäftsmodell entsprechend aber eher regional bzw. standortbezogen, so dass eine umfassende und einschlägige Erfahrung aus der Führung international tätiger Unternehmen aus heutiger Sicht kein prioritäres Ziel ist. Gleichwohl verfügt ein Teil der Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft über einen entsprechenden Erfahrungshorizont.

Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder

Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der HHLA (§ 7 Abs. 1 Satz 3*) sieht 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 (§ 7 Abs. 3*) 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 Dritten entstehen können, 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.

Unabhängige Aufsichtsratsmitglieder

Es wird weiterhin angestrebt, mindestens zwei unabhängige Mitglieder der Anteilseignerseite für den Aufsichtsrat zu gewinnen. Dies entspricht in der Einschätzung des Aufsichtsrats derzeit der Struktur des Anteilsbesitzes sowie der Geschäftsfelder und damit der unternehmensspezifischen Situation der HHLA. Dabei sind nach Auffassung des Aufsichtsrats Vertreter der Arbeitnehmer nicht per se als abhängig zu betrachten. Maßgeblich sind die Umstände des Einzelfalls. Dem Aufsichtsrat muss mindestens ein

Mitglied angehören, das im Sinne von § 100 Abs. 5 AktG unabhängig ist und über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung verfügt.

Stand der Umsetzung

Die Ziele des Aufsichtsrats hinsichtlich seiner Zusammensetzung gemäß dem am 15. Dezember 2010 formulierten Zielbild wurden bei den Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung für die Wahlen zum Aufsichtsrat im Juni 2012 durch den Nominierungsausschuss und den Aufsichtsrat berücksichtigt. Durch die Wahlbeschlüsse der Hauptversammlung vom 14. Juni 2012 erfolgte eine vorschlagsgemäße Wahl. Mit derzeit zwei weiblichen Aufsichtsratsmitgliedern wurde dabei das Zielbild in Bezug auf eine angemessene Beteiligung von Frauen (im Zielbild vorgesehen war mindestens eine Frau) übertroffen.

Im Hinblick auf das gemäß dem aktualisierten Zielbild vom 7. Dezember 2012 geltende Ziel, mittelfristig einen Frauenanteil der Anteilseigner von mindestens 40 % zu erreichen, wurde somit bereits im Jahr 2012 eine Quote von 33,33 % erreicht. Hinsichtlich der Zahl der unabhängigen Mitglieder gemäß dem aktualisierten Zielbild sowie den darin weiterhin beibehaltenen Ausführungen in Bezug auf Internationalität, Altersgrenze und Interessenkonflikte wurden die Ziele 2012 bereits erreicht. Sie werden auch in Zukunft bei der Kandidatenauswahl und der Unterbreitung von Wahlvorschlägen berücksichtigt werden.

Meldepflichtige Wertpapiergeschäfte (Directors' Dealings)

Im Geschäftsjahr 2012 sind der Gesellschaft keine meldepflichtigen Erwerbsgeschäfte von HHLA-Aktien durch Organmitglieder mitgeteilt worden.

Insgesamt besaßen Vorstand und Aufsichtsrat am 31. Dezember 2012 nicht mehr als 1 % der von der HHLA ausgegebenen Aktien.

Risikomanagement

Das Risikomanagementsystem des HHLA-Konzerns ist im Kapitel Risiko- und Chancenbericht im Lagebericht eingehend dargestellt. ▶ siehe Seite 113 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 und 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, 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 Kommunikati-

on abgeben dürfen (Briefwahl). Im Jahr 2012 wurde die Briefwahl erstmals von der Gesellschaft angeboten. 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 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 2012, 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 Haushaltsgrundsatzgesetz (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 Vertrags Elemente beschließt. Dabei orientieren sich Personalausschuss und Aufsichtsrat an der Größe und der Tätigkeit der HHLA, ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Lage sowie an Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung bei vergleichbaren Unternehmen. Weiterhin werden die Aufgaben und Leistungen des jeweiligen Vorstandsmitglieds berücksichtigt.

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

Das feste Jahresgehalt wird in zwölf monatlichen Teilbeträgen ausgezahlt. 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. 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 CO₂-Wertes pro umgeschlagenem und transportiertem Container) und Soziales (mit den Komponenten Aus- und Fortbildung, Gesundheit und Beschäftigung) in dem gleichen Betrachtungszeitraum. Dabei wurden

Jährliche Vergütungshöhe der Vorstände nach unterschiedlichen Szenarien

	0% Minimum	← Die Auszahlungshöhe der variablen Vergütung ist auf maximal 150% des Grundgehalts begrenzt. →	150% Maximum
Erfolgsabhängige Vergütung		Ø EBIT (vor Pensionsrückstellungen, abzgl. außerordentlicher Erträge)	
<small>Berechnet auf Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage</small>			
		Nachhaltigkeitsziele Wirtschaft Ø Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)	
		Umwelt CO ₂ -Reduzierung ¹	
		Soziales Aus- und Fortbildung, Gesundheit und Beschäftigung	
Erfolgsunabhängiges Grundgehalt²			

¹ Pro umgeschlagenem und transportiertem Container
² Zzgl. Nebenleistungen

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 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 ruhegehaltstfähigen 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 € 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. Mit dem Ausscheiden von Herrn Dr. Jürgens hat sich der Vorstand auf vier Mitglieder verkleinert. Eine Neubesetzung dieser Vorstandsposition ist bis auf Weiteres nicht vorgesehen.

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 2012 rund 3,1 Mio. € (im Vorjahr: 4,1 Mio. €) und lagen damit unter dem Niveau des Geschäftsjahres 2011. Frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten (unter Einschluss von 2012 gezahlten Abfindungen an Dr. Jürgens) Gesamtbezüge in Höhe von 1.384.630 € (im Vorjahr: 781.666 €). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden insgesamt 11.416.961 € (im Vorjahr: 10.399.784 €) zurückgestellt.

Individuelle Vergütung des Vorstands

in €

	Erfolgsunabhängige Leistung				Erfolgsabhängige Komponenten				Zuführung zur Pensionsrückstellung ¹	
	Grundgehalt		Nebenleistungen		Gesamtbezüge					
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Klaus-Dieter Peters	465.000	465.000	13.066	13.451	529.547	543.586	1.007.613	1.022.036	250.423	258.532
Dr. Stefan Behn	325.000	325.000	12.484	12.188	370.315	380.132	707.799	717.321	153.644	157.582
Heinz Brandt	325.000	325.000	11.710	13.594	370.315	380.132	707.025	718.726	177.120	185.272
Dr. Sebastian Jürgens	0	325.000	0	231.902	0	325.000	0	881.902	0	90.772
Dr. Roland Lappin	325.000	325.000	9.142	7.665	370.315	380.132	704.457	712.798	94.455	99.001
Gesamt	1.440.000	1.765.000	46.403	278.800	1.640.491	2.008.983	3.126.894	4.052.783	675.642	791.159

¹ Die Zuführung zur Pensionsrückstellung enthält nur die auf das Berichtsjahr entfallenden Dienstzeit- und Zinsaufwendungen. Der Vorjahresausweis wurde aus Gründen der Vergleichbarkeit entsprechend angepasst.

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 € 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, der Vorsitzende des Ausschusses 5.000 €, insgesamt jedoch höchstens 10.000 €. Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss nicht während eines vollen

Geschäftsjahres angehört haben, erhalten eine entsprechende zeitanteilige Vergütung. Des Weiteren erhalten Aufsichtsratsmitglieder für jede Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats oder eines seiner Ausschüsse ein Sitzungsgeld in Höhe von 250 €.

Das Vergütungssystem für den Aufsichtsrat wird derzeit im Hinblick auf eine mit dem Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner Fassung vom 15. Mai 2012 konforme Anpassung untersucht. Ein angepasstes System wird dann ggf. der Hauptversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt.

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 282.143 € (im Vorjahr: 291.148 €).

Individuelle Vergütung des Aufsichtsrats in €

	Fix		Variabel		Feste Vergütung für Ausschusstätigkeiten		Sitzungsgelder		Gesamt	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Prof. Dr. Peer Witten	30.000	30.000	10.500	10.500	5.000	5.000	1.750	2.750	47.250	48.250
Wolfgang Rose	15.000	15.000	5.250	5.250	0	2.500	1.500	2.500	21.750	25.250
Torsten Ballhause	10.000	3.890	3.500	1.362	5.000	1.616	3.250	1.000	21.750	7.868
Petra Bödeker-Schoemann	5.492	0	1.922	0	2.842	0	1.250	0	11.505	0
Dr. Bernd Egert	10.000	10.000	3.500	3.500	2.500	7.753	1.000	2.500	17.000	23.753
Holger Heinzel	10.000	10.000	3.500	3.500	1.298	0	1.500	1.500	16.298	15.000
Jörg Klauke	4.536	10.000	1.587	3.500	2.268	5.000	1.000	3.500	9.391	22.000
Dr. Rainer Klemmt-Nissen	4.536	10.000	1.587	3.500	5.669	10.000	1.250	4.000	13.042	27.500
Dr. Norbert Kloppenburg	5.492	0	1.922	0	3.511	0	1.750	0	12.675	0
Frank Ladwig	5.492	0	1.922	0	1.298	0	1.000	0	9.712	0
Thomas Mendrzik	4.536	10.000	1.587	3.500	1.134	3.308	1.000	2.500	8.257	19.308
Arno Münster	10.000	10.000	3.500	3.500	7.500	10.000	4.000	5.250	25.000	28.750
Norbert Paulsen	5.492	0	1.922	0	2.596	0	1.500	0	11.510	0
Michael Pirschel	10.000	5.452	3.500	1.908	7.500	1.616	3.250	1.000	24.250	9.977
Dr. Sybille Roggencamp	5.492	0	1.922	0	4.809	0	1.500	0	13.723	0
Uwe Schröder	0	4.959	0	1.736	0	3.719	0	2.750	0	13.164
Walter Stork	4.536	10.000	1.587	3.500	2.268	5.000	1.250	3.250	9.641	21.750
Peter Wenzel	0	4.575	0	1.601	0	651	0	1.000	0	7.827
Jörg Wohlers	4.536	10.000	1.587	3.500	2.268	5.000	1.000	2.250	9.391	20.750
Gesamt	145.137	143.877	50.798	50.357	57.459	61.164	28.750	35.750	282.143	291.148

Sämtliche Beträge ohne gesetzliche Mehrwertsteuer.

Organe und Mandate

Der Aufsichtsrat und seine Mandate*

Prof. Dr. Peer Witten

Vorsitzender

Diplom-Kaufmann, Hamburg

Ehem. Mitglied des Konzern-Vorstands der Otto-Gruppe

Weitere Mandate

- ┆ KWG Kommunale Wohnen AG, Hamburg (Vorsitzender)
- ┆ Lufthansa Cargo AG, Frankfurt am Main
- ┆ Verwaltungsgesellschaft Otto mbH, Hamburg
- ┆ Otto AG für Beteiligungen, Hamburg
- ┆ Forum Grundstücksgesellschaft GmbH & Co. KG, Hamburg
- ┆ Röhlig & Co. Holding GmbH & Co. KG, Bremen

Wolfgang Rose

Stellvertretender Vorsitzender

Bankkaufmann, Hamburg

Sozialpädagoge, Hamburg

Ehem. Landesbezirksleiter ver.di Hamburg (bis 15. Juni 2012)

Weitere Mandate

- ┆ Hapag-Lloyd AG, Hamburg
- ┆ Asklepios Kliniken Hamburg GmbH, Hamburg
- ┆ Ernst-Deutsch-Theater, Hamburg (seit 1. April 2012)
- ┆ Verwaltungsrat AOK Rheinland/Hamburg

Torsten Ballhause

Dipl.-Wirtschafts- und Arbeitsjurist (HWP), Hamburg

Gewerkschaftssekretär der Fachgruppe Häfen, ver.di Hamburg (bis 30. Juni 2012)

Landesfachbereichsleiter Verkehr, ver.di Hamburg (seit 1. Juli 2012)

Weitere Mandate

- ┆ HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Petra Bödeker-Schoemann (seit 14. Juni 2012)

Dipl.-Kauffrau, Hamburg

Geschäftsführerin der HGV, Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Weitere Mandate

- ┆ HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung (seit 14. Juni 2012)
- ┆ Hamburger Wasserwerke GmbH, Hamburg
- ┆ P+R-Betriebsgesellschaft mbH, Hamburg
- ┆ Gesellschaft zur Beseitigung von Sonderabfällen mbH, Kiel
- ┆ SGG Städtische Gebäudereinigung GmbH, Hamburg

- ┆ IMPF Hamburgische Immobilien Management Gesellschaft mbH (seit 20. März 2012)
- ┆ SAGA Siedlungs-Aktiengesellschaft Hamburg (seit 14. Juni 2012)
- ┆ Vattenfall Stromnetz Hamburg GmbH (seit 4. Juni 2012)
- ┆ GHG Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg (seit 25. Juni 2012, Vorsitzende seit 26. November 2012)
- ┆ GHG Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg (seit 25. Juni 2012, Vorsitzende seit 26. November 2012)

Dr. Bernd Egert

Physiker, Winsen (Luhe)

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

Weitere Mandate

- ┆ Flughafen Hamburg GmbH, Hamburg
- ┆ HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg
- ┆ HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH, Hamburg (Vorsitzender)
- ┆ Erneuerbare Energien Hamburg Clusteragentur GmbH, Hamburg (Vorsitzender)
- ┆ ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg (Vorsitzender)
- ┆ LZN Laser Zentrum Nord GmbH, Hamburg (Vorsitzender) (bis 21. Juni 2012)
- ┆ hySOLUTIONS GmbH, Hamburg (Vorsitzender)
- ┆ DEDALUS GmbH & Co. KGaA, Stuttgart (seit 26. April 2012)
- ┆ WTSH Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH, Kiel (seit 27. November 2012)

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
- ┆ POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg (vom 27. Juni bis 25. November 2012)
- ┆ GHG Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg (seit dem 25. Juni 2012)
- ┆ GHG Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg (seit dem 25. Juni 2012)

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

Jörg Klauke (bis 14. Juni 2012)

Hafenfacharbeiter, Hamburg

Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats der HHLA

Weitere Mandate

- | HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg
- | Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg
- | HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- | HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (seit 20. März 2012)

Dr. Rainer Klemmt-Nissen (bis 14. Juni 2012)

Verwaltungsjurist, Hamburg

Geschäftsführer der HGV Hamburger Gesellschaft für

Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg

Weitere Mandate

- | Hamburger Hochbahn AG, Hamburg
- | HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- | HSH Nordbank AG, Hamburg
- | Hapag-Lloyd AG, Hamburg
- | Hapag-Lloyd Holding AG, Hamburg
- | HMC Hamburg Messe und Congress GmbH, Hamburg
- | GHM Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg (Vorsitzender, bis 14. Juni 2012)
- | GHM Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg (Vorsitzender, bis 14. Juni 2012)

Dr. Norbert Kloppenburg (seit 14. Juni 2012)

Mitglied des Vorstands der KfW Bankengruppe,

Frankfurt am Main

Weitere Mandate

- | DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen
- | KfW IPEX-Bank GmbH, Frankfurt am Main (Vorsitzender)
- | Deutsche Energie-Agentur GmbH, Berlin
- | DEG – Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH, Köln (1. stellvertretender Vorsitzender)

Frank Ladwig (seit 14. Juni 2012)

Hafenfacharbeiter, Hamburg

Vorsitzender des Betriebsrats der HHLA Container Terminal

Tollerort GmbH

Weitere Mandate

- | HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Thomas Mendrzik (bis 14. Juni 2012)

Elektromaschinenbauer, Hamburg

Vorsitzender des Betriebsrats der HHLA Container-Terminal

Altenwerder GmbH, Hamburg

Weitere Mandate

- | HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- | HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg
- | HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg
- | SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg
- | GHM Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg (stellv. Vorsitzender, bis 14. Juni 2012)
- | GHM Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg (stellv. Vorsitzender, bis 14. Juni 2012)

Arno Münster

Hafenfacharbeiter, Hamburg

Vorsitzender des Betriebsrats der HHLA und

des Konzernbetriebsrats

Weitere Mandate

- | HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg
- | Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg
- | HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (bis 20. März 2012)
- | HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- | HHLA Personal-Service-GmbH, Hamburg
- | GHM Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg
- | GHM Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg

Norbert Paulsen (seit 14. Juni 2012)

Dipl.-Ingenieur, Hamburg

Hochwasserschutzbeauftragter der HHLA

- | GHM Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg (seit 25. Juni 2012, stellv. Vorsitzender seit 26. November 2012)
- | GHM Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg (seit 25. Juni 2012, stellv. Vorsitzender seit 26. November 2012)

Michael Pirschel

Dipl.-Volkswirt, Bispingen
Abteilungsleiter in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg

Weitere Mandate

- | HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- | Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- | HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg (bis 11. Oktober 2012)
- | GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg
- | GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg

Dr. Sibylle Roggencamp (seit 14. Juni 2012)

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

Weitere Mandate

- | Flughafen Hamburg GmbH, Hamburg
- | Hamburger Hochbahn AG, Hamburg
- | SpriAG – Sprinkenhof AG, Hamburg (Vorsitzende)
- | Hamburgischer Versorgungsfonds AöR, Hamburg
- | Universitätsklinikum Hamburg KöR, Hamburg
- | Vattenfall Wärme Hamburg GmbH (seit 15. November 2012)
- | GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg (seit 25. Juni 2012)
- | GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg (seit 25. Juni 2012)

Walter Stork (bis 14. Juni 2012)

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

Weitere Mandate

- | DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Hamburg
- | HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- | NAVIS Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft AG, Hamburg (Vorsitzender)
- | DIHS-DAKOSY Interessengemeinschaft Hamburger Spediteure GmbH, Hamburg

Jörg Wohlers (bis 14. Juni 2012)

Dipl.-Sparkassenbetriebswirt, Hamburg
Haspa Finanzholding, Vorstandsmitglied (stellv. Vorstandssprecher) (bis 31. März 2012)
Hamburger Sparkasse AG, Hamburg (Vorstandsmitglied) (bis 31. März 2012)

Weitere Mandate

- | Haspa Beteiligungsgesellschaft für den Mittelstand mbH, Hamburg (stellv. Vorsitzender) (bis 21. Mai 2012)
- | S Broker AG & Co. KG, Wiesbaden (stellv. Vorsitzender) (bis 16. April 2012)
- | DAL Deutsche Anlagen-Leasing GmbH & Co. KG, Wiesbaden
- | DEUTSCHE FACTORING BANK
Deutsche Factoring GmbH & Co. KG, Bremen (bis 7. Mai 2012)
- | 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 (bis 30. Juni 2012)
- | S Broker Management AG, Wiesbaden (bis 16. April 2012)
- | S Rating und Risikosysteme GmbH, Bonn (bis 31. März 2012)
- | Sparkasse zu Lübeck Aktiengesellschaft, Lübeck (bis 6. September 2012)
- | Cenito Service GmbH, Hamburg (Vorsitzender) (bis 16. März 2012)

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Finanzausschuss

Dr. Rainer Klemmt-Nissen (bis 14. Juni 2012, Vorsitzender)
Dr. Sibylle Roggencamp (seit 25. Juni 2012,
Vorsitzende seit 20. August 2012)
Arno Münster (stellv. Vorsitzender bis 14. Juni 2012)
Frank Ladwig (seit 25. Juni 2012,
stellv. Vorsitzender seit 20. August 2012)
Torsten Ballhause
Jörg Klauke (bis 14. Juni 2012)
Dr. Norbert Kloppenburg (seit 25. Juni 2012)
Michael Pirschel
Walter Stork (bis 14. Juni 2012)

Prüfungsausschuss

Jörg Wohlers (bis 14. Juni 2012, Vorsitzender)
Dr. Norbert Kloppenburg (seit 14. Juni 2012,
Vorsitzender seit 20. August 2012)
Arno Münster (stellv. Vorsitzender)
Torsten Ballhause
Petra Bödeker-Schoemann (seit 14. Juni 2012)
Jörg Klauke (bis 14. Juni 2012)
Dr. Rainer Klemmt-Nissen (bis 14. Juni 2012)
Norbert Paulsen (seit 14. Juni 2012)
Michael Pirschel

Immobilienausschuss

Dr. Rainer Klemmt-Nissen (bis 14. Juni 2012, Vorsitzender)
Petra Bödeker-Schoemann (seit 25. Juni 2012,
Vorsitzende seit 26. November 2012)
Thomas Mendrzik (bis 14. Juni 2012, stellv. Vorsitzender)
Norbert Paulsen (seit 25. Juni 2012,
stellv. Vorsitzender seit 26. November 2012)
Holger Heinzel (seit 25. Juni 2012)
Arno Münster
Michael Pirschel
Dr. Sibylle Roggencamp (seit 25. Juni 2012)

Personalausschuss

Prof. Dr. Peer Witten (Vorsitzender bis 14. Juni 2012)
Arno Münster (stellv. Vorsitzender bis 14. Juni 2012)
Dr. Bernd Egert
Frank Ladwig (seit 25. Juni 2012)
Thomas Mendrzik (bis 14. Juni 2012)
Dr. Sibylle Roggencamp (seit 25. Juni 2012)
Wolfgang Rose
Walter Stork (bis 14. Juni 2012)

Nominierungsausschuss

Prof. Dr. Peer Witten (Vorsitzender)
Dr. Bernd Egert (stellv. Vorsitzender)
Dr. Sibylle Roggencamp (seit 25. Juni 2012)
Walter Stork (bis 14. Juni 2012)

Vermittlungsausschuss

Prof. Dr. Peer Witten
Dr. Bernd Egert
Frank Ladwig (seit 25. Juni 2012)
Arno Münster (bis 14. Juni 2012)
Wolfgang Rose

Der Vorstand und seine Mandate*

Klaus-Dieter Peters

Vorsitzender

Speditionskaufmann, Hamburg

Erstbestellung: 2003

Zuständigkeitsbereiche

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

Aufsichtsratsmandate

- | HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, 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 Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- | HHLA Intermodal GmbH, Hamburg
- | CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg
- | POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg
- | METTRANS a.s., Prag, Tschechien
- | Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- | HHLA Logistics GmbH, Hamburg
- | HHLA Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG, Hamburg
- | HHLA Logistics Altenwerder Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg
- | HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg

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 Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- | DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Hamburg

Beiratsmandate

- | LZU Leercontainer Zentrum Unikai GmbH, Hamburg (bis 22. August 2012)
- | CuxPort GmbH, Cuxhaven
- | HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH, Hamburg
- | UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg
- | UNIKAI Hafenbetrieb GmbH, Hamburg (bis 22. August 2012)
- | 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
- | HPC Hamburg Port Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg (seit 10. Juni 2012)
- | GH L Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg
- | Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH, Hamburg

Beiratsmandate

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

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 Gesellschaft mit beschränkter Haftung, 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 (bis 11. Juli 2012)
- | Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH, Hamburg
- | GH L Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg
- | Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- | HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg
- | Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- | HHLA Intermodal GmbH, Hamburg
- | HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o., Warschau, Polen
- | CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg (bis 8. Oktober 2012)
- | 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

Robuster Mengenverlauf in schwachem Marktumfeld

- | Marktposition gegenüber europäischen Konkurrenzhäfen weiter gefestigt
- | Ausgleich rückläufiger Fernostmengen durch starke Nordamerika- und Ostseeverkehre
- | Entkonsolidierung von Transportmenge nach Entflechtung im Segment Intermodal

Konzernumsatz erreicht 1.128,5 Mio. €

- | Konsolidierungsbedingter Rückgang gegenüber Vorjahr
- | Veräußerung und At-Equity-Umstellung von Gesellschaften
- | Ohne Einmaleffekte: stabile Entwicklung

Betriebsergebnis (EBIT) von 186,3 Mio. € erwirtschaftet

- | Weiterhin deutlich zweistellige Umsatzrentabilität
- | Mehraufwand infolge Schiffsgrößenentwicklung und Terminal-Reorganisation
- | Initialaufwand durch Restrukturierung des Segments Intermodal

Free Cashflow mit 49,6 Mio. € erneut positiv

- | Überschuss operativer Zahlungsmittelzuflüsse trotz erheblicher Investitionen
- | Mitteleinsatz für höhere Dividendenzahlung und Erwerb von Minderheitenanteilen
- | Anstieg kurzfristiger Einlagen

Bilanzsumme umfasst 1.768,5 Mio. €

- | Einmaleffekte durch Strukturveränderungen im Segment Intermodal
- | Erhalt komfortabler Liquiditätsreserven
- | Anpassung der Pensionsrückstellungen an geringeren Rechnungszins

Ausblick für das Geschäftsjahr 2013

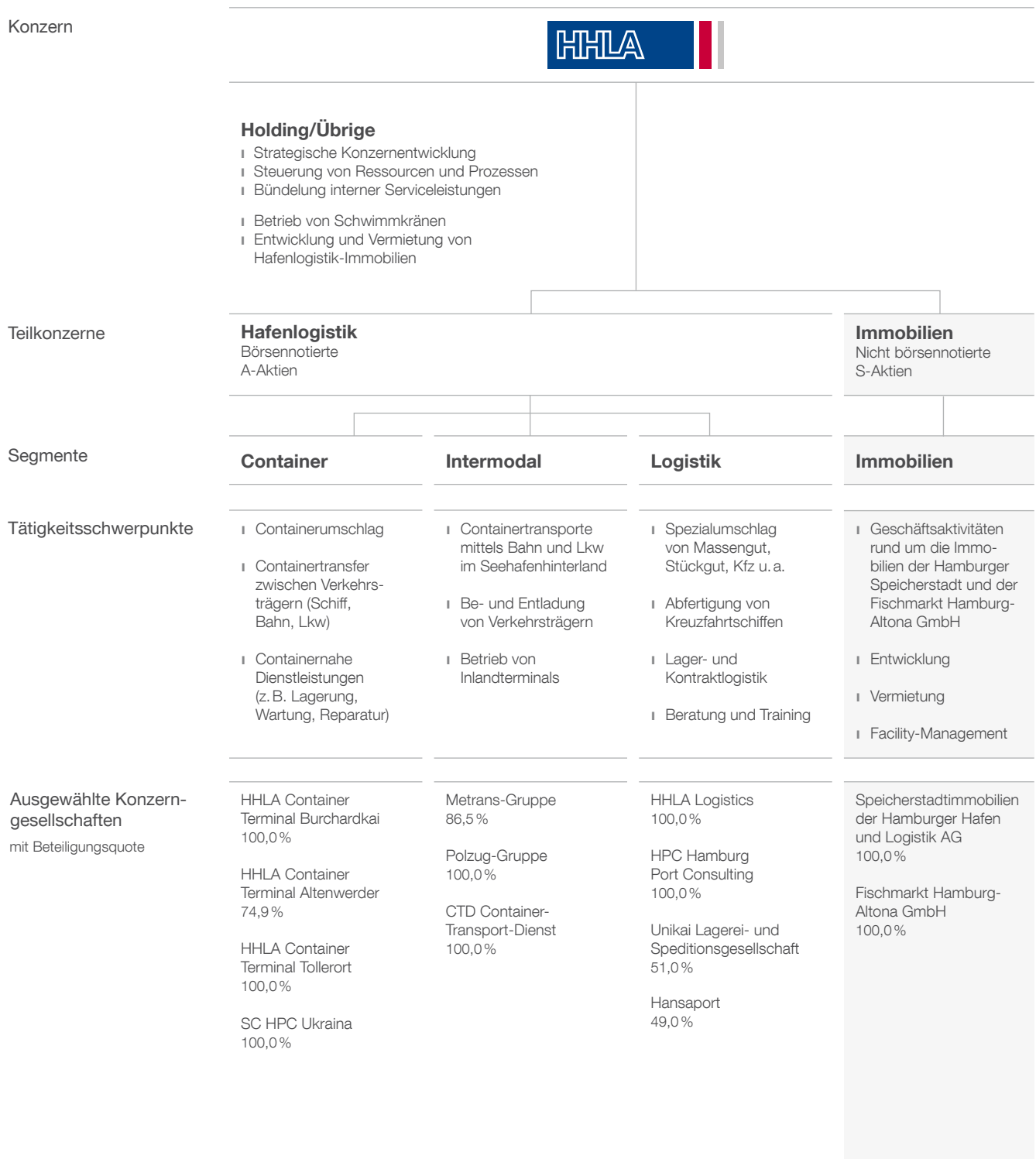
- | Containerumschlag in einem Bereich von 7,2 Mio. TEU
- | Containertransport in einem Bereich von 1,1 Mio. TEU
- | Konzernumsatz in einer Bandbreite von 1,1 Mrd. € bis 1,2 Mrd. €
- | Konzern-EBIT in einer Bandbreite von 155 Mio. € bis 175 Mio. €

Detailindex

Konzernlagebericht

- | | |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 71 Der Konzern im Überblick | 93 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen |
| 71 Die Führungsstruktur der HHLA | 94 Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage |
| 72 Die Segmente des Konzerns | 98 Segment Container |
| 73 Marktposition | 99 Segment Intermodal |
| 76 Vertrieb und Kundenstruktur | 101 Segment Logistik |
| 77 Unternehmensstrategie | 102 Segment Immobilien |
| 79 Rechtliche Rahmenbedingungen | 103 Finanz- und Vermögenslage |
| 80 Unternehmenssteuerung und Wertmanagement | 107 Angaben nach § 289 Abs. 4, § 315 Abs. 4 HGB und erläuternder Bericht |
| 83 Personal | 113 Risiko- und Chancenbericht |
| 85 Einkauf und Materialwirtschaft | 122 Nachtragsbericht |
| 86 Forschung und Entwicklung | 123 Prognosebericht |
| 88 Nachhaltigkeit | 128 Erklärung des Vorstands |

Konzernstruktur



► Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern finden Sie auf Seite 198 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 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 32 inländischen und acht ausländischen Gesellschaften betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Konzerns zählen.

Im Geschäftsjahr 2012 haben sich an der Unternehmensstruktur folgende Änderungen ergeben. Im Zuge der Entflechtung der Beteiligungsverhältnisse im Segment Intermodal wurden eine bislang quotal konsolidierte Gesellschaft und deren Tochtergesellschaften voll in den Konsolidierungskreis einbezogen, während eine weitere Gesellschaft durch ihren Verkauf ausgeschieden ist. Seit dem Jahresbeginn wurde zudem die Konsolidierungsmethode zweier bis 2011 vollkonsolidierter Gesellschaften aus dem Fruchtgeschäft des Segments Logistik auf eine Bilanzierung nach der Equity-Methode umgestellt. ► siehe auch Hinweise zur Berichterstattung, Seite 95, und Konzernanhang, Textziffer 3, Seite 147. Darüber hinaus wurden keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Der HHLA-Konzern ist in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien gegliedert. 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 hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA sowie der Betrieb von Schwimmkränen zugeordnet. Die dem Teilkonzern Hafenlogistik zugeordneten und an der Börse notierten A-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten.

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 hafenumschlagspezifischen 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). Im unwahrscheinlichen und bisher nicht vorgekommenen Fall eines Verlusts des Teilkonzerns Immobilien würde dieser 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.

Organisationsübersicht

	Aufsichtsrat			
	Vorstand			
Vorstandsmitglieder	Klaus-Dieter Peters	Dr. Stefan Behn	Heinz Brandt	Dr. Roland Lappin
Verantwortungsbereiche	<ul style="list-style-type: none"> ┆ Vorstands-koordination ┆ Segment Intermodal ┆ Segment Logistik ┆ Unternehmenskommunikation ┆ Unternehmensentwicklung ┆ Nachhaltigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> ┆ Segment Container ┆ Informationssysteme 	<ul style="list-style-type: none"> ┆ Personalmanagement ┆ Einkauf und Materialwirtschaft ┆ Recht und Versicherungen ┆ Arbeitsschutzmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> ┆ Finanzen und Controlling ┆ Investor Relations ┆ Revision ┆ Segment Immobilien

Dem Vorstand der HHLA gehörten im Geschäftsjahr 2012 vier Mitglieder an, deren Verantwortungsbereiche nach Aufgaben sowie nach Segmenten gegliedert sind.

Der Aufsichtsrat umfasst insgesamt zwölf Personen und setzt sich aus je sechs Mitgliedern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen
► siehe auch Organe und Mandate, Seite 62ff.

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 die drei hochleistungsfähigen Containerterminalen Altenwerder (CTA), Burchardkai (CTB) und Tollerort (CTT). Zudem erbringt die HHLA auf einem weiteren Containerterminal in Odessa (CTO), Ukraine, Umschlagleistungen. 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 weiteres zentrales Element des entlang der Transportkette vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA ist es darauf ausgerichtet, ein umfassendes Netzwerk im Seehafenhinterlandverkehr per Bahn und Lkw anzubieten. Die HHLA betreibt zwei Bahnoperateure, Metrans und Polzug, die regelmäßige Zugverbindungen von und nach Mittel- und Osteuropa sowie innerhalb Deutschlands, Tschechiens und Polens unterhalten. Das Lkw-Fuhrunternehmen CTD transportiert Container im Nahbereich der Metropolen Hamburg, Berlin, München und Stuttgart sowie im europaweiten Fernverkehr. Das Leistungsportfolio des Segments schließt das Be- und Entladen von Verkehrsträgern und den Betrieb von Binnenterminals ein.

Segment Logistik

Das Segment Logistik bildet mit seinem ergänzenden Dienstleistungsangebot die dritte Säule des vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA. Es umfasst eine große Bandbreite von Dienstleistungen in den Bereichen Kontrakt- und Lagerlogistik sowie Spezialumschlag und Beratung. Das Leistungsspektrum beinhaltet

Wichtige Ertrags- und Aufwandsarten

Erträge

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

Aufwendungen

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

sowohl einzelne Logistikdienstleistungen als auch komplette Prozessketten für die internationale Beschaffung und Distribution. Dazu zählen der Betrieb von Umschlaganlagen für Massengüter, Kraftfahrzeuge, Früchte sowie die Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen. Außerdem bietet die HHLA in diesem Segment Beratungs- und Managementleistungen für Kunden aus der Hafen- und Transportwirtschaft. Einen Teil der 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 Hafensrand. Dazu zählt die Hamburger Speicherstadt, der größte historische Lagerhauskomplex der Welt. Auf rund 320.000 m² bietet die HHLA Gewerbeflächen in zentraler Lage. Weitere hochwertige Objekte mit rund 65.000 m² 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 landgestützte Vor- und Nachlaufsysteme konzentriert.

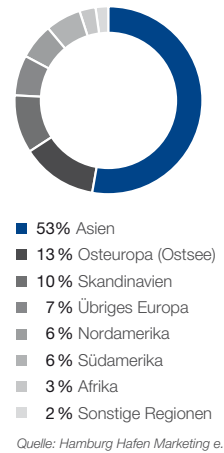
Der Seegüterverkehr gilt insgesamt als Wachstumsmarkt, nachdem vor allem niedrige Transportkosten in Relation zum Warenwert und der Abbau von Handelshemmnissen günstige Voraussetzungen für die Internationalisierung der Arbeitsteilung bei Beschaffung, Produktion und Absatz geschaffen haben. Dabei ist 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 aufstrebender Volkswirtschaften in hohem Maße an ihre Exportwirtschaft gekoppelt. Im Gegenzug besitzen die Absatzmärkte und Produktionsmöglichkeiten dieser Länder für die Industrienationen eine immer größere Bedeutung.

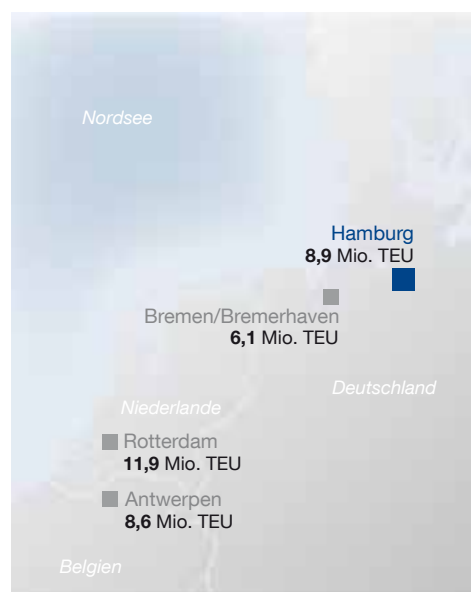
Der für die HHLA relevante Markt für Hafendienstleistungen entlang der nordeuropäischen Küste (der sogenannten Nordrange) zeichnet sich durch eine hohe Hafendichte aus. Im Wettbewerb stehen derzeit insbesondere die großen Nordrange-Häfen Hamburg, der Hauptstandort der HHLA, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam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

Weitere Umschlagplätze wie Le Havre oder Zeebrügge 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

See-Containerumschlag im Hamburger Hafen nach Fahrtgebieten 2012



Größte Nordrange-Häfen nach Umschlagvolumen 2012



Spoke). Konkurrenz zu diesem Verbundsystem bilden Direktanläufe durch Überseedienste, wie z. B. nach dem polnischen Gdansk.

Nach der im Herbst 2012 erfolgten Eröffnung eines neuen Containerterminals in Wilhelmshaven (JadeWeserPort) werden auch Hafenerweiterungen in Rotterdam (Maasvlakte 2) und im Großraum London (London Gateway) über die nächsten Jahre zusätzliche Umschlagkapazität in einer Größenordnung von 10 bis 15 % des heutigen Bestands an den Markt bringen. Je nach Konjunkturverlauf und Nachfrageentwicklung kann dies vor allem bei weniger standortgebundenem Ladungsaufkommen, wie seeseitigen Zubringerverkehren (Feeder), zu einer deutlichen Intensivierung des Wettbewerbs führen. Dagegen ist die Marktposition bei Umschlagvolumina, die landseitig an das natürliche Einzugsgebiet angebunden sind, üblicherweise sehr nachhaltig, da die kürzeste Routenführung für die ungleich teureren Landtransporte zentrale Bedeutung hat. Die hohe Kapitalintensität des Terminalbetriebs, die langen Vorlaufzeiten ihrer Entwicklung und die oft mehrjährige Anlaufphase neuer Anlagen stellen darüber hinaus hohe Anforderungen an die Größe und Finanzkraft neu eintretender Wettbewerber.

Top 20 Häfen nach Umschlagvolumen 2012

in Mio. TEU	
1. Shanghai, China	32,5
2. Singapur	31,6
3. Hongkong, China	23,1
4. Shenzhen, China	22,9
5. Busan, Südkorea	17,0
6. Ningbo, China	16,8
7. Guangzhou, China	14,7
8. Qingdao, China	14,5
9. Los Angeles/Long Beach, USA	14,1
10. Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	13,3
11. Tianjin, China	12,3
12. Rotterdam, Niederlande	11,9
13. Port Kelang, Malaysia	10,0
14. Kaohsiung, Taiwan	9,8
15. Hamburg, Deutschland	8,9
16. Antwerpen, Belgien	8,6
17. Dalian, China	8,1
18. Tanjung Pelepas, Malaysia	7,7
19. Xiamen, China	7,2
20. Jakarta, Indonesien	6,2

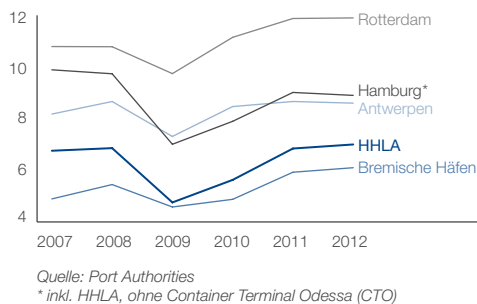
Für das **Segment Container** verfügt der Hamburger Hafen als am östlichsten gelegener Nordseehafen zum einen über besonders günstige Voraussetzungen als Verkehrsknotenpunkt für den gesamten Ostseeraum und den Hinterlandtransport nach Mittel- und Osteuropa. Zum anderen fördern die langjährigen Handelsbeziehungen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

Mit einem Umschlagvolumen von 8,9 Mio. Standardcontainern (TEU) war Hamburg 2012 erneut der zweitgrößte europäische Containerhafen, nach Rotterdam. 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 7,0 Mio. TEU im Jahr 2012 ihre Position als größtes Containerumschlagunternehmen. So wurden gut 78 % der Containerverkehre (im Vorjahr: 75 %) im Hamburger Hafen durch die HHLA abgewickelt. Unter den großen Nordrange-Häfen stieg ihr Marktanteil auf 19,6 % (im Vorjahr: 19,3 %), was außer auf die robuste Entwicklung der Ostseeverkehre v. a. auf ein kräftiges Wachstum des Fahrtgebietes Nordamerika zurückging. Dabei profitierte die HHLA von einer weiteren Verbesserung ihres Serviceangebots in der Abfertigung von Großschiffen und der Koordination von Zubringerschiffen, aber auch von anhaltend hohen Schiffsbetriebskosten, was den verkehrsgeografischen Vorteilen des Hafens besonderes Gewicht verlieh. ► siehe auch Segment Container, Seite 98 f.

Entwicklung Containerumschlag der Nordrange-Häfen 2007–2012 in Mio. TEU



Das **Segment Intermodal** stärkt die Marktposition der HHLA durch ein komplementäres Serviceangebot im Seehafen hinterlandverkehr. 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 und Operateuren im Kombinierten Verkehr (KV), 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 Marktstellung als führender Bahnoperator für intermodale Transporte aus Hamburg und Bremen/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, Rotterdam sowie den polnischen Häfen Gdynia und Gdansk und fährt Containerzüge über das mittel- und osteuropäische Hinterland, vor allem Polen und die GUS, bis nach Zentralasien. Maßgeblicher Baustein

und zugleich wesentlicher Wettbewerbsvorteil des HHLA-Angebots in Mittel- und Osteuropa sind eigene Inlandterminals, die den Einsatz produktiverer Direktzüge (Shuttle) mit kürzeren Transitzeiten sowie eine effektive Bündelung havenbezogener Schienengütertransporte mit sternförmiger Verteilung bzw. Sammlung rund um zentrale Umschlagplätze (Hub) wie Prag oder Poznan (Posen) ermöglichen. Im deutschsprachigen Raum betreibt und entwickelt Metrans sowohl Zugverbindungen innerhalb von Deutschland als auch von und nach Österreich, wo am Donauhafen Krems ebenfalls ein eigenes Inlandterminal genutzt wird. In der Zustellung bzw. Abholung von Containern per Lkw verfügt die Konzerngesellschaft Container-Transport-Dienst (CTD) über eine solide Marktstellung in der Metropolregion Hamburg, organisiert in Zusammenarbeit mit dem überregionalen Fuhrunternehmen EKB Container Logistik aber auch Transporte für den gesamtdeutschen Raum. ▶ siehe auch Segment Intermodal, Seite 99f.

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. 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 Segment Logistik, Seite 101f.

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 Segment Immobilien, Seite 102.

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 Stahlunternehmen und Kraftwerken (im Bereich Massengutumschlag) bis hin zu internationalen Betreibern von Häfen und anderen Logistikzentren (im Bereich Hafenberatung). Das Segment Immobilien vermietet seine Büro- und Gewerbeflächen an nationale und internationale 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 auf neutraler Basis mit vielen Reedereien zusammen („Multi-User-Prinzip“) und sind daher auf ein breites und hochwertiges Servicespektrum ausgelegt. Im Geschäftsjahr 2012 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 flexibel einzugehen. Viele Reedereien folgen aktuell dem Trend, ihr Dienstleistungsangebot durch die Bildung neuer Partnerschaften 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 2012 rund 50 %, auf die zehn wichtigsten Kunden 74 % und auf die 15 wichtigsten Kunden 87 % des Umsatzes der HHLA-Containerterminals in Hamburg. Mit der weit überwiegenden Mehrheit 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 i. d. R. auch der Transportweg und Bestimmungsort jedoch von den Produzenten bzw. Abnehmern

Top 20 Containerreedereien nach Transportkapazität 2012

in Tsd. TEU		
1.	APM-Mærsk	2.584
2.	MSC	2.233
3.	CMA CGM	1.386
4.	Evergreen Line	723
5.	COSCO	716
6.	Hapag-Lloyd	632
7.	APL	576
8.	Hanjin	573
9.	CSCL	549
10.	MOL	506
11.	OOCL	450
12.	Hamburg Süd	421
13.	NYK	401
14.	Yang Ming Line	358
15.	K Line	353
16.	Hyundai M.M.	347
17.	Zim	318
18.	PIL (Pacific Intl. Line)	300
19.	UASC	271
20.	CSAV	259

Quelle: AXS Alphaliner

der Ware vorgegeben werden. Daher kann im Segment Container nicht von einem Auftragsbestand im klassischen Sinne gesprochen werden. Die Vertriebsaktivitäten sind als klassisches Key-Account-Management mit individueller Großkundenbetreuung organisiert. Ziel dieser Aktivitäten ist nicht allein der Vertrieb der Dienstleistungen. Sie sind darüber hinaus auch darauf ausgerichtet, Prozesse zu optimieren und damit zur Steigerung des Mehrwerts auf Kundenseite beizutragen. Die HHLA stellt den Containerreedereien deshalb eigene Großkundenbetreuer zur Verfügung. Sie sind für die umfassende Beratung auf strategischer und operativer Ebene verantwortlich.

Die 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, Prag sowie Warschau und nutzen zur Betreuung der Reederei- und Speditionskunden vor Ort sowie zur Akquisition von Neugeschäft

Umsatzverteilung
im Segment Container am
Hauptstandort Hamburg
nach Kunden 2012



- 50 % Top 1–5
- 24 % Top 6–10
- 13 % Top 11–15
- 13 % Übrige

regionale Repräsentanzen in den Seehäfen und den Zielmärkten einerseits sowie an zentralen Standorten in Übersee andererseits.

Im **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 Fachleuten 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 darauf ausgerichtet, eine führende Stellung als Hafenlogistikkonzern einzunehmen und damit eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts zu erzielen. Im Sinne einer langfristig orientierten Unternehmensentwicklung umfasst dieser Ansatz die gemeinsame Wahrnehmung ökonomischer, ökologischer und sozialer Verantwortung, um so die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns dauerhaft zu stärken. Durch ihr Geschäftsmodell der vertikalen Integration entlang der Transportkette zwischen Überseehäfen und europäischem Hinterland sieht sich 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 Volks-

wirtschaften in Mittel- und Osteuropa, für profitables Wachstum nutzen zu können.

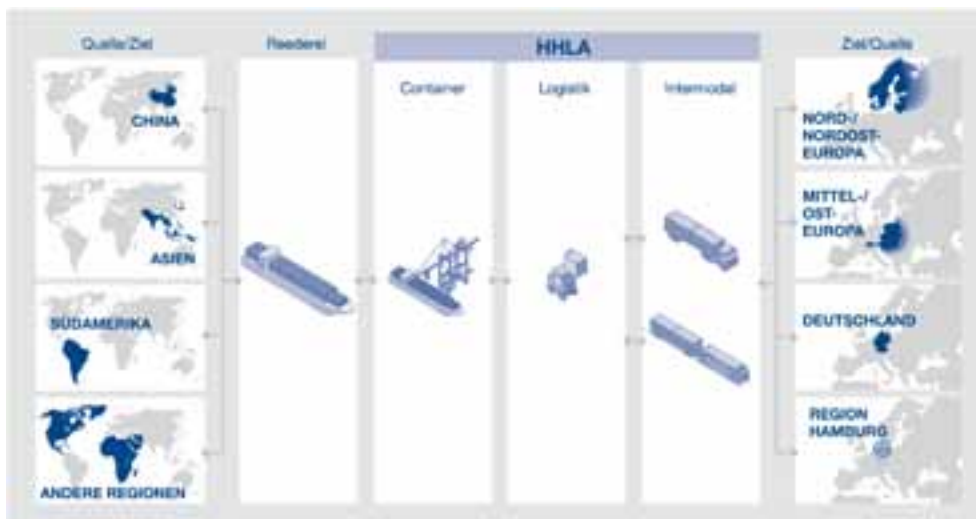
Im Geschäftsjahr 2012 unterlag die Unternehmensstrategie keinen grundlegenden Veränderungen. Um die Marktstellung des Konzerns zu festigen und weiter auszubauen, verfolgt die HHLA folgende strategische Leitlinien:

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 die Akquisition neuer Kunden. In der Schiffsabfertigung konzentrieren sich die Aktivitäten vor allem darauf, die Effizienz der Umschlagleistungen zu steigern und auf die zunehmenden Spitzenlasten von Großcontainerschiffen auszurichten. Die Grundlage hierfür bildet eine konsequente Orientierung von Design und Betrieb der Anlagen an der Flächen-, Mitarbeiter- und Kapitalproduktivität. Um ihre Führungsposition in der Umschlagtechnologie 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 externen IT-Anbietern entwickelt und pflegt die HHLA erfolgskritische Systeme selbst, sofern nicht Standardmodule beschafft und eingesetzt werden können. ► siehe auch Forschung und Entwicklung, Seite 86 ff.

Vertikale Integration

Das strategische Fundament der HHLA



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

Um auch die Qualität der Vor- und Nachlaufsysteme stetig zu verbessern, soll die Kontrolle über das Hinterlandnetzwerk an wichtigen Bündelungspunkten 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 zusätzliche Ladung auf die Containerterminals der HHLA.

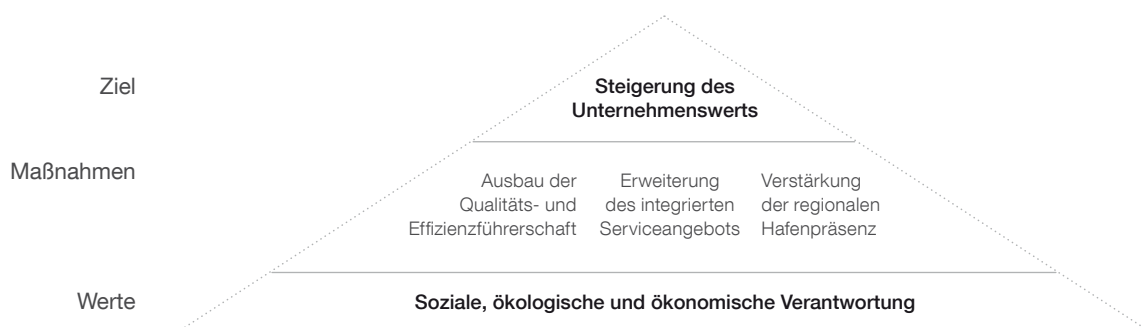
Im Bahnbereich beabsichtigt die HHLA, die Marktposition ihrer Intermodalgesellschaften weiter zu stärken, wobei der geografische Fokus auf den Wachstumsmärkten in Mittel- und Osteuropa liegt. Hier soll vor allem in Binnenterminals und ihre Anbindung mittels hocheffizienter Shuttlesysteme, d. h. Direktverbindungen zu Verteilzentren, investiert werden. Diesem Ziel dient auch die schrittweise Erweiterung des eigenen rollenden Materials (Lokomotiven und Waggons), um am Markt möglichst unabhängig agieren zu können. Diese Maßnahmen werden durch den Ausbau der Lkw-Unternehmen flankiert, dessen Schwerpunkt darauf liegt, ein flächendeckendes Netz für die Zustellung und Abholung von Seecontainern auf der letzten Meile im Binnenland zu bieten.

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 und Beteiligungen in attraktiven Wachstumsmärkten. Orientiert an den Verbundvorteilen des bestehenden Netzwerks und damit Anknüpfungspunkten zur Erschließung weiteren Potenzials liegt das Interesse der HHLA ausgehend von der Nordseeküste in erster Linie auf dem Einzugsgebiet zwischen Ostseeraum, nördlicher Adria und

Unternehmensstrategie

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts bei der HHLA



dem Schwarzen Meer. Allerdings werden auch etwaige Projekte und Beteiligungen in anderen wachstumsstarken Regionen nicht kategorisch ausgeschlossen. Die HHLA verfolgt in diesem Zusammenhang einen selektiven 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 103f.

Zur Beurteilung der strategischen Zielerreichung nutzt die HHLA ein Kennzahlensystem, das sich an der Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE – Return on Capital Employed) als zentraler Orientierungsgröße für den Wertbeitrag der Geschäftstätigkeit ausrichtet. Das System ist darüber hinaus in eine Vielzahl finanzieller und nicht finanzieller Fortschrittsindikatoren eingebettet. Dazu zählen Umsatzwachstum, Kosteneffizienz und Margenentwicklung 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 80f.

Zu den bedeutendsten strategischen Initiativen zählt derzeit die Modernisierung des größten Containerterminals im Hamburger Hafen, die 2012 mit der Inbetriebnahme eines neuen Gesamtsystems mit Leitstand, Blocklagern und neuer Steuerungs-EDV einen wichtigen Meilenstein erreicht hat. Weitere Ausbaustufen, mit denen voraussichtlich auf mehr als fünf Jahre ausreichend Entwicklungsmöglichkeiten bestehen, können nunmehr nachfrageorientiert gesteuert werden. Weitere zentrale Vorhaben, in denen vor allem über die nächsten zwei Jahre wesentliche Fortschritte erzielt werden sollen, sind der Ausbau des HHLA Container Terminal Odessa (CTO) sowie der Schienenverkehre im deutschsprachigen Raum und die Restrukturierung der vollständig erworbenen Polzug-Gruppe in Polen.

Rechtliche Rahmenbedingungen

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

Da ein Großteil der wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA im und am Hamburger Hafen konzentriert ist, wird das regulatorische Umfeld wesentlich durch das hamburgische Hafentwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt. Das HafenEG formuliert die strukturellen Rahmenbedingungen für eine sichere Entwicklung des Geschäftsbetriebs im Hamburger Hafengebiet. Ziel des HafenEG ist es, die Wettbewerbsfähigkeit 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 Hafenfläche 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 Hafenflächen 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 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), 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.

Durch die Auflösung des Hamburger Freihafens zum 31. Dezember 2012 sind für eine Reihe von Tochtergesellschaften der HHLA die zu beachtenden zollrechtlichen Vorschriften und Abläufe im Rahmen der Einführung des Seezollhafens maßgeblich geändert worden. Bis zum Ende des Jahres war auf den HHLA-Containerterminals die Umstellung der Prozesse auf einen Seezollhafen vollständig erfolgt.

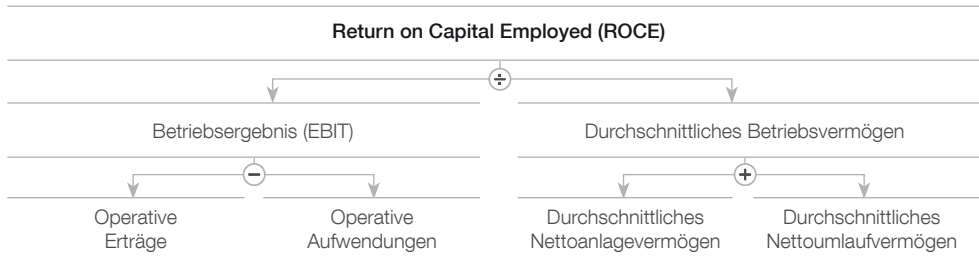
Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die HHLA unterliegen einem ständigen Wandel und werden auf nationaler und internationaler Ebene, vor allem auch durch die Europäische Gemeinschaft, fortlaufend an den technischen Fortschritt und das gesteigerte Sicherheitsbedürfnis und Umweltbewusstsein der Bevölkerung 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. Gleiches gilt für die „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“, an der gegenwärtig auf nationaler Ebene gearbeitet wird. Im Geschäftsjahr 2012 haben sich in Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen jedoch keine Veränderungen mit substanziellen Auswirkungen auf die operative Geschäftstätigkeit oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 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 88 ff., und Unternehmensstrategie, Seite 77 f.

Wertmanagement

ROCE – Bestimmungsgrößen und Einflussfaktoren



Zur Planung, Steuerung und Kontrolle ihrer Geschäftsaktivitäten arbeitet die HHLA mit einem konzernweiten Wertmanagementsystem. Im Geschäftsjahr 2012 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.

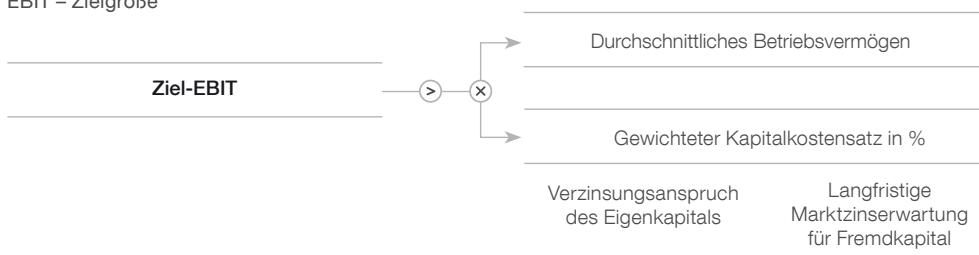
Zur Berechnung des ROCE für das Geschäftsjahr 2012 wurde auf das berichtete EBIT ohne Bereinigungen abgestellt. Die Renditekennziffer ROCE repräsentiert im Wesentlichen die durchschnittliche Verzinsung des Kapitals, das im Rahmen der betrieblichen Leistungserbringung genutzt wird. ► siehe auch Hinweise zur Berichterstattung, Seite 95.

Die Rendite auf das eingesetzte Kapital ist dabei nicht nur ein zentrales Kriterium für die Beurteilung von Investitionen, sondern zugleich auch wesentliche Bestimmungsgröße für die variablen Vergütungsbestandteile der Führungskräfte mit operativer Verantwortung. Mit der Einführung eines mehrjährigen Betrachtungshorizonts zur Ermittlung erfolgsabhängiger Vergütungskomponenten auf Leitungsebenen wird die Orientierung auf diese Zielgröße seit nunmehr drei Jahren 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 2012 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 Vorstands hinsichtlich eines

Wertmanagement

EBIT – Zielgröße



stabilen, langfristigen Verzinsungsanspruchs, der sich aus einem ausgewogenen Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital ergibt. Temporäre Schwankungen, die eine nachhaltige Unternehmensentwicklung beeinträchtigen können, sollen auf diese Weise vermieden werden.

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

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

Aufgrund des im Verhältnis zur leicht gestiegenen Kapitalbindung gesunkenen EBIT ging die Rendite auf das eingesetzte Kapital im Geschäftsjahr 2012 gegenüber dem Vorjahr um 1,7 Prozentpunkte auf 13,7 % zurück, lag aber weiterhin klar oberhalb des gewichteten Kapitalkostensatzes von 10,5 %. Somit wurde auch im Jahr 2012 ein deutlich positiver Wertbeitrag von 43,1 Mio. € erzielt, der sich aber gegenüber dem Vorjahr um 22,7 Mio. € bzw. 34,5 % verringerte. Auch unter Abzug der im Geschäftsjahr verbuchten Einmalerträge in Höhe von 17,6 Mio. € aufgrund der Entflechtung der Intermodalaktivitäten ergab sich ein positiver Wertbeitrag.

Steuerungsgrößen

in Mio. €	2012	2011	Veränd.
Operative Erträge	1.187,6	1.268,8	- 6,4 %
Operative Aufwendungen	- 1.001,3	- 1.061,8	- 5,7 %
EBIT	186,3	207,0	- 10,0 %
Ø Nettoanlagevermögen	1.269,8	1.257,9	0,9 %
Ø Nettoumlaufvermögen	93,4	86,7	7,8 %
Ø Betriebsvermögen	1.363,2	1.344,5	1,4 %
ROCE in %	13,7	15,4	- 1,7 PP
Kapitalkosten vor Steuern ¹ in %	10,5	10,5	0,0 PP
Kapitalkosten vor Steuern ¹	143,1	141,2	1,4 %
Wertbeitrag in %	3,2	4,9	- 1,7 PP
Wertbeitrag	43,1	65,8	- 34,5 %

¹ 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 88 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 2012 beschäftigte die HHLA insgesamt 4.915 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl um 117 Personen bzw. um 2,4%. Der geografische Schwerpunkt lag mit 3.526 Beschäftigten in Deutschland. Das entspricht einem Anteil von 71,7%, von denen der überwiegende Anteil am Standort Hamburg tätig war. Die 1.389 Arbeitsplätze im Ausland setzten sich zum größten Teil aus den 773 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (15,7%) der Intermodalgesellschaften in Tschechien und in der Slowakei sowie den 471 Beschäftigten (9,6%) in der Ukraine zusammen. Die weiteren 155 Beschäftigten verteilten sich auf Tochterunternehmen in Polen und Georgien.

Beschäftigte

nach Segmenten per 31.12.

	2012	2011	Veränd.
Container	2.935	2.898	1,3%
Intermodal	1.010	902	12,0%
Logistik	311	422	- 26,3%
Immobilien	37	38	- 2,6%
Holding/Übrige	622	538	15,6%
Gesamt	4.915	4.797	2,4%

Im Segment Container, das 59,7% der Arbeitsplätze der HHLA repräsentiert, hat sich die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 1,3% auf 2.935 erhöht. Deutlich kräftiger wuchs die Anzahl der Beschäftigten im Segment Intermodal, die um insgesamt 12,0% auf 1.010 stieg und somit 20,5% der Gesamtbelegschaft stellte. Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Segment Logistik reduzierte sich um 26,3% auf 311 – das entspricht 6,3% der HHLA-Belegschaft. Beides ist im Wesentlichen auf einen Wechsel der Konsolidierungsmethoden zurückzuführen. Nahezu unverändert 37 Personen, das sind 0,8% aller HHLA-Beschäftigten, verzeichnete das Segment Immobilien. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der strategischen Management-Holding und angegliederten Bereichen vergrößerte sich durch veränderte Konsolidierungen um 15,6% auf 622 Personen bzw. auf einen Anteil von 12,7% der Gesamtbelegschaft.

Für 92% der Beschäftigten in Hamburg sind die Entgelt- und Arbeitsbedingungen in Tarifverträgen geregelt. Die Fluktuationsquote (ohne konzerninterne Wechsel) betrug 2012 in Hamburg

unverändert 4,3%. Das Durchschnittsalter hat sich mit 43 Jahren (Männer: 44 Jahre, Frauen: 38 Jahre) gegenüber dem Vorjahr um ein Jahr leicht erhöht.

Arbeits- und Gesundheitsschutz

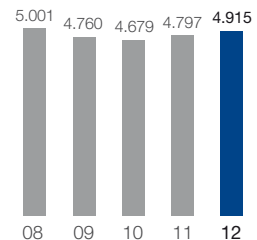
Die Anzahl der Unfälle in den Gesellschaften im Hamburger Hafen verringerte sich ohne Wegeunfälle erneut auf nun 73 (im Vorjahr: 88). Gerechnet auf die Umschlagmenge ergab sich ein nochmals verbessertes Verhältnis von einem Unfall auf 100.000 be- und entladene Container. Die gesunkene Unfallhäufigkeit, an der weiter gearbeitet wird, ist das Ergebnis einer kontinuierlichen Weiterentwicklung und Förderung der Arbeitssicherheit sowie des Gesundheitsschutzes innerhalb der HHLA-Belegschaft.

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. Mit gezielten Maßnahmen sollen Unfälle vermieden und darüber hinaus soll klassischen Berufserkrankungen wie beispielsweise Erkrankungen durch Lärm vorgebeugt werden. Zur Verbesserung des Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutzes finden regelmäßig Aktionen und Angebote innerhalb der HHLA-Gesellschaften statt. Fortgeführt wurden beispielsweise die in den Vorjahren entwickelten Aktionstage, die 2012 die gesunde Ernährung in den Mittelpunkt stellten. Für die körperliche Fitness wurden an den Containerterminals Räume für Ausgleichsübungen gestellt. Regelmäßige Gesundheitszirkel sowie die Erhebung von psychischen Belastungen im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung erfassten systematisch den Bedarf für präventive Maßnahmen. Für besonders belastete Teams wurden individuell konzipierte Stressbewältigungsangebote durchgeführt. Darüber hinaus standen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern innerbetriebliche Beratungsstellen für Fragen rund um das Thema Prävention zur Verfügung. Weiter ausgebaut und durch fundierte Qualifizierungsmaßnahmen professionalisiert wurde dabei das bewährte System der kollegialen Berater, die den Beschäftigten als erste interne Ansprechpartner der betrieblichen Sozial- und Suchtberatung zur Seite stehen.

Die Anliegen aller Beschäftigten in Hamburg werden in Arbeitsschutzausschüssen vertreten. Wesentliche Maßnahmen werden durch die gesetzlich vorgeschriebenen Sitzungen der Arbeits-

Entwicklung der Beschäftigtenzahl

im HHLA-Konzern per 31.12.



schutzausschüsse evaluiert, die viermal im Jahr stattfinden. Das Arbeitsschutzmanagement entwickelt Maßnahmen aktiv mit und informiert intern über den betrieblichen Unterricht, Schulungen und praktische Übungen zur Notfallvorsorge wie Brand- und Gewässerschutz, Beratungsangebote, Vorsorge- und Risikokontrollprogramme.

Strategisches Personalmanagement

Seinem hohen Stellenwert für den Konzern entsprechend ist das Personalmanagement fest auf Vorstandsebene verankert und wird dort als zentrale Ressortfunktion wahrgenommen.

Berufsausbildung und Studium

Die HHLA verstärkte im Berichtsjahr ihr Ausbildungseingagement und bildete insgesamt 159 Berufsanfänger aus (im Vorjahr: 130). Dabei konnte der Frauenanteil unter den Auszubildenden erhöht werden: 26% der angebotenen Berufsausbildungen wurden von Frauen absolviert (im Vorjahr: 22%).

Die Anzahl der dual Studierenden wurde im Berichtszeitraum verdoppelt, um den perspektivischen Bedarf an hoch qualifizierten Beschäftigten zu decken. Der Anteil an Frauen im dualen Studium betrug 31% über alle Studienjahre. Im Jahrgang 2012 wurde sogar eine Frauenquote von 40% erreicht.

Personalentwicklung und Fortbildung

Die Personalentwicklungsmaßnahmen für alle Beschäftigtengruppen und Hierarchiestufen am Standort Hamburg werden durch den Zentralbereich Personalmanagement gesteuert und teilweise für die Konzerngesellschaften passgenau selbst entwickelt. Durch die zentrale Steuerung der Maßnahmen im Bereich Personalmanagement können kontinuierliche Lernprozesse und langfristig angelegte Entwicklungspfade konzernweit einheitlich angelegt und verbindlich begleitet werden. Der Zugang zu den Programmen, die Höhe der finanziellen Förderung durch die HHLA sowie die Qualitätssicherung und Evaluation der Maßnahmen wurden mit dem Konzernbetriebsrat verbindlich festgelegt.

Für Fach- und Führungskräftenachwuchs werden Qualifikationsmöglichkeiten angeboten, die auf die künftigen Aufgaben vorbereiten. Erfahrene Fach- und Führungskräfte werden auf der Grundlage individueller Beratung durch den Personalbereich mit gezielten Maßnahmen wie Seminaren oder bedarfsweise Coachings unter-

stützt. Der Fokus lag 2012 dabei vor allem auf der Qualifizierung von gewerblichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Vorbereitung auf Führungsfunktionen und Begleitung von Führungskräften im Containerumschlag. Ziel war es, die gegenwärtigen und künftigen Führungskräfte auf die Weiterentwicklung der Arbeits- und Organisationsprozesse vorzubereiten oder sie in Veränderungsprozessen beratend zu begleiten. Das umfassende Qualifizierungsprogramm wurde im Rahmen eines strategisch eingebundenen Wissensmanagements durch die Personalabteilung entwickelt, als modulares Programm konzipiert und durchgeführt. Die Qualifizierungsmaßnahme soll auch 2013 fortgeführt werden.

Die vom Germanischen Lloyd zertifizierte Qualifizierungsmaßnahme zum Schiffsplaner (Certified Shipplanner) wurde 2012 ebenfalls erfolgreich abgeschlossen. Schiffsplaner koordinieren die Stau- und Löschvorgänge und sind damit eine wichtige Schnittstelle zu unseren Kunden. Mit der erstmaligen Durchführung dieser Maßnahme ist ein weiterer strukturierter Karriereweg in eine gehobene Fachfunktion bei der HHLA etabliert worden.

Insgesamt investierte die HHLA 2012 5,2 Mio. € (ohne Reisekosten) in die Aus- und Fortbildung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon flossen rund die Hälfte in die gewerbliche Ausbildung. Das entspricht einem durchschnittlichen Aufwand von ca. 400 € pro gewerblichem Beschäftigten.

Potenzialeinschätzung durch Assessment-Center

Die HHLA setzt seit mittlerweile drei Jahren strukturierte Auswahlverfahren, sogenannte Assessment-Center, als Personalentwicklungsinstrument ein. 2012 wurden diese Auswahlverfahren weiterentwickelt und eingesetzt, um die Potenziale von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern systematisiert zu ermitteln und geeignete Personalentwicklungsmaßnahmen abzuleiten. Die konzernweiten Grundsätze der Vielfalt (Diversity) wurden auch in diesem Instrument verankert. Die Assessment-Center werden nicht nur zur Stellenbesetzung, sondern auch zur Potenzialeinschätzung der Beschäftigten eingesetzt.

Für die Aufnahme in die strukturierten Personalentwicklungsprogramme ist die erfolgreiche Teilnahme an einem Assessment-Center obli-

gatorisch. Die Auswahlverfahren werden von externen Beratern in Einzel- oder Gruppensettings durchgeführt. Darüber hinaus nehmen immer vier betriebliche Beobachter teil – davon immer ein Mitglied des Konzernbetriebsrats –, die speziell für diese Aufgabe geschult wurden. Sofern eine Frau Kandidatin ist, ist auch mindestens eine Frau als betriebliche Beobachterin im Beobachtergremium.

Förderung von Frauen in und für Führungspositionen

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. So lag der Anteil der bei der HHLA in Hamburg beschäftigten Frauen bei 13,9% (im Vorjahr: 13,3%). Um den Wandel der Arbeitswelt im Hafen optimal zu nutzen, bietet die HHLA Frauen gezielt Entwicklungschancen in allen Bereichen und auf allen Ebenen an.

So konnten im Berichtsjahr mehr weibliche Auszubildende für traditionelle Männerberufe wie Fachkraft Hafenlogistik oder Mechatroniker gewonnen werden. Für die technische Geräteausbildung im gewerblichen Bereich wurden 2012 erstmals Ausbilderinnen qualifiziert und eingearbeitet.

Im Führungskräfte-Nachwuchsprogramm lag der Anteil der Teilnehmerinnen mit rund 30% bereits über der vom Vorstand 2010 beschlossenen Frauenquote von 20% in den Führungspositionen.

In der Qualifizierungsmaßnahme Certified Shipplanner wurde ebenfalls eine Frauenquote von 30% erreicht.

Um den Anteil von Frauen in allen Beschäftigtengruppen weiter zu erhöhen, werden in Informationsmaterialien und in der Außendarstellung aktive Mitarbeiterinnen an ihren Arbeitsplätzen vorgestellt, um gezielt Frauen anzusprechen.

Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Hinsichtlich der Vereinbarkeit von Familie und Beruf wurden vermehrt Teilzeitarbeitsplätze eingerichtet. Auch in Elternzeit hält die HHLA aktiv Kontakt zu den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Sie werden durch den Zentralbereich Personalmanagement beraten und unterstützt. Beschäftigte während der Elternzeit können weiterhin an Seminaren im Führungskräfte-Nachwuchspro-

gramm teilnehmen. Sie werden gemeinsam mit ihren Kindern regelmäßig zu Elterntreffen in die Konzernzentrale eingeladen, bei denen die Personalabteilung über die Entwicklung des Unternehmens, aktuelle Stellenausschreibungen und Qualifizierungsangebote informiert sowie Möglichkeiten zum Erfahrungsaustausch bietet. So sollen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch während ihrer Elternzeit weiter in das Unternehmen eingebunden bleiben.

Hier werden Ansätze verfolgt, die Aspekte der Vielfalt (Diversity) sowie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu berücksichtigen.

Einkauf und Materialwirtschaft

Organisation

Der Einkauf des HHLA-Konzerns ist weitgehend zentral in der Management-Holding in Hamburg organisiert. Die Zentralisierung wurde auch 2012 weiter vorangebracht. Neben der Bündelung von Einkaufsprozessen und dem Ziel, die Anforderungen der internen Kunden an Service und Leistung bestmöglich zu erfüllen, gelten Transparenz und Harmonisierung als weitere vorrangige Ziele. Zusätzlich zur zuverlässigen und termingerechten Versorgung mit Investitionsgütern, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Dienstleistungen und sonstigen Produkten unter Kosten-, Qualitäts- und Nachhaltigkeitsaspekten orientiert sich die Einkaufsorganisation an der Aufgabe, Prozess- und Datensicherheit sowie die Vereinheitlichung der Lieferantenbasis sicherzustellen. Der Einkauf arbeitet kontinuierlich daran, die Lieferketten zu verbessern und Versorgungsprozesse zu optimieren. In diesem Zusammenhang sind alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dem HHLA-Verhaltenskodex verpflichtet. ► siehe auch Compliance, Seite 55 f.

Die termingerechte Beschaffung von Betriebsstoffen und Ersatzteilen bleibt grundsätzlich eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Einsatzbereitschaft der Umschlaganlagen und -geräte. Im Berichtsjahr gab es keine Lieferengpässe. Zudem konnte der Automatisierungsgrad der Beschaffungsprozesse bei gleichzeitiger Wahrung der erforderlichen Flexibilität erhöht werden.

Die fachliche Gliederung des Einkaufs in vier Warengruppen bietet den internen Kunden ein hohes Maß an Transparenz, Service und Qualität. Konzernweit verteilte sich das Beschaf-

Beschaffungsvolumen nach Warengruppen 2012



- 37% Anlagen/Energie
- 28% Bau
- 18% Instandhaltung
- 17% IT

fungsvolumen im Berichtsjahr zu rund 37 % auf Anlagen und Energie, 28 % auf die Warengruppe Bau, 18 % auf die Warengruppe Instandhaltung (Ersatzteile, Reparatur und Betrieb) sowie 17 % auf den Bereich Informationstechnologie (IT). Insgesamt lag das Beschaffungsvolumen unterhalb dem des Vorjahrs. Durch die angestrebte Bereinigung des Lieferantenportfolios und die Bündelung der Einkaufsaktivitäten konnten erneut günstige Konditionen erzielt werden.

Die Gewichtung zwischen den Warengruppen hat sich im Vergleich zum Vorjahr geglättet. Den stärksten Anteil an den Beschaffungsausgaben verzeichnete die Warengruppe Anlagen und Energie, die neben Neuanschaffungen und Ersatzinvestitionen auch die Großgeräteinstandhaltung umfasst. Die Beschaffung von Flurförderfahrzeugen (Van-Carrier) trug hierzu wesentlich bei. Die Beschaffungen in der Warengruppe Bau waren im Vergleich zum Vorjahr ausgewogen. Bei der Warengruppe Instandhaltung sind vorwiegend Verbrauchsmaterialien und Ersatzteile enthalten. Die Ersatzteilbeschaffung und -standardisierung gewinnt durch die Beschaffung immer hochwertigerer Anlagen zunehmend an Bedeutung. Der Bereich IT entwickelte sich vom Volumen her wie bereits im Vorjahr stabil.

Vor dem Hintergrund einer zielgerichteten Ausrichtung der Beschaffungsaktivitäten bei gleichzeitiger Straffung der Lieferantenbasis waren im Geschäftsjahr 2012 ebenso wie im Vorjahr weder auf Konzern- noch auf Segmentebene materielle Abhängigkeiten von einzelnen Lieferanten zu verzeichnen. Die strategische und partnerschaftliche Einbindung der Lieferanten in die Entwicklung und Optimierung von Produkten, Anlagen und Prozessen konnte erneut intensiviert werden. Die Analyse und Bewertung der Lieferantenbeziehungen hinsichtlich verschiedenster Aspekte wie Zuverlässigkeit, Qualität, Innovationskraft, Kostenstruktur und wirtschaftlicher Stabilität stand dabei weiter im Vordergrund.

Die Konformität der Lieferanten im Hinblick auf Umwelt- und Sozialverträglichkeit ihrer Produkte und Dienstleistungen sowie ihre Geschäftspolitik nimmt lokal wie global einen stetig steigenden Stellenwert ein. Die Einhaltung der Konzernvorgaben und -richtlinien hinsichtlich Nachhaltigkeit und Compliance definieren daher ein verbindliches Anforderungsprofil der HHLA.

Optimierung der Prozesse

Die Einführung der digitalen Vergabedokumentation als Optimierungsmaßnahme im Beschaffungsprozess konnte 2012 weitgehend abgeschlossen werden. Die Einführung des E-Procurement (SAP-SRM) wurde im Geschäftsjahr ebenfalls erfolgreich fortgeführt, so dass die Anwendung inzwischen konzernweit zur Verfügung steht.

Um die Konzernziele bezüglich CO₂-Emission erreichen zu können, wurde im Berichtsjahr abermals der Jahresverbrauch der nicht umschlagabhängigen Stromabnehmer des HHLA-Konzerns und des Container Terminal Altenwerder mit Ökostrom CO₂-frei gestellt. Hinzugekommen ist die Freistellung mit Ökostrom für den Verbrauch der seit Oktober 2012 im Einsatz befindlichen E-Mobil-Flotte auf dem HHLA Container Terminal Tollerort (CTT).

Mithilfe des von der Zwischenholding gesteuerten Energiehandels werden weitere Anstrengungen unternommen, die positiven Effekte im Energiemanagement, insbesondere die fortgesetzte Optimierung von Anlagen und Abnehmer, auszubauen. Durch das bewährte Tranchenmodell bei der Energiebeschaffung (Strom) konnte der Konzern wiederum von niedrigen Einkaufspreisen 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 eine Reihe von übergreifenden Modellprojekten. Exemplarisch hierfür steht der HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA), der weltweit als technologisch führend gilt. Das intelligente, kompakte Terminallayout, der Einsatz hochmoderner Umschlagtechnologie und innovativer EDV-Systeme sowie der hohe Automatisierungsgrad führen durch effizientes Löschen und Laden insbesondere von großen Containerschiffen zu geringeren Liegezeiten und bilden damit einen 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.

Im Geschäftsjahr 2012 konzentrierte die HHLA ihren Ressourceneinsatz in hohem Maße auf die Implementierung neuer und fertig entwickelter technologischer Komponenten auf der größten Umschlaganlage des Konzerns. Darüber hinaus wurden verfügbare Kapazitäten im Wesentlichen auf die Fortsetzung nachfolgender Modellprojekte fokussiert.

Innovative Seehafentechnologien II

Im Rahmen der weitgehend abgeschlossenen Förderinitiative „Innovative Seehafentechnologien II“ (ISETEC II) wurden 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 war auch im Geschäftsjahr 2012 mit zahlreichen Gesellschaften an verschiedenen Entwicklungsprojekten beteiligt. Die Projektschwerpunkte lagen dabei in erster Linie auf der Weiterentwicklung und Optimierung betrieblicher Prozesse auf den HHLA-Containerterminals und in der gesamten Transportkette.

Das fortgeführte Forschungsprojekt **VESUHV** (Vernetzung von Seehäfen und schienengebundenen Hinterlandverkehren) fokussiert sich auf einen standardisierten, frühzeitigen und zuverlässigen Datenaustausch (z. B. zur Containerverfügbarkeit) zwischen den deutschen Seehäfen und den Akteuren im schienengebundenen Hinterlandverkehr. Projektziel ist es, eine Leis-

tungssteigerung in der Transportkette durch die Erhöhung der Zuverlässigkeit in der operativen Planung zu erreichen. Gemeinsam mit ihren Verbundpartnern entwickelten die HHLA-Tochtergesellschaften aus den Segmenten Container und Intermodal ein Konzept für die Umsetzung des verbesserten Informationsflusses.

Mithilfe neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse wurden in dem erfolgreich beendeten Projekt **Instandhaltungsoptimierung** Lösungen für eine organisatorische Optimierung der Prozesse automatisierter Umschlaggeräte gefunden sowie die Umschlagtechnik und Krananlagen weiterentwickelt und in den täglichen Terminalprozessen implementiert. Dabei ging es im Wesentlichen um die Entwicklung und Etablierung einer automatisierten Verschleißfassung zur Vermeidung unnötiger Wartungsarbeiten. Durch eine zustandsgesteuerte Instandhaltung, wie sie beispielsweise eine in Drahtseile von Kränen integrierte faseroptische Sensorik ermöglicht, lassen sich Stillstandzeiten und Kosten für Wartung und Reparatur reduzieren.

Das Verbundvorhaben **Lean Port Management (LPM)** zielte auf die Minimierung der Hafendurchlaufzeiten und damit auf eine effizientere Nutzung vorhandener Ressourcen und eine bessere Kapazitätsauslastung bei der Containerimportabwicklung ab. Je kürzer die Verweildauer der Container im Hafen ist, desto effizienter können vorhandene Ressourcen genutzt werden. Wesentliche Herausforderungen bildeten die Konzeption und Integration neuer Zollanforderungen in den Ablaufprozess unter Begleitung der zuständigen Zollbehörden sowie die Schaffung einer intelligenten, zentralisierten Informationsplattform, die den gesamten Importprozess vom Schiffszulauf im Hafen bis zur Auslieferung der Ware an den Kunden im Hinterland abdeckt.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden zudem die Projekte **Container-ID** sowie **Business Integration Truck (BIT)** erfolgreich abgeschlossen. Container-ID zielte auf eine automatische Erfassung und Identifikation von Containern im Umschlagprozess und Integration in die Informationskette ab. Im Rahmen von BIT wurde eine terminal- und hafenübergreifende Standardisierung von Abläufen, Informationsflüssen und Schnittstellen etabliert, welche nicht nur die Terminals, sondern auch Containerdepots, Packbetriebe, Zoll und Auftraggeber berücksichtigt. Durch die Umsetzung der Projekterkenntnisse konnten die Prozesse in der gesamten Transportkette stabi-

lisiert und verbessert, die Umschlagqualität und -leistung erhöht sowie die Abfertigungszeiten gesenkt werden. Ein verstärkter Einsatz sowie eine Verbreitung der entsprechenden Technologien sind möglich und können zu weiteren Produktivitätsverbesserungen führen.

Zertifizierung der Leistungsfähigkeit

Zur Dokumentation seiner Leistungsfähigkeit führte der HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) im Berichtsjahr erneut die Zertifizierung nach dem Standard Container Terminal Quality Indicator (CTQI) durch. Der vom Global Institute of Logistics und vom Germanischen Lloyd entwickelte Standard prüft Kriterien wie die Sicherheit, das Leistungsniveau und die Effizienz eines Terminals auf der Wasser- und der Landseite sowie dessen Anbindung an Vor- und Nachlaufsysteme. Mit der erfolgreichen Zertifizierung konnte der CTA abermals seine Stellung als einer der weltweit produktivsten Containerterminals unter Beweis stellen.

Batteriebetriebene Containerfahrzeuge

Die Erforschung und Entwicklung ökoeffizienter Antriebe gehört bei der HHLA zum Kernthema nachhaltiger technologischer Innovationen. Zusammen mit der Gottwald Port Technology und mehreren Forschungsinstituten hat die HHLA das im vorigen Jahr begonnene Pilotprojekt „Null Emission“ – den Einsatz von fahrerlosen, batteriebetriebenen Containerfahrzeugen – auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) fortgesetzt. Die sogenannten Automated Guided Vehicles (AGV) transportieren Container im 24-Stunden-Betrieb zwischen dem Seeschiff und dem Blocklager auf dem Terminalgelände mit vollautomatisierter Navigationstechnik. Der Einsatz von batteriebetriebenen AGVs hat inzwischen eine nächste Stufe zur Serienreife erreicht und soll in den kommenden Jahren weiter verbessert werden. Beispielsweise sollen Batterien von Schwerlastfahrzeugen genau dann aufgeladen werden, wenn ein Überfluss regenerativer Energie im Netz vorhanden ist.

Neue Tragwagen bei Metrans

Bei der HHLA-Bahntochter Metrans wurde in Kooperation mit einem tschechischen Waggonhersteller ein neuer Tragwagentyp entwickelt, der speziell für den intermodalen Containertransport optimiert und universal für kontinentale (intraeuropäische) Ladung einsetzbar ist. Die standardisierten 80-Fuß-Wagensets bieten konstante Zugkapazitäten und ein bis zu 30 %

geringeres Eigengewicht im Vergleich zu dem bisher eingesetzten Material der Staatsbahnen. Somit können bei einem in Deutschland eingesetzten 720m langen Ganzzug insgesamt rund 180 t Leergewicht eingespart werden. Darüber hinaus sind sämtliche Waggons mit speziellen lärmreduzierenden Bremssystemen ausgestattet. Neben den ökologischen Vorteilen bieten die neu konstruierten Tragwagen aufgrund ihrer kompakten Bauweise auch einen bedeutenden Raumvorteil. Im Vergleich zu herkömmlichen Waggons können pro Zug rund 20 % mehr Container transportiert werden. Bei einer Maximallänge pro Zug von 720m und 26 Waggons können nun anstatt 88 bis zu 108 Standardcontainer aneinandergereiht werden. Bei Fahrten nach Osteuropa mit einer üblichen Zuglänge von 610m kommen auf 23 Waggons 92 Standardcontainer. Zusätzliche Sicherheit bieten die neuartigen Containertragwagen. Sämtliche Waggons sind mit einem Diebstahlschutz gegen das Öffnen der Container ausgestattet. Metrans verfügt inzwischen über eine eigene Flotte von mehr als 1.300 längen- und nutzlastoptimierten Waggons. Die neu konstruierten Leichtbautragwagen machen rund ein Viertel der gesamten Fahrzeugflotte aus. Im eigenen Ausbesserungswerk werden Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt, was eine hohe Verfügbarkeit sichert.

Nachhaltigkeit

Wirtschaftlich orientiertes Handeln und die Verantwortung gegenüber den Beschäftigten, der Gesellschaft und der Umwelt prägen seit jeher die Aktivitäten der HHLA. 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. Seit seinem Bestehen legt der Konzern daher größten Wert auf nachhaltiges Unternehmertum.

Das Geschäftsmodell der HHLA zielt darauf ab, globale Warenströme auf den Hafenterminals mit Hinterlandnetzwerken und Logistikzentren vorteilhaft zu verknüpfen. Entsprechend stehen bei der Nachhaltigkeitsstrategie der HHLA ökologische Transportketten im Mittelpunkt: Hierfür stellt die HHLA hocheffiziente Umschlaganlagen, leistungsstarke Transportsysteme und umfas-

sende Logistikdienstleistungen bereit. Durch den Ausbau ihrer Anlagen und Netzwerke schafft die HHLA zentrale Voraussetzungen für eine überproportionale Steigerung des Bahnanteils im Hinterlandverkehr. Die zentralen Schnittstellen internationaler Warenströme werden klima-, flächen- und ressourcenschonend betrieben und vorausschauend weiterentwickelt.

Seit mittlerweile vier Jahren verfügt die HHLA über einen Nachhaltigkeitsrat unter Vorsitz des Vorstandsvorsitzenden, dessen Mitglieder sich regelmäßig mit den Interessengruppen der HHLA, insbesondere Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Investoren, Lieferanten und der Öffentlichkeit, über wesentliche, für die HHLA relevante Nachhaltigkeitsthemen austauschen. Auf Konzernebene existiert seitdem die Stabsstelle Nachhaltigkeit mit direkter Berichtslinie zum Vorstandsvorsitzenden.

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. Bereits seit 2008 wird die CO₂-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 CO₂-Emissionen orientiert sich die HHLA am Greenhouse Gas Protocol, einem weltweiten Standard zur Erfassung von Treibhausgasemissionen.

Natur- und Ressourcenschutz flankieren die Maßnahmen zur Minimierung transportbedingter Umwelteinflüsse. Ressourcenschonendes Handeln auf den Terminals zeigt sich z. B. in der Verwendung von insgesamt 61.300 t recyceltem Baumaterial beim Ausbau und bei der Instandhaltung der Terminalflächen im Jahr 2012. Von diesen 61.300 t entfiel mit 42.000 t der größte Anteil auf Betonmineralgemische, die aus Betonabbruch stammen und nun als ungebundene Tragschichten eine weitere Verwendung finden. Die optimierte Stellplatzzuweisung für Container minimiert darüber hinaus Fahrstrecken für Geräte und senkt damit den Energieverbrauch, die Verwendung von runderneuerten Reifen für Van-Carrier verbessert ebenfalls die Umweltbilanz.

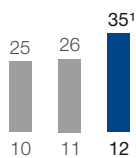
Nachhaltigkeitsinitiative

	Handlungsfelder	Leitlinien
Umwelt	Ökologische Transportketten	Aktive Vernetzung mit anderen Akteuren der Logistik und Gestaltung nachhaltiger, umweltfreundlicher Transportketten
	Flächenschonung	Steigerung der effizienten Nutzung von Hafen- und Logistikflächen
	Naturschutz	Minimierung der Eingriffe in die Natur und aktive Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen
	Klimaschutz	Ausschöpfen technisch sinnvoller und wirtschaftlich vertretbarer Möglichkeiten zur CO ₂ -Reduzierung
Soziales	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
Wirtschaft	Wertschöpfung	Leistung eines dauerhaften und wesentlichen Beitrags zur Wertschöpfung und damit zum Wohlstand an allen Standorten
	Geschäftspartner	Angebot maßgeschneiderter Kundenlösungen und zuverlässige Zusammenarbeit mit Lieferanten
	Aktionäre	Dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts und Transparenz für Anleger

Direkte CO₂-Emissionen
in Tsd. t

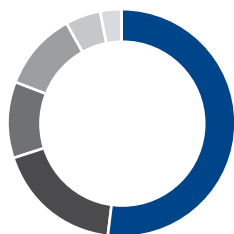


Indirekte CO₂-Emissionen
in Tsd. t



¹ Ab 2012 einschl. Fahrstrom der Metrans

CO₂-Emissionen
nach Gerätetyp 2012



- 52% Van-Carrier
- 18% AGV
- 11% Gebäude, Flächenbeleuchtung
- 11% Containerbrücken, Bahnkräne
- 5% Kühlcontainer
- 3% Lagerkräne

Die CO₂-Emissionen zur Verteilung auf verschiedene Energieverbraucher beruhen auf gemessenen sowie auf berechneten bzw. geschätzten Daten.

Direkter und indirekter Energieverbrauch

	Diesel in Mio. Litern	Heizöl in Mio. Litern	Benzin in Mio. Litern	Erdgas in Mio. m ³	Strom in Mio. kWh	Fernwärme in Mio. kWh
2010	21,3	0,1	0,1	2,4	135 ²	5,6
2011	26,0	0,1	0,1	2,0	145 ³	5,2
2012	26,5	0,1	0,1	2,1 ¹	157 ^{4,5}	4,6 ¹

¹ Der Erdgas- und der Fernwärmeverbrauch 2012 beruhen auf gemessenen und geschätzten Daten.

² Davon 65 Mio. kWh aus erneuerbaren Energien

³ Davon 72 Mio. kWh aus erneuerbaren Energien

⁴ Davon 70,2 Mio. kWh aus erneuerbaren Energien

⁵ Ab 2012 einschließlich Fahrstrom für den Einsatz von E-Lokomotiven in Deutschland, Tschechien und der Slowakei

Die HHLA gestaltet ihr Engagement für Nachhaltigkeit verbindlich, transparent, mess- und vergleichbar. Dazu hat sie im Berichtsjahr als erstes Unternehmen des maritimen Sektors eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) abgegeben. Mit der Veröffentlichung bekennt sich die HHLA in besonderer Weise zu ihrem nachhaltigen Geschäftsmodell. Der DNK beschreibt in 20 Kriterien mit je bis zu zwei Leistungsindikatoren Aspekte der Ökologie, des Sozialen und der Unternehmensführung, wobei Themen wie Ressourcenverbrauch, Compliance, Chancengerechtigkeit oder Gesundheitsschutz der Mitarbeiter eine wichtige Rolle spielen. Auch konkrete Nachhaltigkeitsziele werden abgefragt. Zusätzlich wendet die HHLA mit diesem Geschäftsbericht erstmals die Global-Reporting-Initiative-(GRI)-Richtlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung an, den dafür weltweit meistverbreiteten Standard. Dadurch sorgt die HHLA auch im internationalen Maßstab für Vergleichbarkeit.

Umwelt

Die maßgeblichen Emissionen von Luftschadstoffen beschränken sich im HHLA-Konzern hauptsächlich auf den absoluten Ausstoß von CO₂, der vor allem von den Umschlag- und Transportmengen sowie dem Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien beeinflusst wird. Die Klimabilanz der HHLA entspricht den Anforderungen des weltweit am meisten verbreiteten Standards zur Treibhausgasberichterstattung, des Greenhouse Gas Protocol. 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 und landseitig weitertransportierten Containern ab. Als Bezugsgröße zur Bestimmung der spezifischen CO₂-Emissionen verwendet die HHLA, im Einklang mit den Empfehlungen der EEEG-Arbeitsgruppe (European Economics Environment Group), die aussagekräftige wasser- und landseitige Um-

schlagleistung. Das Klimaschutzziel der HHLA wurde 2011 formuliert: Bis zum Jahr 2020 sollen die CO₂-Emissionen je umgeschlagenen Container um mindestens 30% vermindert werden. Als Basisjahr wurde 2008 festgelegt. Im Zeitraum 2008 bis 2012 konnten die CO₂-Emissionen je umgeschlagenen und transportierten Container bereits um 24,5% gesenkt werden.

Die absoluten CO₂-Emissionen stiegen im Berichtszeitraum im Jahresvergleich um 11.038 t oder 11,0% auf 111.479 t an. 9.813 t davon sind auf die erstmalige Ausweisung des Fahrstroms für den Einsatz von E-Lokomotiven in Deutschland, Tschechien und der Slowakei zurückzuführen. Die zunehmende Nutzung eigener diesel-elektrischer Lokomotiven durch die Metrans hat zu einer Zunahme von CO₂-Emissionen in einer Größenordnung von 4.700 t in die eigene Klimabilanz geführt. Ein langfristig höherer Stromanteil am Energieträgermix des Konzerns ermöglicht den verstärkten Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien und damit substanzielle CO₂-Reduzierungen. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt die HHLA auf eine weitere Elektrifizierung ihrer Geräte und Maschinen auf den Terminals. Damit werden die Anlagen 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 in Hamburg aus erneuerbaren Energien gedeckt. Seit 2010 wird der Container Terminal Altenwerder (CTA) mit Strom aus erneuerbaren Energien gespeist. Damit sparte die HHLA im Berichtsjahr 22.255 t CO₂-Emissionen ein (im Vorjahr: 22.800 t). Im Vergleich zum Vorjahr sanken die spezifischen CO₂-Emissionen auf drei der vier HHLA Container Terminals um 0,1% bis 11,7%, während auf einem Terminal eine Steigerung um 2,8% zu verzeichnen war. Die spezifischen CO₂-Emissionen sanken so insgesamt um 4,7%. Neben dem Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien führte die HHLA zur Verbesserung der CO₂-Bilanz

verschiedene CO₂-Minderungsprojekte innerhalb der einzelnen Konzerngesellschaften fort. Zum Beispiel wurden im Jahr 2012 insgesamt sieben neue verbrauchs- und schadstoffreduzierte Van-Carrier in Betrieb genommen. Diese Fahrzeuge verbrauchen pro Betriebsstunde bis zu 25 % weniger Diesel als die Vorgängermodelle, die sie teilweise abgelöst haben. Für „Dual Cycle“ am Container Terminal Altenwerder werden durch die signifikante Einsparung von Leerfahrten Dieseleinsparungen im sechsstelligen Literbereich erwartet. Der Dual-Cycle-Prozess ermöglicht das gleichzeitige Ent- und Beladen eines Schiffes und minimiert die Leerbewegungen der Containerbrücke und damit den spezifischen Stromverbrauch sowie die Anzahl an Leerfahrten der Automated Guided Vehicles (AGV).

Am Container Terminal Tollerort (CTT) wurde im Berichtsjahr das Projekt „Twin-Betrieb“ gestartet. Van-Carrier können nun durch eine Prozessumstellung und eine Funktionserweiterung der Spreader (Greifer) auf einer Fahrt gleichzeitig zwei 20'-Container transportieren anstatt nur einem 20'-bzw. 40'-Container. Dadurch wird die Anzahl an Fahrten, die zum Be- und Entladen eines Schiffes nötig sind, weiter reduziert und damit Diesel eingespart.

Nach erfolgreichen Tests von rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zum Personentransport auf den Terminals im Jahr 2011 kommen seit 2012 24 rein elektrisch betriebene Terminalfahrzeuge am stadtnahen Container Terminal Tollerort (CTT) zum Einsatz. Diese Fahrzeuge werden mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben und fahren lokal emissionsfrei, leise und wartungsarm. Damit sind mehr als 60 % der auf dem Terminal eingesetzten Pkw und Transporter mit einem umweltfreundlichen Elektroantrieb ausgerüstet. Rund 80 t CO₂ werden jährlich eingespart.

Mit der Inbetriebnahme weiterer Lagerblöcke am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) kommt erstmals energiesparende LED-Technik bei der Beleuchtung von Kühlcontainer-Bühnen zum Einsatz. Weitere Pilotprojekte zum Einsatz von LED-Technologie wurden gestartet.

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 (CTT) Photovoltaikanlagen errichtet. Diese durch den Energieversorger Ham-

burg Energie Solar errichteten und betriebenen Anlagen produzierten 2012 im ersten vollen Betriebsjahr 554.750 kWh CO₂-freien Strom.

Wasser wird im HHLA-Konzern hauptsächlich für die Reinigung von Großgeräten und Containern sowie die Hygiene der Beschäftigten verbraucht. Der Wasserverbrauch des operativen Betriebs stieg 2012 in Deutschland, der Ukraine und Polen im Vergleich zum Vorjahr um 4.239 m³ bzw. um 4,8 % auf 92.416 m³. Wasser wird an den HHLA-Standorten in Hamburg aus dem öffentlichen Versorgungsnetz bezogen.

Die HHLA setzt so weit wie möglich auf Abfalltrennung, um wiederverwendbare Abfälle dem Ressourcenkreislauf zuzuführen. Die Abfallmenge ohne Boden und Bauschutt verzeichnete im Jahr 2012 an den Standorten in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr eine Abnahme um 12,7 % auf 9.376 t. Die als gefährlich klassifizierten Abfälle sanken im gleichen Zeitraum weiter um 7 % auf 3.245 t. Ihr Anteil lag damit bei 34,6 %. Von der gesamten Abfallmenge entfielen 2.201 t oder 23,5 % auf überreife Bananen und andere nicht zur Verarbeitung oder zum Verzehr geeignete Nahrungsmittel, die zu über 30 % der stofflichen Wiederverwertung zur Herstellung von Biogas zugeführt wurden. Im Berichtsjahr wurden damit rund 150.000 kWh Strom CO₂-frei erzeugt. Auf Schlämme aus Öl-/Wasserabscheidern von den Wasch-, Betankungs- und Stellplätzen für Van-Carrier und AGV entfielen 2.258 t bzw. 24 % 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.

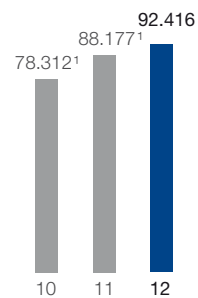
Gewerbeabfälle standen für 11,1 % der Abfälle, während Metallschrott mit 10,0 % und papierhaltige Abfälle mit 7,5 % anfielen. Alt- und Bauholzabfälle machten 6,8 % der Abfallmenge aus. Die sonstigen Abfälle summierten sich auf 17,1 %.

Soziales

Das Fundament nachhaltigen Handelns bilden gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die unter vorbildlichen Arbeitssicherheitsstandards hohe Qualität sicherstellen. Die Zusammenarbeit im Konzern ist von sozialer Verantwortung gegenüber den Beschäftigten geprägt. Grundlage für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist eine enge, verantwortungsvolle

Wasserverbrauch

HHLA-Standorte in Deutschland, Polen, Tschechien, der Slowakei und der Ukraine in m³



¹ 2010 und 2011 ohne Polen, Tschechien, Slowakei

Gewerbeabfälle nach Abfallarten



- 24 % Schlämme aus Öl-/Wasserabscheidern
- 23 % Nicht zur Verarbeitung/zum Verzehr geeignete Nahrungsmittel¹
- 11 % Gewerbeabfälle
- 10 % Metallschrott
- 8 % Papierhaltige Abfälle
- 7 % Alt- und Bauholzabfälle
- 17 % Sonstige Abfälle

¹ Über 30 % wurden für die Herstellung von Biogas verwertet.

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 55 f.

Der Arbeitsschutz ist eine wesentliche Verpflichtung unserer Nachhaltigkeitsleitlinien. Deswegen soll das Arbeitsschutzniveau kontinuierlich weiter verbessert werden. Die körperliche Unversehrtheit der eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Beschäftigten von Fremdfirmen sowie der Kunden, Lieferanten und Besucher wird durch umfangreiche Präventionsmaßnahmen und -richtlinien sichergestellt. Das Hamburger Amt für Arbeitsschutz hat den Container Terminal Tollerort (CTT) im Berichtsjahr zum zweiten Mal in Folge als Betrieb mit vorbildlichem Arbeitsschutz ausgezeichnet. Zu den Maßnahmen der vergangenen Jahre zählen u. a. der durch die Trennung der internen und externen Verkehre deutlich sicherer gestaltete Bereich der Lkw-Abfertigung, der verbesserte Zugang zu den Van-Carriern sowie die unter Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entwickelten ergonomisch und funktionell mustergültigen Fahrer cabinen der neuen Van-Carrier und Containerbrücken. Der Gesundheitsschutz und die Gesundheitsförderung sind wesentliche Voraussetzungen für die Leistungsfähigkeit der Beschäftigten. Die Gesundheitsförderungsprogramme orientieren sich dabei am standortspezifischen Bedarf. So wurde beispielsweise am Container Terminal Altenwerder (CTA) im Berichtsjahr ein Raum für Ausgleichsübungen in Betrieb genommen.

Etwa jeder achte Arbeitsplatz in Hamburg ist auf den Warenumsatz im Hamburger Hafen zurückzuführen. Der Hafen und die damit verflochtenen Wirtschaftszweige sind somit zentrale Arbeitgeber für die Metropolregion Hamburg. Die HHLA wickelt rund 78 % des Containerumschlags (in TEU) bzw. 53,6 % des Gesamtumschlags 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 2012 im Rahmen einer bundesweiten Initiative als „Ort der Ideen“ 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 rund 250 Schülerinnen und Schüler durch dieses Bildungsprojekt auf die HHLA-Anlagen. Seit Beginn des Projektes im Jahr 2009 wurde weiteren 5.775 Schülerinnen und Schülern während ihres Unterrichts die Bedeutung des Themas Wasser und Hafen vermittelt.

Wirtschaft

Die Nettowertschöpfung reduzierte sich im Jahr 2012 vor allem aufwandsbedingt um 9,0 Mio. € auf 551,0 Mio. €. Dagegen lag die Wertschöpfungsquote mit 46,8 % leicht über dem Vorjahr, da im Rahmen der Restrukturierung des Segments Intermodal eine Gesellschaft mit geringer Wertschöpfungstiefe veräußert und entkonsolidiert wurde. 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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Darlehensgeber, öffentliche Hand (Steuern) sowie Gesellschafter. Der größte Teil entfiel mit 389,3 Mio € und einem Anteil von 70,7 % auf die Beschäftigten. Es folgen der Anteil der Gesellschafter mit 111,8 Mio. € (20,3 %), der öffentlichen Hand mit 41,6 Mio. € (7,5 %) sowie die Leistungen an Darlehensgeber in Höhe von 8,3 Mio. € (1,5 %).

Wertschöpfung im HHLA-Konzern

in Mio. €	2012	2011	Veränd.
Beschäftigte	389,3	374,3	4,0 %
Gesellschafter	111,8	118,8	- 5,8 %
Öffentliche Hand	41,6	56,1	- 25,8 %
Darlehensgeber	8,3	10,8	- 23,1 %
Gesamt	551,0	560,0	- 1,6 %

Entstehung der Wertschöpfung

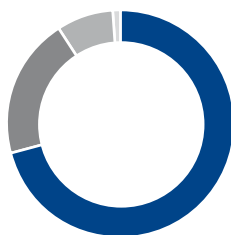
Produktionswert
1.179 Mio. € = 100 %



- 47 % Wertschöpfung
- 31 % Materialaufwand
- 12 % Sonstige Aufwendungen
- 10 % Abschreibungen

Verwendung der Wertschöpfung

Nettowertschöpfung
551 Mio. € = 100 %



- 71 % Beschäftigte
- 20 % Gesellschafter
- 8 % Öffentliche Hand
- 1 % Darlehensgeber

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die Dynamik der weltwirtschaftlichen Entwicklung hat sich 2012 im Vorjahresvergleich deutlich abgeschwächt. Das Weltinlandsprodukt stieg 2012 nach Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) um 3,2%, 2011 hatte dieser Wert noch bei 3,9% gelegen. Die Belastungen durch die Eurokrise sowie der Rückgang des Wachstums in den Schwellenländern führten insgesamt zu höheren konjunkturellen Unsicherheiten. Dies belastete erneut die Entwicklung des globalen Warenaustauschs, dessen Zuwachsrate sich bereits 2011 auf nur noch 5,9% halbiert hatte. 2012 konnte das Welthandelsvolumen sogar nur noch um 2,8% zulegen und erreichte damit einen Wert, der erstmals seit Jahren unter der Zunahme des Weltinlandsprodukts lag.

Die konjunkturelle Abkühlung erfasste alle Wirtschaftsregionen. Die Schwellenländer bekräftigten zwar ihre Rolle als Motor der Weltwirtschaft, ihr Wachstum verlangsamte sich jedoch aufgrund fehlender Impulse in der Auslandsnachfrage und einer Reihe struktureller Probleme von 6,3% (2011) auf 5,1%. Damit blieben sie weiter eine Stütze der weltwirtschaftlichen Entwicklung, was insbesondere für die Volksrepublik China gilt. Chinas BIP war im Jahresverlauf 2012 zunächst nur moderat gewachsen, beschleunigte sich im vierten Quartal aber und konnte im Gesamtjahr 2012 um 7,8% zulegen.

Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2012	2011
Welt	3,2	3,9
Industrielländer	1,3	1,6
USA	2,3	1,8
Schwellenländer	5,1	6,3
China	7,8	9,3
Russland	3,6	4,3
Mittel- und Osteuropa	1,8	5,3
EU 27	- 0,2	1,6
Euroraum	- 0,4	1,4
Deutschland	0,9	3,1
Welthandel	2,8	5,9

Quelle: IWF

Deutlich schwächer verlief die Entwicklung in den Industrieländern, deren BIP im vergangenen Jahr nur noch um 1,3% stieg. Die Volkswirtschaft der USA konnte sich mit einem Plus von 2,3% diesem Trend entziehen. Die europäische Wirt-

schaft verzeichnete dagegen eine leichte Rezession: Mit - 0,2% wiesen die Staaten der Europäischen Union (EU 27) ebenso einen Rückgang ihrer Wirtschaftsleistung aus wie die Staaten des Euroraums mit - 0,4%.

Dabei gestalteten sich die Konjunkturverläufe innerhalb der Währungsunion sehr unterschiedlich. Während in den südeuropäischen Krisenländern die gesamtwirtschaftliche Produktion zum Teil kräftig schrumpfte, expandierte die Wirtschaft in den übrigen Ländern des Euroraums zumeist noch leicht. So verzeichnete die deutsche Wirtschaft nicht zuletzt dank ihrer Exportdynamik (+ 4,0%) eine Steigerung ihrer Wirtschaftsleistung um 0,9%. In den hoch verschuldeten Ländern wurde die Konjunktur dagegen von drastischen Konsolidierungsmaßnahmen stark belastet. Parallel dazu gerieten die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa zusehends in den Einfluss der Krise im Euroraum. Zwar nahm die Produktion noch zu, nach einem Wirtschaftswachstum von 5,3% im Jahr 2011 schwächte sich das Tempo der Expansion im Berichtsjahr aber deutlich auf 1,8% ab.

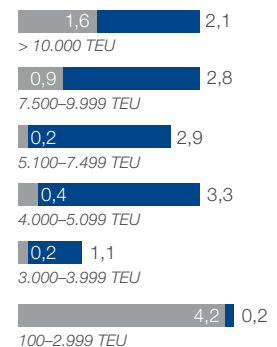
Branchenumfeld

Nach dem kräftigen Einbruch in der Wirtschaftskrise 2008/2009 konnte sich der Containerverkehr ab 2010 schnell wieder erholen. In den vergangenen zwei Jahren hat sich seine Wachstumsdynamik allerdings kontinuierlich verringert. Nach den bisher vorliegenden Daten hat sich die Zunahme des weltweiten Containerumschlags von 5,0% im ersten Quartal auf 3,2% im dritten Quartal 2012 abermals verlangsamt. Damit blieb die saisonübliche Steigerung diesmal aus. Das Marktforschungsinstitut Drewry geht auf dieser Basis für das Gesamtjahr 2012 davon aus, dass das globale Containeraufkommen um insgesamt 3,9% gewachsen ist.

Durch den Zulauf neuer, insbesondere auch größerer Containerschiffe hat sich die Stellplatzkapazität der internationalen Containerflotte im vergangenen Jahr um 6% auf insgesamt 16,3 Mio. Standardcontainer (TEU) erhöht und übertraf damit deutlich das Volumenwachstum der Seefracht. Um das Kapazitätsüberangebot zu begrenzen, wurden vermehrt Schiffe aufgelegt und Dienste ausgesetzt. Zum Jahresende 2012 stieg der Anteil der weltweit aufgelegten Containerflottenkapazität auf 5%. Die Bemühungen der Reeder, mit Frachtrahenerhöhungen der anhaltend unbefriedigenden wirtschaftlichen Situation in der Containerlinienschifffahrt zu be-

Aktuelle Weltflotte und Auftragsbuch bis 2016

nach Schiffsgrößenklassen in Mio. TEU



■ Weltflotte: 16,3 Mio. TEU (4.961 Schiffe)

■ Auftragsbuch: 3,4 Mio. TEU (487 Schiffe)

Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V.

gegenen, waren nur begrenzt erfolgreich. Im Jahresverlauf zeigte sich die Frachtratenentwicklung ausgesprochen volatil.

Die konjunkturelle Abschwächung machte sich 2012 auch in der Entwicklung des Containerumschlags der großen nordeuropäischen Häfen Rotterdam, Hamburg, Antwerpen, Bremen/Bremerhaven und Zeebrügge bemerkbar. Das Containeraufkommen lag mit insgesamt 37,6 Mio. TEU um 0,5 % unter dem Vorjahresniveau. Der im September 2012 in Betrieb gegangene neue Containerhafen JadeWeserPort in Wilhelmshaven hatte 2012 keinen statistisch relevanten Anteil.

Im Hamburger Hafen zeigte sich die Eintrübung der Weltkonjunktur vor allem im Rückgang der Chinaverkehre um mehr als 12%. Stark zugenommen hat dagegen der Warenaustausch mit den USA (+28%), Russland (+13%), Polen (+11%) und Indien (+7%). Die deutliche Zunahme der Exporte um 4,4% führte bei einem gleichzeitigen Importrückgang um 3,6% zu einer noch ausgeglicheneren Import-Export-Balance im Containerumschlag des Hamburger Hafens. Der Trend zu immer größeren Schiffen hat sich

trotz des weiter verzögerten Fahrrinnenausbaus der Elbe auch 2012 fortgesetzt. So stieg die Zahl der Anläufe von Schiffen der größten Containerschiffsklasse mit einer Stellplatzkapazität von mehr als 10.000 TEU im Vergleich zum Vorjahr um 18% auf 349.

In Deutschland hat sich der Güterverkehrsmarkt infolge der Eurokrise 2012 spürbar abgekühlt und verzeichnete nach zwei expansiven Jahren erstmals wieder einen Rückgang. Das Transportaufkommen sank nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um 2,2% auf 4,3 Mrd. t. Parallel dazu verringerte sich die Transportleistung um 1,8% auf 638 Mrd. Tonnenkilometer. Mit einem Tonnagerückgang um 2,7% auf 3,3 Mrd. t registrierte der Straßengüterverkehr die größten Einbußen. Nach einem Rekordergebnis im Jahr 2011 machte sich die rückläufige Verkehrsnachfrage auch auf der Schiene deutlich bemerkbar. Insgesamt wurden 2012 auf dem deutschen Schienennetz Güter mit einem Gewicht von 365 Mio. t transportiert. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Aufkommensrückgang um 2,7%. Die Transportleistung verringerte sich dabei um 3,1% auf 110 Mrd. Tonnenkilometer.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Konzernentwicklung

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2012	2011	Veränd.
Umsatzerlöse	1.128,5	1.217,3	- 7,3 %
<i>Umsatzerlöse pro forma¹</i>	1.103,6	1.119,2	- 1,4 %
EBITDA	307,5	333,4	- 7,8 %
EBITDA-Marge in %	27,2	27,4	- 0,2 PP
<i>EBITDA pro forma¹</i>	288,2	337,2	- 14,5 %
EBIT	186,3	207,0	- 10,0 %
EBIT-Marge in %	16,5	17,0	- 0,5 PP
<i>EBIT pro forma¹</i>	166,8	212,7	- 21,6 %
Ergebnis nach Steuern und Anteilen anderer Gesellschafter	72,4	89,3	- 18,9 %
ROCE in %	13,7	15,4	- 1,7 PP

¹ Für die Pro-forma-Darstellung wurden die seit dem zweiten Quartal 2012 geltenden neuen Beteiligungsverhältnisse im Segment Intermodal auf die Vergleichsperiode 2011 angewendet.

Ertragslage

Gesamtaussage. Aus Sicht der Geschäftsleitung hat sich die HHLA in einem schwierigen Marktumfeld 2012 behauptet. So konnte der Konzern mit der erzielten Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) erneut eine Prämie auf

die Kapitalkosten verdienen und damit zusätzlichen Wert schaffen. Während der Markt entlang der nordeuropäischen Küste weitgehend stagnierte, gelang es trotz der deutlichen Konjunkturabkühlung und weiter verzögerter öffentlicher

Soll-/Ist-Vergleich

	Prognose 30.03.2012	Prognose 15.05.2012	Prognose 14.08.2012	Prognose 13.11.2012	Ist 31.12.2012
Umsatz	Anstieg im Bereich von 5%	im Bereich von 1,1 Mrd. €	im Bereich von 1,1 Mrd. €	im Bereich von 1,1 Mrd. €	1.128,5 Mio. €
EBIT	Marge im Bereich des Vorjahrs (17,0%)	mindestens 200 Mio. €	im Bereich von 170 bis 190 Mio. €	im Bereich von 170 bis 190 Mio. €	186,3 Mio. € 16,5% Marge

Infrastrukturvorhaben, den Containerumschlag nochmals leicht gegenüber dem Vorjahr zu steigern. Auf der Basis dieser gefestigten Marktposition wurden die Ergebnisse vor allem von der konsequenten Neuausrichtung des Segments Intermodal einschließlich der Entkonsolidierung einer nicht profitablen Bahngesellschaft und umfassenden Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit im Segment Container geprägt.

Vor allem mit dem Umbau des größten Containerterminals der HHLA zur effizienteren Abfertigung von Großcontainerschiffen sowie mit der Entflechtung der Beteiligungsverhältnisse im Segment Intermodal zur passgenauen Ausrichtung der schienengebundenen Hinterlandtransporte gingen weitreichende Strukturveränderungen einher. Die Auswirkungen dieser wichtigen strategischen Weichenstellungen und ihr Initialaufwand führten im Laufe des zweiten Quartals zu einer Anpassung der Prognose. In der zweiten Jahreshälfte spiegelte sich die allgemeine konjunkturelle Schwäche zunehmend in den Leistungsdaten wider, so dass der Ausblick zur weiteren Geschäftsentwicklung nochmals anzupassen war. Der zurückgenommene Ergebniskorridor wurde zum Jahresende im oberen Bereich erreicht.

Infolge der schwachen Konjunktorentwicklung nutzte die HHLA die Flexibilität ihres Investitionsprogramms und führte die Investitionsausgaben gegenüber der Ursprungsplanung schrittweise deutlich zurück, so dass komfortable Liquiditätsreserven bewahrt wurden.

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.

Die Auswirkungen der Entflechtung der Beteiligungsverhältnisse von HHLA, Deutscher Bahn

und PKP Cargo bei den Bahnoperatoren im Segment Intermodal wurden seit dem zweiten Quartal 2012 im Konzernabschluss der HHLA berücksichtigt. ► siehe auch Konzernanhang, Seite 149. Die Entflechtung hat zu einer Entkonsolidierung der Gesellschaft TFG Transfracht (vormals quotale Konsolidierung zu 50,0%) sowie zu einer Vollkonsolidierung der Polzug-Gruppe geführt (vormals quotale Konsolidierung zu 33,3%). Der im vierten Quartal vorgenommene Erwerb der verbliebenen Anteile eines Minderheitsgesellschafters an der Polzug-Gruppe hatte keine Auswirkungen auf die operative Ertragslage des HHLA-Konzerns. ► siehe Konzernanhang, Seite 149. Die bereits zuvor erfolgte Vollkonsolidierung der Metrans-Gruppe hat sich nicht verändert. Die Anteilsaufstockungen bei Polzug und Metrans gingen jedoch mit einem höheren Ergebnisanteil der Aktionäre des Mutterunternehmens einher. Um die operative Entwicklung der fortgeführten Aktivitäten von den Konsolidierungs- und Transaktionseffekten abzugrenzen, werden für die Berichtsgrößen Transportmenge, Umsatzerlöse, EBITDA und EBIT zusätzlich Proforma-Werte angegeben, die für das Vorjahr und die aktuelle Berichtsperiode einen durchgängigen Verlauf der fortgeführten Aktivitäten unterstellen. Die Pro-forma-Werte finden ausschließlich im Lagebericht Verwendung.

Seit dem Jahresbeginn wurde darüber hinaus die Konsolidierungsmethode zweier bis 2011 vollkonsolidierter Gesellschaften aus dem Fruchtgeschäft des Segments Logistik auf die Konsolidierung nach der Equity-Methode umgestellt. Der Methodenwechsel basiert auf dem vertraglich vereinbarten Transfer der Beherrschung an den Mitgesellschafter. Bezogen auf den Umsatz entfielen im Berichtszeitraum rund 14 Mio. €. Das der HHLA anteilig zuzuordnende leicht negative Ergebnis beider Gesellschaften wurde damit saldiert im Finanzergebnis ausgewiesen. Die Vorjahresvergleichswerte wurden nicht angepasst. ► siehe auch Konzernanhang, Seite 149.

Im August 2012 wurde die Gesellschaft UNIKAI Hafenbetrieb GmbH rückwirkend zum 1. Januar

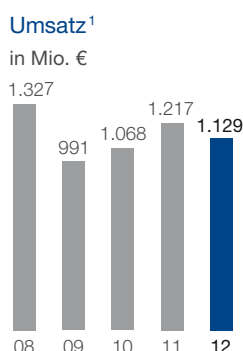
2012 mit der HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung verschmolzen. Auf Konzernebene ergeben sich dadurch keine Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. ► siehe auch Konzernanhang, Seite 161.

Währungskurseffekte hatten auf die Ertragslage des Gesamtkonzerns keinen wesentlichen Einfluss. Der Konzernabschluss 2012 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. Infolge der konjunkturellen Abkühlung konnte die HHLA das dynamische Wachstum ihrer Leistungsdaten aus den Jahren 2010 und 2011 im Gesamtjahr 2012 erwartungsgemäß nicht fortsetzen, verzeichnete aber einen sehr robusten Mengenverlauf. Der Umschlag im Segment Container konnte im gesamten Jahresverlauf auf einem stabilen Niveau gehalten werden und erhöhte sich um 1,4 % auf 7,2 Mio. TEU (im Vorjahr: 7,1 Mio. TEU). Die Entwicklung der Transportleistung im Hinterland wurde maßgeblich durch die Entkonsolidierung einer Bahngesellschaft beeinflusst. Es wurden 1,2 Mio. TEU (im Vorjahr: 1,9 Mio. TEU) transportiert. Auf Basis einer Pro-forma-Betrachtung konnte die Menge aus dem Vorjahr in Höhe von 992 TEU mit 993 TEU jedoch erneut erreicht werden (+ 0,1 %).

1,4 % auf 1.103,6 Mio. € (im Vorjahr: 1.119,2 Mio. €). Unter Berücksichtigung der nicht mehr einbezogenen Umsatzerlöse aus dem Fruchtgeschäft erreichte der Konzern trotz nicht durchsetzbarer Ratenerhöhungen und einer historisch niedrigen Verweildauer der Container Umsatzerlöse, die annähernd auf Vorjahresniveau lagen. Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erwirtschaftete mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik einen Umsatz von 1.101,2 Mio. €, der sich im Vergleich zum Vorjahr um 7,5 % reduzierte (im Vorjahr: 1.190,6 Mio. €). Pro forma verzeichnete der Teilkonzern nahezu analog zum Konzern einen Umsatzrückgang um 1,5 % auf 1.076,3 Mio. € (im Vorjahr: 1.092,6 Mio. €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien steigerte seinen Umsatz um 2,3 % auf 32,4 Mio. € (im Vorjahr: 31,7 Mio. €); insbesondere aufgrund der Veränderungen im Konsolidierungskreis des Teilkonzerns Hafenlogistik erhöhte sich der Anteil des Teilkonzerns Immobilien am Gesamtaußenumsatz auf 2,6 % (im Vorjahr: 2,4 %).

Auf Konzernebene gab es in den Bestandsveränderungen mit 1,7 Mio. € (im Vorjahr: 0,6 Mio. €) wertmäßig ebenso einen leichten Anstieg wie bei den anderen aktivierten Eigenleistungen in Höhe von 9,0 Mio. € (im Vorjahr: 7,2 Mio. €). Die sonstigen betrieblichen Erträge erreichten einschließlich der Einmaleffekte aus der Neuausrichtung der Intermodalaktivitäten in Höhe von 17,6 Mio. € insgesamt 48,3 Mio. € (im Vorjahr: 43,7 Mio. € einschließlich einer Entschädigungszahlung in Höhe von 15 Mio. € für die vorzeitige Beendigung einer Flächennutzung). Ohne Berücksichtigung dieser beiden Einmaleffekte ergab sich ebenfalls ein leichter Anstieg gegenüber dem Vorjahr.



¹ Die HHLA weist seit 2010 weiterberechnete Mietnebenkosten nicht mehr in den Umsatzerlösen, sondern in den sonstigen betrieblichen Erträgen aus. Auf eine Anpassung des Umsatzausweises für die Jahre 2008 und 2009 wurde verzichtet.

Der HHLA-Konzern erzielte Umsatzerlöse in Höhe von 1.128,5 Mio. €, die auch bedingt durch die zuvor genannte Entkonsolidierung um 7,3 % unter dem Vorjahreswert (1.217,3 Mio. €) lagen. Pro forma zeigte sich ein Umsatzrückgang um

Entwicklung Umsatz und operative Aufwendungen

	in Mio. €	Veränderung	
Umsatzerlöse	1.128,5	- 7,3%	<ul style="list-style-type: none"> ▮ Konsolidierungsbedingter Rückgang ▮ Veräußerung und At-Equity-Umstellung von Gesellschaften ▮ Ohne Einmaleffekte: stabile Entwicklung
Materialaufwand	366,3	- 15,4%	<ul style="list-style-type: none"> ▮ Starker konsolidierungsbedingter Rückgang ▮ Überwiegend variable Aufwandsposition ▮ Ohne Einmaleffekte: leichter mengenbedingter Anstieg
Personalaufwand	373,7	4,0%	<ul style="list-style-type: none"> ▮ Tariflohnsteigerung bei nahezu konstantem Personalbestand ▮ Vergleichsweise geringe Konsolidierungseffekte ▮ Reorganisationsbedingt erhöhter Personaleinsatz
Sonstige betriebliche Aufwendungen	140,0	- 2,0%	<ul style="list-style-type: none"> ▮ Weitgehend unveränderte Mietaufwendungen ▮ Deutlich geringerer externer Instandhaltungsaufwand ▮ Erhöhter Beratungsaufwand für Entwicklungsprojekte
Abschreibungen	121,2	- 4,1%	<ul style="list-style-type: none"> ▮ Wegfall von Wertberichtigungen aus dem Vorjahr ▮ Anstieg durch Modernisierungsinvestitionen ▮ Nahezu konstante Ersatzinvestitionen

Aufwendungen. Die **operativen Aufwendungen** reduzierten sich im Geschäftsjahr 2012 durch die veränderte Konzernstruktur um 5,7 % auf 1.001,3 Mio. € (im Vorjahr: 1.061,8 Mio. €). Pro forma ergab sich ein Anstieg, der mit 2,1 % knapp oberhalb des Anstiegs der Leistungsdaten lag.

Der **Materialaufwand** ging gegenüber dem Vergleichszeitraum um 15,4 % auf insgesamt 366,3 Mio. € (im Vorjahr: 432,9 Mio. €) zurück. Die Aufwandsquote reduzierte sich um 3,1 Prozentpunkte auf 32,5 % (im Vorjahr: 35,6 %). Pro forma war mit einem Anstieg um 2,1 % eine zum Gesamtkostenverlauf weitgehend proportionale Entwicklung zu verzeichnen. Bestimmt wurde die Entwicklung wiederum maßgeblich von zugekauften Bahnleistungen im Bereich der Intermodalverkehre (vor allem Lok- und Trassennutzung) sowie von Beschaffungsausgaben für Treibstoff, Energie und Ersatzteile.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich um 4,0 % auf 373,7 Mio. € (im Vorjahr: 359,5 Mio. €). Entsprechend stieg die Aufwandsquote auf 33,1 % (im Vorjahr: 29,5 %). Neben den Tariflohnsteigerungen wirkte sich vor allem der reorganisationsbedingt erhöhte Personaleinsatz im Zuge der Umstellung auf eine neue Arbeitsorganisation am größten Hamburger Containerterminal aus. Dagegen blieb die Zahl der festangestellten Beschäftigten nahezu konstant.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** gingen im Berichtszeitraum um 2,0 % auf 140,0 Mio. € (im Vorjahr: 142,9 Mio. €) zurück. Während der Beratungsaufwand für Entwicklungsprojekte in Osteuropa zunahm, waren die externen Instandhaltungsaufwendungen gegenüber den nachgeholten Wartungsarbeiten und witterungsbedingten Flächenschäden des Vorjahrs rückläufig. Infolge der veränderten Kostenstruktur durch die Neuausrichtung der Intermodalaktivitäten stieg die Aufwandsquote leicht auf 12,4 % (im Vorjahr: 11,7 %).

Die **Abschreibungen** gingen gegenüber dem Vorjahr um 4,1 % auf 121,2 Mio. € (im Vorjahr: 126,4 Mio. €) zurück, die Aufwandsquote betrug 10,7 % (im Vorjahr: 10,4 %). Aufgrund einer im Vorjahr gebuchten Wertberichtigung in Höhe von 6,7 Mio. € ergab sich trotz investitionsbedingter Zunahme ein Rückgang der Abschreibungen.

Ergebnis. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen reduzierte sich das betriebliche Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) um 7,8 %

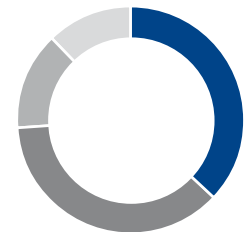
auf 307,5 Mio. € (im Vorjahr: 333,4 Mio. €). Die EBITDA-Marge nahm geringfügig um 0,2 Prozentpunkte auf 27,2 % ab (im Vorjahr: 27,4 %). In der Pro-forma-Betrachtung ohne den Einmalbeitrag der Intermodalentflechtung verzeichnete das EBITDA einen Rückgang um 14,5 % auf 288,2 Mio. € (im Vorjahr: 337,2 Mio. €).

Nach Abschreibungen nahm das Betriebsergebnis (EBIT) um 10,0 % auf insgesamt 186,3 Mio. € ab (im Vorjahr: 207,0 Mio. €). Die EBIT-Marge erreichte im Berichtsjahr 16,5 % (im Vorjahr: 17,0 %). Die rückläufige Entwicklung im Betriebsergebnis wurde erneut durch den Teilkonzern Hafenlogistik bestimmt, bei dem das EBIT um 11,1 % auf 173,1 Mio. € (im Vorjahr: 194,8 Mio. €) zurückging und der damit im Berichtsjahr 92,9 % (im Vorjahr: 94,1 %) des operativen Konzernergebnisses erwirtschaftete. Im Teilkonzern Immobilien erhöhte sich das EBIT um 7,7 % auf 12,8 Mio. € (im Vorjahr: 11,9 Mio. €), hier wurden 7,1 % (im Vorjahr: 5,9 %) des operativen Konzernergebnisses erzielt. Pro forma ging das Betriebsergebnis um 21,6 % auf 166,8 Mio. € (im Vorjahr: 212,7 Mio. €) zurück, wobei der Vorjahreswert einen nicht bereinigten Einmalbeitrag enthält, so dass der rein operative Rückgang bei 15,6 % lag.

Im Finanzergebnis nahmen die Zinserträge vor allem aufgrund der Neubewertung einer Ausgleichsverbindlichkeit für die Ergebnisabführung eines Tochterunternehmens mit Minderheitsgesellschaftler trotz eines geringeren durchschnittlichen Liquiditätsbestands und niedrigerer Zinssätze auf 9,9 Mio. € geringfügig zu (im Vorjahr: 9,6 Mio. €). Dagegen sank der Zinsaufwand im Wesentlichen aufgrund geringerer langfristiger Finanzverbindlichkeiten auf 39,3 Mio. € nach 42,3 Mio. € im Vorjahr. Das Finanzergebnis enthielt darüber hinaus Wertberichtigungen auf Beteiligungsansätze in der Fruchtlogistik in Höhe von 3,5 Mio. €. Die effektive Steuerquote lag im Berichtszeitraum mit 27,1 % unter dem Vorjahresniveau von 32,1 %. Darin spiegeln sich zum einen überdurchschnittliche Ergebnisbeiträge von Konzerngesellschaften mit niedrigeren Steuersätzen wider. Zum anderen war der Einmalbeitrag aus der Neuausrichtung des Segments Intermodal nicht in vollem Umfang steuerpflichtig.

Das Konzernergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 18,9 % auf 72,4 Mio. € (im Vorjahr: 89,3 Mio. €). Nachdem ein Minderheitsgesellschaftler im Vorjahr aufgrund veränderter Dienststrukturen nur in geringerem Umfang

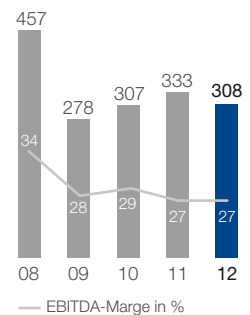
Aufwandsstruktur 2012



- 37 % Materialaufwand
- 37 % Personalaufwand
- 14 % Sonstige betriebliche Aufwendungen
- 12 % Abschreibungen

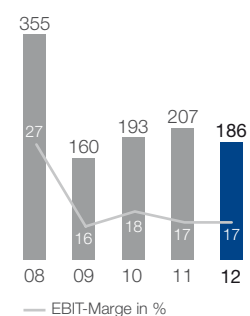
EBITDA

in Mio. €



EBIT

in Mio. €



partizipierte, bewegte sich seine Gewinnbeteiligung in der Berichtsperiode wieder auf dem höheren Niveau früherer Jahre. Die Aktionäre des Mutterunternehmens wurden darüber hinaus vom zuvor erwähnten Umbau eines Containerterminals im Alleinbesitz der HHLA belastet, profitierten allerdings auch vom Einmalertrag im Rahmen der Neuordnung der Geschäftsaktivitäten im Segment Intermodal. Das Ergebnis je Aktie reduzierte sich entsprechend um 18,7 % auf 1,00 € (im Vorjahr: 1,23 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 20,8 % niedrigeres Ergebnis je Aktie von 0,95 € (im Vorjahr: 1,20 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 2,17 € über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1,95 €). Wie im Vorjahr gibt es auch 2012 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 2012 gemäß HGB einen Jahresüberschuss in Höhe von 64,3 Mio. € aus. Hiervon entfallen 60,0 Mio. € auf die A-Sparte (Teilkonzern Hafenlogistik) und 4,3 Mio. € auf die S-Sparte (Teilkonzern Immobilien). Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA werden der Hauptversammlung am 13. Juni 2013 auf dieser Basis vorschlagen, eine Dividende von 0,65 € je A-Aktie und 1,20 € je S-Aktie auszuschütten. Basierend auf der Anzahl ausstehender Aktien zum 31. Dezember 2012 würde der Ausschüttungsbetrag der börsennotierten A-Aktien mit 45,5 Mio. € gegenüber dem Vorjahr stabil bleiben, bei den nicht börsennotierten S-Aktien würde sich ein Anstieg um 20,0% auf 3,2 Mio. € ergeben. In Relation zu den Konzernergebnissen bzw. dem Ergebnis je Aktie würde die Ausschüttungsquote für den Teilkonzern Hafenlogistik mit 68,4% deutlich zunehmen bzw. für den Teilkonzern Immobilien mit 55,3% leicht steigen.

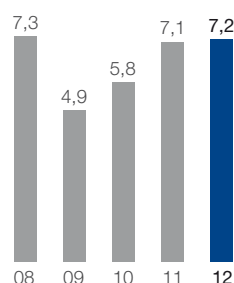
Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2012	2011	Veränd.
Umsatzerlöse	697,5	712,9	- 2,2 %
EBITDA	234,9	282,7	- 16,9 %
EBITDA-Marge in %	33,7	39,7	- 6,0 PP
EBIT	146,2	195,5	- 25,2 %
EBIT-Marge in %	21,0	27,4	- 6,4 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	7.183	7.087	1,4 %

Containerumschlag

in Mio. TEU



Im Geschäftsjahr 2012 haben die Containerterminals der HHLA in Hamburg und Odessa ihr Umschlagvolumen um 1,4 % auf 7.183 Tsd. Standardcontainer (TEU) gesteigert. Davon wurden 6.854 Tsd. TEU in Hamburg (im Vorjahr: 6.769 Tsd. TEU) und 329 Tsd. TEU in Odessa (im Vorjahr: 318 Tsd. TEU) umgeschlagen. Angesichts der stagnierenden Aufkommensentwicklung in den europäischen Wettbewerbshäfen haben die Hamburger HHLA-Terminals damit ihre Marktposition festigen können. Dies ist umso beachtlicher, als der Standort Hamburg zusätzlich durch die weitere Verzögerung der Fahrinnenanpassung der Elbe belastet wurde. Im Oktober 2012 hatte das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig Klagen gegen einen sofortigen Vollzug der Maßnahmen stattgegeben. Für den weiteren Verlauf des Infrastrukturprojekts bleibt das Urteil des Gerichts im Hauptverfahren abzuwarten.

Geprägt war die Mengenentwicklung auf den Hamburger HHLA-Terminals vor allem von einem konjunkturell bedingten Rückgang der Volumina in den Fernostverkehren um 8,3%. Mit 2.967 Tsd. TEU und einem Anteil von 43,3% am Hamburger HHLA-Umschlag lag dieses Fahrgebiet dennoch weiter mit großem Abstand vorn. 2011 hatte dieser Anteil jedoch 47,8% betragen. Kompensiert wurde diese Abnahme vor allem durch das starke Wachstum

- I der Nordamerikaverkehre, die um 19,4% auf 535 Tsd. TEU zulegen konnten und damit für 7,8% (im Vorjahr: 6,7%) des Containeraufkommens der HHLA in Hamburg standen, sowie
- I der Zubringerverkehre (Feeder) über die Ostsee zu den mittel- und osteuropäischen

Anrainerstaaten. Sie verbesserten sich um 15,7% auf 1.054 Tsd. TEU bzw. einen Anteil von 13,5% (im Vorjahr: 11,8%).

Damit ist es der HHLA gelungen, im wettbewerbsintensiven Markt der europäischen Zubringerverkehre deutlich zu wachsen. Dementsprechend stieg die Feederquote von 24,7% auf 26,7%.

Der positiven Mengenbilanz konnte die Umsatzentwicklung nicht ganz folgen. So gingen die Segmenterlöse im Jahr 2012 um 2,2% auf 697,5 Mio. € (im Vorjahr: 712,9 Mio. €) zurück. Ursachen hierfür waren in erster Linie

- I der höhere Anteil von Feedercontainern, bei denen deutlich geringere Umschlagentgelte je Container erzielt werden, sowie
- I der starke Rückgang der Lagergeldeinnahmen, weil sich die Standzeiten der Container aufgrund logistischer Verbesserungen verkürzt haben.

Im Rückgang des Segmentergebnisses EBIT um 25,2% auf 146,2 Mio. € (im Vorjahr: 195,5 Mio. €) ist ein Sondereffekt aus dem Vorjahr enthalten: Damals wurde eine Ausgleichszahlung in Höhe von 15 Mio. € für die Aufgabe eines Leercontainerzentrums verbucht. Bereinigt um diesen Effekt betrug der Ergebnisrückgang im Vergleich zum Vorjahr 19,0%. Belastet wurde das EBIT außerdem

- I durch den zusätzlichen Aufwand, der notwendig ist, um die infolge der weiterhin verzögerten Elbvertiefung steigenden Anforderungen an die Schiffsabfertigung zu bewältigen,
- I Anlaufkosten aufgrund der Umstellung des Container Terminal Burchardkai (CTB) auf ein neues System der Terminalsteuerung und -organisation sowie
- I die Kostensteigerungen durch höhere Preise beim Materialeinkauf sowie Lohnerhöhungen.

Mit einer Vielzahl von Maßnahmen haben die HHLA-Containerterminals im Geschäftsjahr 2012 ihre Leistungsfähigkeit verbessert. Das Hauptaugenmerk galt dabei zumeist der Beschleunigung der Großschiffsabfertigung, ein angesichts weiter wachsender Schiffsgrößen wichtiger Wettbewerbsfaktor. Neben einer ganzen Reihe von Prozessverbesserungen auf allen Containerterminals der HHLA standen dabei der Ausbau des Container Terminal Burchardkai (CTB) sowie des Container Terminal Odessa (CTO) im Mittelpunkt, auf die rund 80% der Investitionen des Segments entfielen. Angesichts der im Jahresverlauf zunehmenden konjunkturellen Eintrübung konnte das Investitionsvolumen des Segments dank der Skalierbarkeit seiner Ausbauprojekte um rund 30% gegenüber der ursprünglichen Planung reduziert werden.

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2012	2011	Veränd.
Umsatzerlöse	299,7	357,6	- 16,2 %
Umsatzerlöse pro forma ¹	274,8	259,6	5,9 %
EBITDA	59,5	43,1	38,0 %
EBITDA-Marge in %	19,8	12,1	7,7 PP
EBITDA pro forma ¹	40,8	46,2	- 11,7 %
EBIT	41,3	24,6	68,0 %
EBIT-Marge in %	13,8	6,9	6,9 PP
EBIT pro forma ¹	22,4	29,7	- 24,6 %
Containertransport ² in Tsd. TEU	1.213	1.887	- 35,7 %
Containertransport pro forma ¹ in Tsd. TEU	993	992	0,1 %

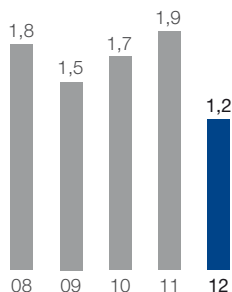
¹ Für die Pro-forma-Darstellung wurden die seit dem zweiten Quartal 2012 geltenden neuen Beteiligungsverhältnisse im Segment Intermodal auf das Berichtsjahr und die Vergleichsperiode 2011 angewendet.

² Das Transportvolumen wurde nicht quotiert ermittelt.

Im Geschäftsjahr 2012 hat die HHLA ihr Segment Intermodal neu ausgerichtet. Im Mittelpunkt standen dabei die Entflechtung der Gesellschafter-

anteile von HHLA und Deutscher Bahn bei den Intermodalgesellschaften Metrans, Polzug und TFG Transfracht sowie die Übernahme der An-

Containertransport in Mio. TEU



teile der Polzug-Gruppe von PKP Cargo durch die HHLA. Nach diesen Transaktionen verfügt die HHLA jetzt über 100% der Anteile an Polzug sowie über 86,5% der Anteile an Metrans. Die bisherige 50%-Beteiligung der HHLA an der TFG Transfracht wurde von der Deutschen Bahn übernommen.

Mit der Neustrukturierung ist die HHLA jetzt in der Lage, alle Gesellschaften des Segments konsequent am Anforderungsprofil der maritimen Logistik auszurichten. Dies entspricht dem Geschäftsmodell der HHLA mit seiner Integration der Produktionsprozesse entlang der Transport- und Logistikkette vom Seehafen bis zum Kunden im europäischen Hinterland. Dabei setzt die HHLA verstärkt auf eigene Produktionsmittel, wie etwa moderne Inlandterminals, spezialisierte Containertragwagen und Lokomotiven, sowie eigenes Equipment für den Containertransport auf der Straße.

In einem schwierigen Marktumfeld haben die jetzt allein von der HHLA geführten Gesellschaften das Containeraufkommen auf Vorjahresniveau halten können. Ihr Transportvolumen lag 2012 bei 993 Tsd. TEU (im Vorjahr: 992 Tsd. TEU, Pro-forma-Werte). Dabei ist es gelungen, konjunkturell bedingte Aufkommensrückgänge auf etablierten Hinterlandrouten durch Neugeschäft infolge des erfolgreichen Angebots neuer Verbindungen zu kompensieren. Hierzu gehören vor allem die Österreich- und Deutschlandverkehre von Metrans sowie die Shuttle-Verbindungen zwischen der Polzug-Drehscheibe in Poznan (Posen) und den polnischen Seehäfen Gdansk (Danzig) und Gdynia.

Um die operative Entwicklung der fortgeführten Gesellschaften von den Konsolidierungs- und Transaktionseffekten der Entflechtung abzugrenzen, werden in der obigen Kennzahlentabelle für die Berichtsgrößen Transportmenge, Umsatzerlöse, EBITDA und EBIT zusätzlich Pro-forma-Werte angegeben, bei denen die seit dem zweiten Quartal 2012 geltenden neuen Beteiligungsverhältnisse im Segment Intermodal auf das gesamte Geschäftsjahr 2012 und das Vorjahr angewendet wurden. So wird deutlich, dass das Transportvolumen auf Segmentbasis vor allem aufgrund der ab dem zweiten Quartal

2012 nicht mehr konsolidierten Mengen der TFG Transfracht im Vergleich zum Vorjahr um 35,7% zurückging.

Entsprechend verhält es sich mit der Umsatzentwicklung: Während der Segmentumsatz infolge der Restrukturierungseffekte um 16,2% auf 299,7 Mio. € (im Vorjahr: 357,6 Mio. €) zurückging, konnten die Pro-forma-Erlöse dank einer verbesserten Erlösqualität sowie des Aufbaus neuer Verbindungen um 5,9% auf 274,8 Mio. € gesteigert werden.

Die kräftige EBIT-Zunahme um 68,0% auf 41,3 Mio. € (im Vorjahr: 24,6 Mio. €) ist in der Hauptsache auf die Entkonsolidierung von Verlusten der TFG Transfracht und einen einmaligen Buchgewinn infolge der Neuausrichtung zurückzuführen. ► siehe auch Konzernanhang, Seite 149. Der Rückgang des Pro-forma-EBIT um 24,6% auf 22,4 Mio. € geht dagegen im Wesentlichen auf den vollkonsolidierten Verlust von Polzug zurück und spiegelt gleichzeitig nicht die ergebnisverbessernde Abgabe des unprofitablen Transfracht-Geschäfts wider. Mit der Neuausrichtung von Polzug wurden die Voraussetzungen für einen Turnaround geschaffen. Ein erster positiver Trend mit einem steigenden Mengenaufkommen hat sich im zweiten Halbjahr 2012 verstetigt und die Grundlagen für ein weiteres Mengenwachstum über die Drehscheibe Poznan (Posen) im Geschäftsjahr 2013 gelegt.

Metrans hat im Berichtsjahr sein Terminalnetzwerk und seine Transportangebote vor allem in Österreich und Deutschland weiter ausgebaut. So bindet die Gesellschaft inzwischen München, Nürnberg und Leipzig mit Direktzügen an die deutschen Seehäfen an. Anfang Oktober 2012 hat das Unternehmen die Betriebsgesellschaft des Containerterminals im österreichischen Donauhafen Krems übernommen und verbesserte so das Transportangebot in der maritimen Containerlogistik für den Wirtschaftsraum Niederösterreich. Im Jahresverlauf entstand zudem im verkehrsgeografisch günstig gelegenen tschechischen Ceska Trebova (Ostböhmen) ein moderner neuer Hub-Terminal, über den seit Anfang 2013 u. a. auch Krems bedient wird. Darüber hinaus hat Metrans die eigene Tragwagenflotte aufgestockt und seinen Bestand an eigenen und gemieteten Lokomotiven vergrößert.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2012	2011	Veränd.
Umsatzerlöse	91,9	126,7	- 27,4 %
EBITDA	8,1	12,0	- 32,3 %
EBITDA-Marge in %	8,8	9,5	- 0,7 PP
EBIT	4,4	- 1,0	-
EBIT-Marge in %	4,8	- 0,8	-

Die Gesellschaften des Segments Logistik leisten mit ihren Aktivitäten in den Bereichen Fahrzeuglogistik, Massengut, Projekt- und Kontraktlogistik, Fruchtlogistik, Kreuzfahrt und Beratung wichtige Beiträge zur Stärke Hamburgs als Universalhafen. Zudem ergänzen und bereichern sie das Dienstleistungsangebot der HHLA-Segmente Container und Intermodal, etwa beim Containerpacken oder in der weltweiten Vermarktung von Terminal-Know-how.

Für die jeweiligen Bereiche bot das Geschäftsjahr 2012 sehr unterschiedliche Rahmenbedingungen. Auf Segmentebene saldiert sich die Ergebnisentwicklung zu einem Betriebsergebnis EBIT von 4,4 Mio. € (im Vorjahr: - 1,0 Mio. €). Beim Vergleich zum Vorjahr muss allerdings berücksichtigt werden, dass im vierten Quartal 2011 eine Wertberichtigung in der Fruchtlogistik in Höhe von 5,8 Mio. € vorgenommen wurde.

Weiter eingeschränkt wird der Vergleich von Ergebnis und Umsatz der Jahre 2012 und 2011 durch die veränderte Konsolidierung der Gesellschaften in der Fruchtlogistik. Sie werden seit dem 1. Januar 2012 nach der Equity-Methode bilanziert und damit nicht mehr auf Segmentebene, sondern saldiert im Finanzergebnis des HHLA-Konzerns ausgewiesen. Zudem enthält der Umsatz für das Geschäftsjahr 2011 die konzerninterne Abrechnung eines größeren IT-Auftrags in Höhe von rund 10 Mio. €. Diese beiden Effekte erklären auch den Umsatzrückgang um 27,4% auf 91,9 Mio. € (im Vorjahr: 126,7 Mio. €). Bereinigt hätte der Segmentumsatz 2011 bei rund 91 Mio. € gelegen.

Die Entwicklung der einzelnen Geschäftsbereiche im Überblick:

Sehr erfolgreich hat sich die **Fahrzeuglogistik** am Multifunktionsterminal O'Swaldkai entwickelt. Auf der Basis starker Mengensteigerungen bei der Umschlagtonnage inklusive Containerpacken um 22,9% auf 1.684 Tsd. t (im Vorjahr: 1.370 Tsd. t) sowie beim Fahrzeugumschlag um 10,6% auf 208 Tsd. Fahrzeuge (im Vorjahr: 188 Tsd.) konnten Umsatz und Ergebnis kräftig gesteigert werden.

Die **Massengutlogistik** von Erz und Kohle schnitt bei Umsatz und Ergebnis unterhalb des Vorjahres ab. Grund hierfür war in erster Linie die vorübergehende Außerbetriebnahme zweier Kohlekraftwerke infolge von Revisionen im Jahr 2012, die Aufkommensverluste von 14,2% beim Kohleumschlag zur Folge hatten. Der Erzumschlag lag um 6,4% über dem Vorjahresniveau. Insgesamt verzeichnete der wasserseitige Umschlag einen leichten Rückgang um 2,4% auf 13,6 Mio. t (im Vorjahr: 13,9 Mio. t). Diese Menge repräsentiert 10,4% des gesamten Seegüterumschlags im Hamburger Hafen.

Die **Projekt- und Kontraktlogistik** lag bei Umsatz und Ergebnis unter den Vorjahreswerten, wozu auch Einmaleffekte im Rahmen der Neustrukturierung beitrugen.

Vom anhaltenden Boom der Kreuzfahrt-touristik in Hamburg hat die **Kreuzfahrt-logistik** in der Passagierabfertigung profitiert: Um jeweils mehr als ein Drittel stieg die Zahl der Schiffsanläufe (auf 156) sowie das Passagieraufkommen (auf 429 Tsd.).

Die Gesellschaften der HHLA, die weltweit in der **Beratung** des Hafen- und Transportsektors tätig sind, haben im Berichtsjahr ihr Ergebnis

weiter verbessert und ihr Geschäft mit einer Vielzahl neuer Aufträge erfolgreich ausgeweitet. Dazu gehören unter anderem die Beratung der Regierung Griechenlands bei der Privatisierung ihrer Häfen und Projekte zur besseren Schienen-Hinterlandanbindung nordamerikanischer Containerterminals.

Mengenentwicklung

im Segment Logistik

	2012	2011
Stückgut in Tsd. t	1.684	1.370
Fahrzeuge in Tsd. Stück	208	188
Massengut in Mio. t	13,6	13,9
Kreuzfahrtschiffsanläufe	156	116

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2012	2011	Veränd.
Umsatzerlöse	32,4	31,7	2,3 %
EBITDA	17,1	16,2	5,6 %
EBITDA-Marge in %	52,7	51,1	1,6 PP
EBIT	12,8	11,9	7,7 %
EBIT-Marge in %	39,6	37,6	2,0 PP

Der Hamburger Bürovermietungsmarkt hat im Geschäftsjahr 2012 nach dem aktuellen Büromarktüberblick von Jones Lang LaSalle einen im deutschlandweiten Vergleich überdurchschnittlichen Umsatzrückgang zu verzeichnen. So sank der Büroflächenumsatz um 19,4 % auf insgesamt 435.500 m². Trotz eines hohen Neubauvolumens von 208.800 m² (im Vorjahr: 187.400 m²) ging die Leerstandsquote von 8,5 % im Jahr 2011 auf 8,2 % Ende 2012 leicht zurück. Dabei blieb die Nachfrage nach Flächen im gehobenen Preissegment hoch. Gleichwohl entwickelte sich der durchschnittliche Mietzins leicht rückläufig.

In diesem Marktumfeld hat der Teilkonzern Immobilien seinen nachhaltigen, auf die Bestandswertentwicklung ausgerichteten Wachstumskurs in der historischen Speicherstadt und im Fischmarktareal am nördlichen Elbufer fortgesetzt. So konnten die Umsatzerlöse um 2,3 % auf 32,4 Mio. € (im Vorjahr: 31,7 Mio. €) gesteigert werden. Gestützt auf den hohen Vermietungsstand in beiden Quartieren verbesserte sich das Betriebsergebnis (EBIT) des Segments um 7,7 % auf 12,8 Mio. € (im Vorjahr: 11,9 Mio. €). Befördert wurde diese Entwicklung insbesondere

durch die erfolgreiche Platzierung neuer Projekte im Lauf des Jahres 2011. Dazu gehörten unter anderem die Vermietung des umfassend sanierten Speicherblocks Q mit einer attraktiven Mischung aus Showrooms und Büros sowie das Ende 2011 eröffnete „Teekontor Wasserschloss Speicherstadt“.

Die Entwicklungsmöglichkeiten der Speicherstadt haben sich im vergangenen Jahr weiter verbessert, weil die Stadt Hamburg das historische Quartier am 12. September 2012 aus dem Hafententwicklungsgesetz entließ. Die Speicherstadt ist nun auch planungsrechtlich Teil der Hamburger Innenstadt. Der behutsame Strukturwandel des einstigen Logistikzentrums zu einem lebendigen innerstädtischen Quartier war bislang nur über Ausnahmegenehmigungen im Einzelfall möglich, da das Hafententwicklungsgesetz eine hafenzugehörige Nutzung als Norm vorgab. Auf der neuen rechtlichen Grundlage erweitert sich der Kreis möglicher Projekte. Exemplarisch hierfür entsteht gegenwärtig am Sandtorkai das erste Hotel der Speicherstadt in einem denkmalgeschützten Bau des renommierten Architekten Werner Kallmorgen.

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 wird 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

Die wirtschaftliche Lage der HHLA stellt sich zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses 2012 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 36,1 % widerspiegelt (im Vorjahr: 40,9 %). Aufgrund eines im Geschäftsjahr 2010 abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrags 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 drei 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 31,8 %.

Aufgrund der zum Bilanzstichtag vorhandenen Liquiditätsbasis besteht kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

Inflations- und Wechselkurseinflüsse haben keinen materiellen 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 153, sowie Wesentliche Ermessensentscheidungen und Schätzungen, Seite 159.

Finanzierungsanalyse

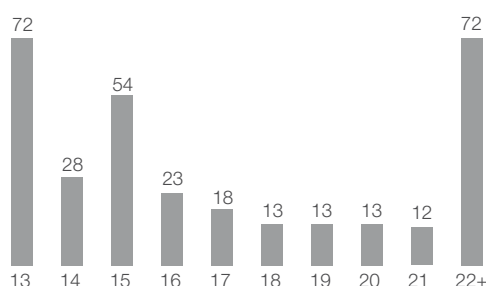
Das Kerngeschäft der HHLA ist von einem großen Anteil an Sachanlagevermögen mit langjährigen Nutzungsdauern geprägt. Daher setzt die HHLA zur fristenkongruenten Finanzierung insbesondere mittel- und langfristige Darlehen sowie Finanzierungsleasing ein.

Im Geschäftsjahr 2012 lagen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit 319,8 Mio. € unter dem Wert des Vorjahrs von 331,6 Mio. €. Der Konzern nahm im Berichtszeitraum zusätzliche externe Finanzierungen in Höhe von 28,6 Mio. € in Anspruch (im Vorjahr: 65,7 Mio. €). Den Neuaufnahmen standen geringere Darlehenstilgungen gegenüber. Dem stehen Abgänge durch den Wechsel der Konsolidierungsmethode in der Fruchtlogistik entgegen. 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 abgeschlossen. Konditioniert sind diese zu ca. 70 % mit fixen und zu rund 30 % mit variablen Zinssätzen. Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestehen für einzelne Konzerngesellschaften Kreditauflagen (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind, im We-

Fälligkeiten der Bankdarlehen

nach Jahren in Mio. €



sentlichen die Erfüllung einer Mindesteigenkapitalquote. Covenants bestanden bei ca. 17 % der Bankdarlehen. Im Berichtsjahr wurden die Kreditaufgaben zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt. Zum Bilanzstichtag weist die HHLA langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen in Höhe von 114,1 Mio. € (im Vorjahr: 93,6 Mio. €) aus, die aus der Passivierung der Leasingverbindlichkeit gegenüber der Hamburg Port Authority (HPA) im Zusammenhang mit den Großschiffsliegeplätzen am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) sowie am HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) resultieren. Mit Ausnahme der Operating-Lease-Verhältnisse existieren keine nennenswerten außerbilanziellen Finanzierungsinstrumente. ► siehe auch Konzernanhang, Seite 189 f. 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 230,1 Mio. € (im Vorjahr: 330,0 Mio. €). Sie sind in Sichteinlagen und Tages- sowie kurzfristigen Termingeldern bei inländischen Kreditinstituten mit ausgewiesener hoher Bonitätseinstufung angelegt. Aufgrund ausreichender liquider Mittel besitzen laufende Kreditlinien eine untergeordnete Bedeutung. Die HHLA hat deshalb im Berichtszeitraum ihre bestehenden Kreditlinien deutlich nach unten angepasst. Der Konzern verfügte somit zum Bilanzstichtag über nicht genutzte Kreditlinien in Höhe von rund 1,0 Mio. € (im Vorjahr: 27,0 Mio. €). Der Ausnutzungsgrad der Kreditlinie belief sich im Berichtszeitraum auf 88,6 % (im Vorjahr: 17,1 %). Nach Einschätzung der HHLA wären höhere Kreditlinien aufgrund der soliden Bilanzstruktur wieder jederzeit darstellbar, sofern aus der mittelfristigen Liquiditätsplanung ein entsprechender Bedarf erkennbar wäre. Vom gesamten Zahlungsmittelbestand unterlagen zum Berichtsstichtag 15,1 Mio. € (im Vorjahr: 30,3 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 vereinzelt für Entwicklungsprojekte gewährt werden und spezifischen Förderbedingungen unterliegen, ist auf Konzernebene als nachrangig einzustufen.

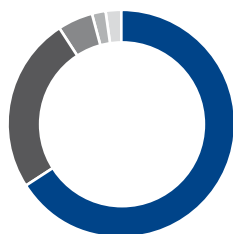
Investitionsanalyse

Angesichts der Konjunkturperspektiven hat die HHLA ihr ursprünglich für das Geschäftsjahr 2012 geplantes Investitionsvolumen von bis zu 280 Mio. € auf rund 200 Mio. € reduziert. Verschieben wurden insbesondere Investitionen zur Kapazitätssteigerung im Containerumschlag, sowohl bei der Modernisierung der größten Umschlaganlage im Hamburger Hafen als auch bei einem Großprojekt zur Erweiterung des Umschlagbetriebs in Odessa. Das Investitionsvolumen lag im abgelaufenen Geschäftsjahr bei 196,5 Mio. € (im Vorjahr: 128,7 Mio. €). Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Finanzierungsleasing für einen Großschiffsliegeplatz in Höhe von 30,5 Mio. € enthalten. Der Schwerpunkt der Investitionen lag auch im Jahr 2012 auf den Ausbauaktivitäten der Hamburger Umschlaganlagen. Die Finanzierung der Investitionsprojekte wurde hauptsächlich aus dem generierten operativen Cashflow des Geschäftsjahres abgedeckt.

Von den getätigten Investitionen entfielen 176,3 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 117,2 Mio. €), 10,0 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 7,4 Mio. €) und 10,2 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 4,1 Mio. €).

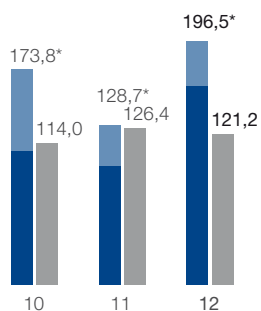
Bei den Investitionen handelt es sich wie im vorangegangenen Jahr maßgeblich um Erweiterungsinvestitionen. Diese wurden überwiegend für den Ausbau und die Modernisierung der Hamburger Containerterminals getätigt. Die Ersatzinvestitionen beinhalteten schwerpunktmäßig Ausgaben für die Beschaffung von Flurförderfahrzeugen.

Investitionen
nach Segmenten 2012



- 66 % Container
- 25 % Intermodal
- 5 % Immobilien
- 2 % Logistik
- 2 % Holding/Übrige

Investitionen und
Abschreibungen
in Mio. €

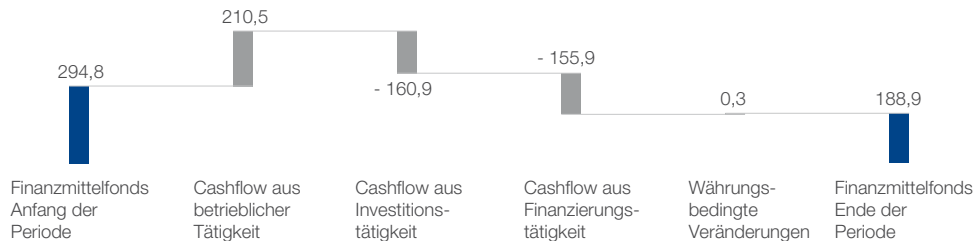


- Investitionen
- Finanzierungsleasing
- Abschreibungen

* Davon Finanzierungsleasing i. H. v. 36,6 Mio. € (2012), 32,8 Mio. € (2011), 66,1 Mio. € (2010)

Entwicklung Finanzmittelfonds

in Mio. €



Zahlreiche Investitionen fanden auch beim Umweltschutz statt. So wurde in elektrisch betriebene Fahrzeuge zum Personentransport auf dem Terminal sowie in eine neue energiesparende Bereifung von Van-Carriern investiert. Darüber hinaus wurde beispielsweise beim Ausbau und bei der Instandhaltung der Terminalflächen umweltgerechtes und auch recyceltes Baumaterial verwendet.

Auf das **Segment Container** entfiel mit 132,4 Mio. € (im Vorjahr: 87,8 Mio. €) der größte Anteil an den Gesamtinvestitionen. Investiert wurde vor allem in die Beschaffung von Umschlaggeräten, in Lagerkapazitäten auf den Hamburger Umschlaganlagen sowie den Ausbau des HHLA Container Terminal Odessa (CTO) in der Ukraine.

Im **Segment Intermodal** lagen die Gesamtinvestitionen mit 46,9 Mio. € über dem Vorjahreswert von 32,2 Mio. €. Dabei tätigte insbesondere die Metrans-Gruppe weitere Investitionen in Hinterlandterminals sowie in die Beschaffung von Lokomotiven und Containertragwagen.

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

Im **Teilkonzern Immobilien** wurden Investitionen im Gesamtwert von 10,3 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 4,4 Mio. €). Den Hauptanteil nahmen dabei größere Projekte zur Modernisierung von Gebäuden der Speicherstadt ein.

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 108,4 Mio. € (im Vorjahr: 93,0 Mio. €); darin enthalten sind 91,8 Mio. € (im Vorjahr: 81,4 Mio. €) für Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Liquiditätsanalyse

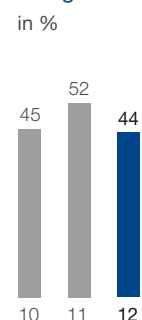
in Mio. €	2012	2011
Finanzmittelfonds per 01.01.	294,8	213,7
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	210,5	266,1
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 160,9	- 138,0
Free Cashflow	49,6	128,1
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 155,9	- 45,9
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	- 106,3	82,2
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	0,3	- 1,1
Finanzmittelfonds per 31.12.	188,9	294,8

Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit nahm, verglichen mit der Vorjahresperiode, von 266,1 Mio. € auf 210,5 Mio. € ab. Hierzu trugen das geringere Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT), der nicht zahlungswirksame Ergebniseffekt aus der Entflechtung der Intermodalaktivitäten sowie die höheren Steuervorauszahlungen als Folge des Vorjahresergebnisses und darauf basierende höhere Steuerzahlungen im Berichtsjahr bei. Gegenläufig dazu wirkte eine stärkere Umwandlung von Umsatzerlösen in Zahlungsmittelzugänge. In der Vorjahresperiode waren die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen hingegen deutlich angestiegen, ohne unmittelbar zu Zahlungseingängen zu führen.

Anlagenintensität

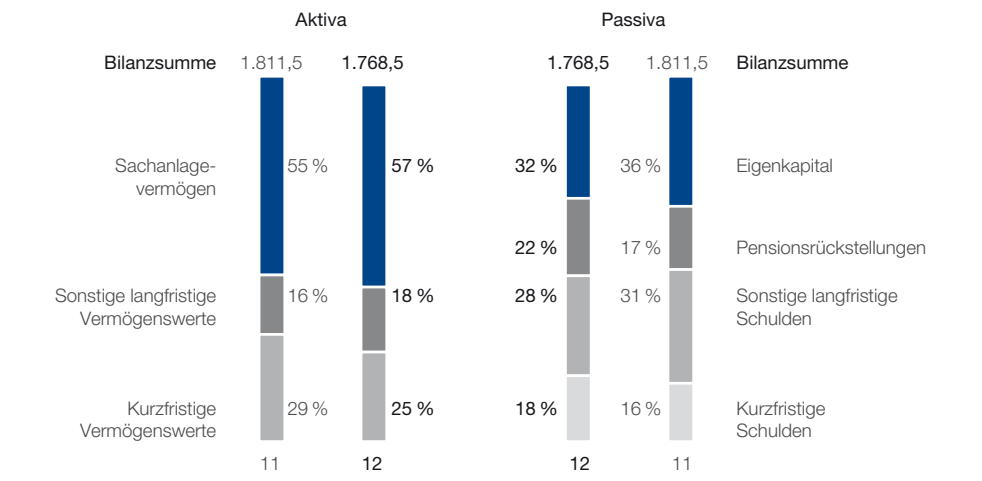


Anlagendeckungsgrad



HHLA-Konzernbilanz

per 31.12. in Mio. €/in %



Der Cashflow aus Investitionstätigkeit (Mittelabfluss) lag mit 160,9 Mio. € über dem Vorjahreswert von 138,0 Mio. €. Im Wesentlichen trugen hierzu Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen, in die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und in die immateriellen Vermögenswerte in Höhe von 153,4 Mio. € (im Vorjahr: 132,2 Mio. €) bei. Ebenso führte die Zunahme kurzfristiger Einlagen in einem Umfang von 20,0 Mio. € zu höheren Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (im Vorjahr: Zunahme der kurzfristigen Einlagen um 10,0 Mio. €). Gegenläufig wirkten Effekte aus der Entflechtung des Segments Intermodal, die zu einem großen Teil aus der Veräußerung von Anteilen an konsolidierten Unternehmen bestanden.

Der Free Cashflow als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit verringerte sich somit auf 49,6 Mio. € gegenüber einem Vorjahreswert von 128,1 Mio. €.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit (Mittelabfluss) belief sich im Berichtszeitraum auf 155,9 Mio. € (im Vorjahr: 45,9 Mio. €) und war insbesondere geprägt durch Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen in Höhe von 91,0 Mio. € (im Vorjahr: 0,0 Mio. €) sowie dem Mittelzufluss im Vergleichszeitraum des Vorjahrs aus seinerzeit aufgenommenen Investitionsdarlehen in Höhe von 65,7 Mio. € (im Geschäftsjahr 2012: 28,6 Mio. €). Die insgesamt an die Aktionäre und Anteilhaber gezahlten Dividenden in Höhe von 66,3 Mio. € blieben im Berichtszeitraum unter dem Vorjahresniveau (78,2 Mio. €).

Hinsichtlich der Gesamtfinanzlage verfügt der HHLA-Konzern zum Jahresende 2012 über ausreichend Liquidität. Gleichmaßen gab es auch im Verlauf des Geschäftsjahres keine Liquiditätsengpässe. Der Finanzmittelfonds, der sich aus den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (230,1 Mio. €), vermindert um kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten (50,0 Mio. €) und erhöht um Forderungen aus kurzfristigen Anlagen bei der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (8,8 Mio. €), zusammensetzt, erreichte per 31. Dezember 2012 insgesamt 188,9 Mio. € und lag damit deutlich unter dem Bestand von 294,8 Mio. € vom Jahresbeginn.

Unternehmenskäufe und -verkäufe

Im Geschäftsjahr 2012 wurden die Beteiligungsverhältnisse im Segment Intermodal neu ausgerichtet. Dabei wurden weitere Anteile an zwei bereits konsolidierten Unternehmen erworben sowie die Anteile eines Unternehmens verkauft. ► siehe auch Konzernanhang, Seite 149.

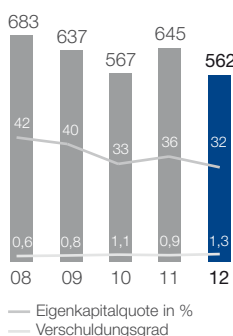
Mit der Intermodalentflechtung verfolgte die HHLA das Ziel, sämtliche Gesellschaften des Segments konsequent am Anforderungsprofil entlang der maritimen Logistikketten auszurichten. ► siehe auch Segment Intermodal, Seite 99f.

Analyse der Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme des HHLA-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2012 gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 43,0 Mio. € auf 1.768,5 Mio. € verringert.

Konzerneigenkapital

in Mio. €



Auf der Aktivseite haben die langfristigen Vermögenswerte um 44,5 Mio. € zugenommen. Dieser Anstieg wurde im Wesentlichen verursacht durch die Zunahme der aktiven latenten Steuern um 20,6 Mio. € und die durch die Inbetriebnahme eines neuen Liegeplatzes am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) um 17,0 Mio. € erhöhten Sachanlagen.

Das kurzfristige Vermögen ist um 87,6 Mio. € auf 443,9 Mio. € gesunken (im Vorjahr: 531,5 Mio. €). Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus der Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 23,7 Mio. € aufgrund der Entkonsolidierung der Bahngesellschaft TFG Transfracht im Zuge der Neuausrichtung des Segments Intermodal. Der Zahlungsmittelbestand verringerte sich um 99,9 Mio. €, unter anderem wegen der im zweiten Quartal 2012 erfolgten Dividendenzahlungen und des Erwerbs weiterer Anteile an der Metrans. Gegenläufig haben sich die Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen entwickelt. Diese stiegen um 21,2 Mio. € auf 24,9 Mio. €. Darüber hinaus erhöhten die zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte das kurzfristige Vermögen um 12,4 Mio. € aufgrund einer im kommenden Geschäftsjahr Veräußerung von Betriebsimmobilien einer HHLA-Tochtergesellschaft.

Auf der Passivseite hat sich das Eigenkapital gegenüber dem Jahresende 2011 um 82,7 Mio. € auf 562,0 Mio. € (im Vorjahr: 644,7 Mio. €) verringert. Der deutliche Rückgang trotz des positiven Nachsteuerergebnisses der Berichtsperiode ist auf folgende Effekte zurückzuführen: den Erwerb weiterer Anteile an der Metrans und die damit einhergehende Erfassung nach dem Entity-Konzept, die erfolgte Dividendenausschüttung im zweiten Quartal (51,9 Mio. €) und die aus der Absenkung des Zinssatzes zur Berechnung der Pensionsrückstellung resultierende erfolgsneutrale Reduzierung der versicherungsmathematischen Gewinne um 71,9 Mio. €. Insgesamt verringerte sich dadurch die Eigenkapitalquote auf 31,8% (im Vorjahr: 35,6%).

Die langfristigen Schulden erhöhten sich zum Bilanzstichtag um 2,4 Mio. € auf 880,0 Mio. € (im Vorjahr: 877,6 Mio. €). Gestiegen sind dabei die Pensionsrückstellungen um 70,5 Mio. € nach Anpassung des Rechnungszinssatzes auf 3,25% (31. Dezember 2011: 5,0%) und die Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen um 20,5 Mio. € im Wesentlichen aus der Anmietung eines neuen Liegeplatzes

von der Hamburg Port Authority (HPA) im Rahmen von Finanzierungsleasing. Dem steht der Rückgang der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 89,2 Mio. € aufgrund der Konsolidierungsveränderungen in den Segmenten Intermodal und Logistik und der Umgliederung in den kurzfristigen Bereich gegenüber.

Die kurzfristigen Schulden stiegen um 37,3 Mio. € auf 326,6 Mio. € (im Vorjahr: 289,3 Mio. €). Der Anstieg resultierte insbesondere aus der Erhöhung der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten durch Umgliederung aus dem langfristigen Bereich um 50,0 Mio. € auf 138,3 Mio. € (im Vorjahr: 88,3 Mio. €). Gegenläufig wirkte unter anderem die Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 6,2 Mio. € auf 65,9 Mio. €.

Der Verschuldungskoeffizient als Verhältnis der Nettofinanzschulden und Pensionsrückstellungen zum Konzerneigenkapital (Gearing Ratio) belief sich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2012 auf einen Wert von 1,3 (im Vorjahr: 0,9). Der Anstieg resultierte insbesondere aus der Abnahme der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Verringerung des Eigenkapitals.

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

1. Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt 72.753.334,00 €. Es ist eingeteilt in 72.753.334 Stückaktien, davon 70.048.834 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien (Aktienkategorien). 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. Angaben zu direkten oder indirekten Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten, ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 3, Seite 148, und Textziffer 35, Seite 174.

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

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

6. Die Ernennung und die Abberufung der Vorstandsmitglieder erfolgt gemäß §§ 84, 85 AktG in Verbindung mit § 31 MitbestG und § 8 der Satzung. Danach ist für die Bestellung und Abberufung eines Vorstandsmitglieds der Aufsichtsrat zuständig. Er entscheidet gemäß § 31 MitbestG mit einer Mehrheit von zwei Dritteln seiner Mitglieder. Kommt diese Mehrheit nicht zustande, so hat der Vermittlungsausschuss innerhalb eines Monats nach der Abstimmung dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu unterbreiten. Neben dem Vorschlag des Vermittlungsausschusses können dem Aufsichtsrat auch andere Vorschläge unterbreitet werden. Bei Abstimmungen über die dem Aufsichtsrat unterbreiteten Vorschläge ist die einfache Stimmenmehrheit ausreichend. Für den Fall, dass die Abstimmung Stimmgleichheit ergibt, hat der Aufsichtsratsvorsitzende gemäß § 31 Abs. 4 MitbestG bei einer erneuten Abstimmung zwei Stimmen. Die Satzung kann durch Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Die Änderung wird mit der Eintragung in das Handelsregister wirksam. Die Hauptversammlung

beschließt gemäß §§ 179, 133 AktG und § 22 der Satzung über Satzungsänderungen mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und, soweit außer der Stimmenmehrheit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Hiervon ausgenommen sind Satzungsänderungen, für die das Gesetz zwingend eine größere Mehrheit vorschreibt. Nach § 11 Abs. 4 der Satzung ist der Aufsichtsrat ermächtigt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur ihre Fassung betreffen. Sofern durch eine Satzungsänderung das Verhältnis zwischen A- und S-Aktien geändert werden soll, bei einer Kapitalerhöhung oder bei Maßnahmen nach dem Umwandlungsgesetz ist jeweils ein Sonderbeschluss gemäß § 138 AktG der betroffenen A- bzw. S-Aktionäre erforderlich.

7.1 Der Vorstand ist gemäß § 3 Abs. 4 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. Juni 2017 durch Ausgabe von bis zu 35.024.417 neuen auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 35.024.417,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien ausgeschlossen. Die neuen Aktien können auch von einem oder mehreren durch den Vorstand bestimmten Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den A-Aktionären anzubieten (mittelbares Bezugsrecht). Der Vorstand wurde ferner ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien auszuschließen,

7.1.1 soweit es zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist;

7.1.2 wenn die A-Aktien gegen Sacheinlage, insbesondere im Zusammenhang mit dem Erwerb von Unternehmen, Unternehmensteilen oder Beteiligungen an Unternehmen, im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und/oder zum Zwecke des Erwerbs von sonstigen Vermögensgegenständen einschließlich Rechten und Forderungen, ausgegeben werden; das Bezugsrecht aufgrund dieser Ermächtigung darf nur auf A-Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital in Höhe von bis zu 20% des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals (also

in Höhe von bis zu insgesamt 14.009.766,00 € ausgeschlossen werden;

7.1.3 wenn die A-Aktien der Gesellschaft gegen Bareinlage ausgegeben werden und der Ausgabepreis je Aktie den Börsenpreis der im Wesentlichen gleich ausgestatteten, bereits börsennotierten A-Aktien zum Zeitpunkt der Ausgabe der Aktien nicht wesentlich unterschreitet. Der Bezugsrechtsausschluss kann in diesem Fall jedoch nur vorgenommen werden, wenn die Anzahl der in dieser Weise ausgegebenen Aktien zusammen mit der Anzahl eigener Aktien, die während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Bezugsrechtsausschluss nach § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG veräußert werden, und der Anzahl der A-Aktien, die durch Ausübung von Options- und/oder Wandlungsrechten oder Erfüllung von Wandlungspflichten aus Options- und/oder Wandlungspflichten und/oder Genussrechten entstehen können, die während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Bezugsrechtsausschluss in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben werden, insgesamt 10% des Grundkapitals zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – zum Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung nicht übersteigt;

7.1.4 wenn die A-Aktien Personen, die in einem Arbeitsverhältnis zur Gesellschaft oder einem mit ihr verbundenen Unternehmen im Sinne von § 15 AktG stehen, zum Erwerb angeboten oder auf sie übertragen werden;

7.1.5 soweit es erforderlich ist, um den Inhabern von Options- oder Wandlungsrechten bzw. -pflichten ein Bezugsrecht auf neue A-Aktien in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung des Options- bzw. Wandlungsrechts oder nach der Erfüllung der Wandlungspflicht als Aktionär zustehen würde.

7.2 Der Vorstand ist darüber hinaus gemäß § 3 Abs. 5 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. Juni 2017 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 Wandlungsschuldverschreibungen von Options- bzw. Wandlungsrechten Gebrauch machen, die durch Ausgabe von Options- und/oder Wandlungsschuldverschreibungen 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 Wandlungsschuldverschreibungen 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 Han-

dels 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 bevorzogter 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 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 Vorstandsmandats 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 Übernahmeveruche.

Risiko- und Chancenbericht

Risikomanagement

Das Risikomanagementsystem der HHLA fördert den bewussten Umgang mit unternehmerischen Risiken. Es zielt darauf ab, Risiken rechtzeitig zu erkennen sowie Maßnahmen zur Risikobewältigung oder -vermeidung zu ergreifen und so eine Bestandsgefährdung des HHLA-Konzerns zu vermeiden. Die Förderung unternehmerischen Denkens und eigenverantwortlichen Handelns ist dabei ein bedeutender Baustein. Als Risiko wird die Gefahr einer negativen Abweichung von der operativen oder strategischen Planung bzw. der aktuellen Prognose definiert.

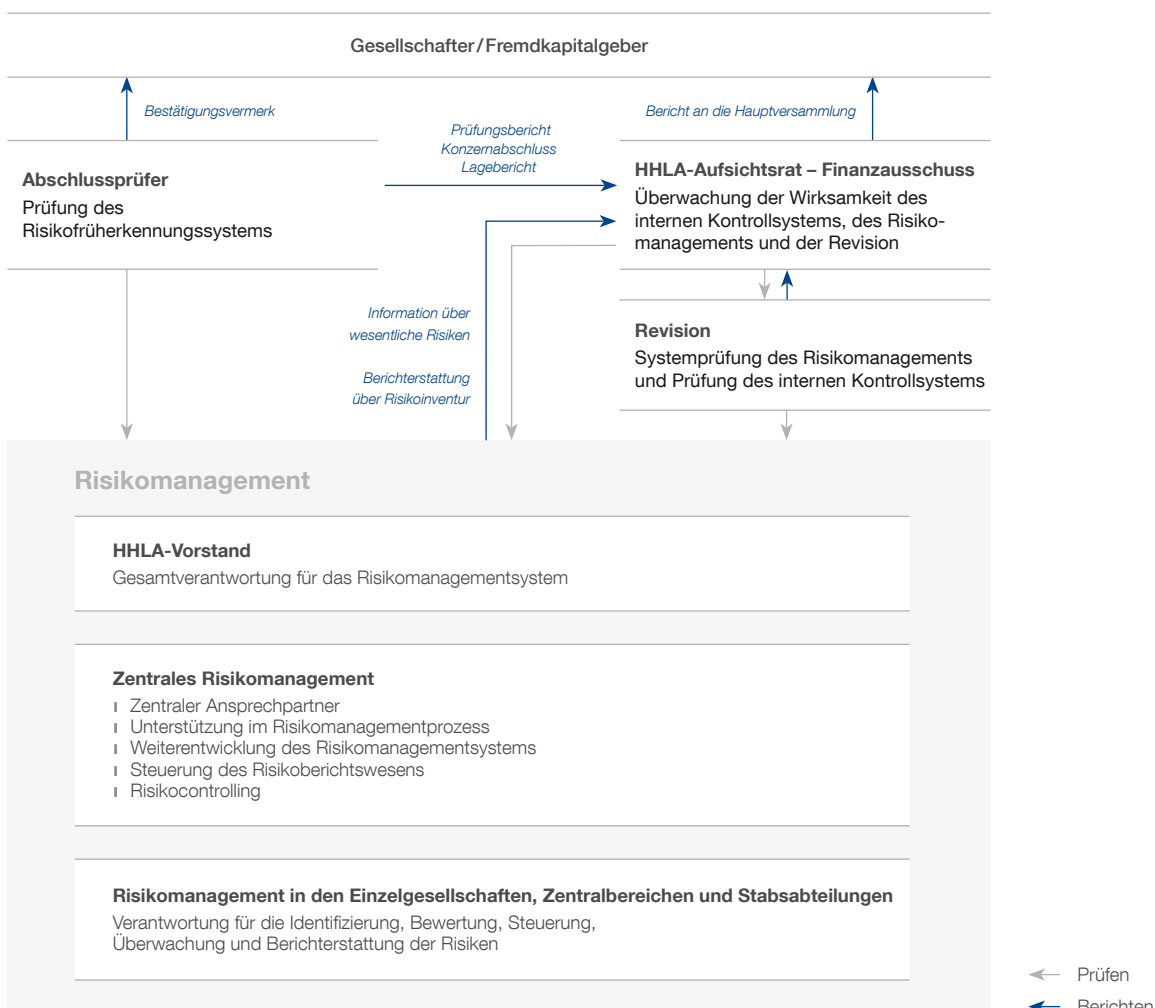
Um den aktiven Umgang mit dem jeder unternehmerischen Betätigung innewohnenden Chancen- und Risikoprofil zu ermöglichen, umfasst das Risikomanagementsystem die notwendigen organisatorischen Regelungen

und Maßnahmen zur Risikofrüherkennung. Die HHLA hat dazu ein System geschaffen, das auf Basis risikopolitischer Grundsätze sowohl ökonomische, ökologische als auch gesellschaftliche Aktivitäten umfasst. 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. Der Vorstand der HHLA trägt die Gesamtverantwortung für das Risikomanagement im HHLA-Konzern.

Risiken werden im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert. Identifizierte Risiken werden eindeutig beschrie-

Organisation des Risikomanagements



ben, entsprechend den definierten Risikofeldern klassifiziert sowie einem Risikoverantwortlichen zugeordnet.

Ein Risiko wird ausgedrückt durch seine Eintrittswahrscheinlichkeit 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. Bei der Risikobewertung werden gegebene bzw. realistisch anzunehmende Umstände einbezogen. Dabei können neben Schätzungen, wirtschaftlichen oder mathematisch-statistischen Ableitungen auch aus dem Planungsprozess gewonnene Sensitivitäten herangezogen werden.

Um eine einheitliche Darstellung von gleichartigen Risiken zu erreichen, erfolgt bei der Bewertung der identifizierten Risiken hinsichtlich der Ermittlung und des Ansatzes der Eintrittswahrscheinlichkeit und möglicher Schäden eine Abstimmung auf Konzernebene.

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 wird bei Auftreten, Wegfall oder Änderung wesentlicher Risiken ad hoc berichtet. Die Risikoberichterstattung erfolgt nach konzernweit einheitlichen Berichtsformaten, um ein konsistentes Gesamtbild der Risiken entwickeln zu können.

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 und bewertet. Dieses Vorgehen schafft die notwendige 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 Existenz, Vollständigkeit, Genauigkeit, Bewertung, Eigentum und Ausweis von Geschäftsvorfällen entgegenstehen. Darüber hinaus erfolgt eine Risikobeurteilung hinsichtlich der Möglichkeit von dolosen Handlungen. Spezifische Risiken der Rechnungslegung können aus dem Abschluss ungewöhnlicher oder komplexer Geschäfte entstehen. Zudem ist die Verarbeitung von nicht routinemäßigen Geschäftsvorfällen einem latenten Fehlerrisiko unterworfen. Bei Ansatz und Bewertung von Bilanzpositionen werden den Beschäftigten 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. Prozesse, Risiken und Kontrollen werden laufend aktualisiert.

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. 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 Vier-Augen-Prinzip. Das konzernweit geltende Bilanzierungs-

handbuch regelt die einheitliche Anwendung und Dokumentation der Bilanzierungsregeln. Darüber hinaus existieren weitere rechnungslegungsrelevante Richtlinien, die wie das Bilanzierungshandbuch regelmäßig überprüft und ggf. aktualisiert werden.

Die Erfassung buchhalterischer Vorgänge erfolgt im Wesentlichen durch Buchhaltungssysteme des Herstellers SAP. Zur Aufstellung des Konzernabschlusses der HHLA ergänzen die Konzerngesellschaften ihre jeweiligen Einzelabschlüsse durch weitere Informationen zu standardisierten Berichtspaketen, die dann für sämtliche Konzerngesellschaften 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 Konzernverrechnungsverkehrs 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 von den 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 Schiffsgößen beeinflusst auch die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA und Hamburgs als Hafenstandort. Der Ausbau der regionalen Verkehrs- und Hinterlandinfrastruktur ist daher zwingend erforderlich.

Die Bedeutung der Fahrrinnenanpassung der Elbe für die HHLA steigt durch die zulaufenden, sehr großen Schiffsneubauten weiter an. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 16. Oktober 2012 einem Eilantrag gegen den sofortigen Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses durch die Wasser- und Schifffahrdirektion Nord stattgegeben. Damit kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Abschluss des Hauptsacheverfahrens nicht vollzogen werden. Mit einem kurzfristigen Beginn der Bauarbeiten kann nicht mehr gerechnet werden.

Für die HHLA ist die Fahrrinnenanpassung eine zentrale Voraussetzung, um ihre 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 ggf. auf Dauer am Hamburger Hafen vorbeientwickeln. Der Ausbau von Umschlagkapazitäten in der Nordrange könnte diese Entwicklung unterstützen. Beeinträchtigungen infolge der verzögerten Fahrrinnenanpassung der Elbe sind in zunehmendem Maße durch eine Beschleunigung der Schiffsabfertigung und die Bewältigung hoher Spitzenlasten mit entsprechendem Zusatzaufwand auszugleichen.

Neben der Fahrrinnenanpassung sind zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sowie zur Optimierung der Abläufe für den Zu- und Ablauf der Warenströme im Hinterland die Modernisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur erforderlich. Als für die Hafenwirtschaft besonders wichtige Projekte sind hier der Bau der Hafenquerspange (A 252) sowie die Modernisierung der vorhandenen Schleusen, der Bau der fünften Schleuse in Brunsbüttel und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals hervorzuheben. Die HHLA geht davon aus, dass die Infrastrukturprojekte auch weiterhin durch die politischen Entschei-

dungsträger 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 europäische Staatsschuldenkrise und das nachlassende Wachstum der Schwellenländer im Jahr 2012 schwächen derzeit die weltwirtschaftliche Dynamik. Die Erwartungen an die weitere wirtschaftliche Entwicklung und damit an die Entwicklung der Umschlag- und Transportnachfrage sind mit großen Unsicherheiten behaftet.

Aufgrund eines volatilen makroökonomischen Umfelds bestehen wesentliche Risiken fort. So gefährdet die anhaltende Staatsschuldenkrise nicht nur in Europa die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Die angespannte wirtschaftliche Situation führt in vielen Staaten zu Belastungen für die öffentlichen Haushalte und die nationalen Bankensysteme. Dabei beeinträchtigt die Staatsschuldenkrise nicht nur unmittelbar die Konjunktur in den Krisenländern, sondern überträgt sich über die Finanzmärkte auch auf die Weltwirtschaft. Die Anspannung auf den globalen Finanzmärkten führt derzeit noch zu hohen Risikoaufschlägen, die nicht nur die öffentlichen Kreditnehmer, sondern auch die Unternehmen in vielen Ländern belasten. Notwendige Konsolidierungsmaßnahmen und zurückgehende Investitionen gefährden zudem 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 anhaltenden 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.

Sollte sich die weltwirtschaftliche Entwicklung weiter eintrüben, wird der Kostendruck weiter zunehmen. Hohe Überkapazitäten und weitere Preissenkungen der Wettbewerbshäfen können beispielsweise zu einer Verlagerung von Feeder-Verkehren in andere Häfen führen.

Darüber hinaus bleibt abzuwarten, welche Auswirkungen die Inbetriebnahme weiterer Umschlagkapazitäten in Europa auf die Erlösstruktur haben wird. Innerhalb der Nordrange wird der Ausbau weiterer Umschlagkapazitäten vorangetrieben. Das Angebot an Containerumschlagkapazitäten wird dabei auch mittelfristig die Nachfrage übersteigen. Ein solches Überangebot führt zu einer Intensivierung des Wettbewerbs.

In einigen Konzerngesellschaften werden große Teile des Umsatzes mit wenigen Kunden erwirtschaftet. Ein Abwandern eines dieser Kunden würde in der betroffenen Gesellschaft zu hohen Ergebniseffekten führen. Die HHLA arbeitet mit fast allen großen weltweit operierenden Reedereien im Containerverkehr zusammen. In der derzeitigen Ergebnissituation der Reeder ist ein Konsolidierungsprozess nicht auszuschließen. Zusammenschlüsse und Allianzen zwischen Terminalbetreibern oder Reedern sowie zwischen Terminalbetreibern und Reedereien können zu einer Veränderung der Mengen- und Preisstruktur führen.

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

Im Segment Logistik besteht die Gefahr, dass sich angestrebte Umsätze in einem schwierigen Marktumfeld nicht realisieren lassen.

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

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 den jeweiligen Staatsbahnen ein. Hierdurch entsteht eine gewisse Abhängigkeit von einem oder wenigen Dienstleistern. Von den Intermodalgesellschaften werden vorsorglich gezielte Maßnahmen zum Aufbau von Alleinstellungsmerkmalen ergriffen, um Kunden nachhaltig an die Unternehmen zu binden. Bei allen Bahnoperatoren besteht dauerhaft die Gefahr, dass die Staatsbahnen überhöhte Nutzungsentgelte erheben. Um diese zu verringern und um die Produktionsqualität zu erhöhen, werden verstärkt der bedarfsgerechte Ausbau der eigenen Lok- und Waggonflotte und der Terminalkapazitäten sowie auch der Leistungseinkauf bei privaten Anbietern

vorangetrieben. Die Verträge für den Einkauf von Traktionsleistungen beinhalten flexible Komponenten, die eine Reaktion auf Marktschwankungen und Saisonabweichungen grundsätzlich ermöglichen.

Risiken der Leistungserstellung

In den anlagenintensiven Gesellschaften besteht das Risiko, dass ein Ausfall von zentralen technischen Anlagen die Leistungserstellung behindert. Die Nichtverfügbarkeit der Anlagen führt in Abhängigkeit von der Länge des Ausfalls zu zusätzlichen Kosten der Leistungserstellung. Vorbeugende Instandhaltung, Bereitschaften und Stördienste sowie redundant vorgehaltene Anlagen, wie z. B. Rechenzentren und Trafostationen, reduzieren das Risiko deutlich. In den Konzerngesellschaften wird durch regelmäßige Kontrollen und Tests versucht, mögliche Defizite frühzeitig zu erkennen. Weiterhin besteht das Risiko, dass Transportketten unterbrochen werden. Die HHLA ist bemüht, die Kapazitäten an das aktuelle Mengenvolumen anzupassen.

Finanzrisiken

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

Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestehen für einzelne Konzerngesellschaften Kreditauflagen (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind. Ein Verstoß gegen diese Auflagen berechtigt den jeweiligen Kreditgeber, zusätzliche Sicherheiten, eine Anpassung der Konditionen oder die Rückzahlung des Kredits zu 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 2012 54,9 Mio. €. Im Berichtsjahr wurden die Kreditauflagen zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt.

Bei der Anlage liquider Mittel, die in der Regel als Tages- oder Termingeld erfolgt, beschränkt sich die HHLA derzeit auf Anlagen bei inländischen Finanzinstituten, die vollständig durch einen Einlagensicherungsfonds oder eine vergleichbare Einrichtung abgesichert sind. Aufgrund der Tatsache, dass die HHLA nur Geschäfte mit Instituten sehr guter Bonität eingeht, und vor dem Hintergrund staatlicher Maßnahmen zur Stabilisierung und Stärkung des Bankensektors 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- und 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 gering eingeschätzt werden, da der HHLA-Konzern derivative Finanzgeschäfte nur mit Adressen sehr guter Bonität eingeht. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 47, Seite 190.

Die Leistungserbringung der HHLA erfolgt überwiegend in Europa und damit die Fakturierung weitgehend in Euro. In den Segmenten Logistik und Intermodal werden grenzüberschreitende Leistungen erbracht, darüber hinaus wird in der Ukraine ein Containerterminal betrieben. Hier erfolgen die Fakturierungen euro- oder dollarbasiert. Währungs- oder Transferrisiken bestehen vor allem durch Kursschwankungen der osteuropäischen Währungen, wobei insbesondere die ukrainische Landeswährung Hrywnja unter Beobachtung steht. Währungsrisiken konkretisieren sich zumeist in den osteuropäischen

Konzerngesellschaften im Rahmen der Umrechnung von Euro-Fremdfinanzierungen. Sämtliche HHLA-Gesellschaften, die mit Fremdwährungen operieren, reduzieren das Risiko eintretender Währungsschwankungen durch regelmäßige Kursüberwachungen sowie ggf. durch die Disposition freier Liquidität in Lokalwährung auf lokalen Hartwährungskonten.

Aufgrund zunehmender Stellplatzkapazitäten und anhaltenden Preiswettbewerbs ist die Liquiditäts- und Ergebnislage der Reeder weiterhin angespannt. Wenn die Mengenentwicklung verhalten bleibt, stehen die Frachtraten weiter unter Druck. Das Erreichen der Gewinnschwelle ist für viele Reeder ambitioniert, wobei insbesondere kleinere Reeder unter Druck geraten könnten. Die Internationalität der Kunden des HHLA-Konzerns erfordert es, sich den globalen Gepflogenheiten im Zahlungsverkehr anzupassen. So gewährt auch der HHLA-Konzern im Rahmen seiner Geschäftsbeziehungen Lieferantenkredite. Die HHLA setzt zur Reduzierung von Delkredererisiken Bonitätsprüfungen ein. Zur Reduzierung des Ausfallrisikos betreibt die HHLA ein aktives Forderungsmanagement, das ein genaues Monitoring der Forderungen ermöglicht. Darüber hinaus hat die HHLA eine Kreditausfallversicherung abgeschlossen, um Ausfallrisiken zu minimieren. Eine wesentliche Veränderung der Vermögenslage einzelner Schuldner kann dazu führen, dass neue Forderungen gegen diese Schuldner durch den Versicherer betragsmäßig limitiert oder ggf. nicht mehr abgesichert werden können.

Die wirtschaftliche Entwicklung einzelner Konzerngesellschaften könnte Abschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte bzw. Drohverlustrückstellungen 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 Markts 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 Seeschiffe in Nord- und Ostsee von derzeit 1 % auf 0,1 % reduziert werden. International wurde der Grenzwert 2012 von 4,5 % auf 3,5 % reduziert, 2020 wird er dann auf 0,5 % sinken. 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 mithilfe standardisierter Prozesse und Verfahren. Es ist ein neuer kaufmännischer Tarifvertrag abgeschlossen worden. Zentraler Bestandteil dieses Tarifvertrages ist ein Beurteilungssystem, das systematisch, transparent und einheitlich Beurteilung und Personalentwicklung miteinander verknüpft. Die Beurteilung erfolgt „top down“ und „bottom up“. So werden frühzeitig Personalrisiken und daraus resultierende Handlungsbedarfe erkannt und es können entsprechende personalwirtschaftliche Maßnahmen eingeleitet werden.

Zu den Personalrisiken zählt auch das Risikodoloser Handlungen sowie generell von Rechtsverstößen durch Beschäftigte im Rahmen ihrer Tätigkeit. Zur Risikoreduzierung hat die HHLA u. a. neben dem Erlass von Richt- und Leitlinien, dem Vier-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 neues Personal und Auszubildende werden im Verhaltenskodex geschult. Darüber hinaus gibt es zu Spezialthemen, wie z. B. Arbeitsschutz, Arbeitssicherheit, Umweltschutz, Verhalten im Wettbewerb, Anti-Korruptionsbekämpfung und Insidervorschriften, regelmäßig Einweisungen und Schulungen der jeweils betroffenen Mitarbeitergruppen.

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

Stärken

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

Schwächen

- | Hoher Investitionsbedarf für Großgeräte und Terminalentwicklung
- | Lange Vorlaufzeiten und mehrjährige Anlaufphasen für Ausbau und Weiterentwicklung infrastrukturnaher Geschäftsaktivitäten
- | Begrenzte Kostenflexibilität aus kapitalintensivem Geschäftsmodell
- | Immobilität von Umschlaganlagen und Inlandterminals
- | Starke Abhängigkeit vom Standort Hamburg

Chancen

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

Risiken

- | Konjunkturelle Abhängigkeit des Geschäftsverlaufs
- | Hohe Abhängigkeit von der Umsetzung öffentlicher Infrastrukturvorhaben, wie insbesondere der Fahrrinnenanpassung der Elbe sowie der Ertüchtigung und des Ausbaus des Nord-Ostsee-Kanals
- | Überkapazität in den europäischen Wettbewerbs-häfen
- | Schwierige finanzielle Verfassung der Linienreedereien
- | Direktanläufe in die Häfen der Ostsee und des Mittelmeers
- | Schiffsgrößenentwicklung über erwarteten Zulauf von 18.000 TEU Stellplatzkapazität hinaus
- | Protektionismus

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

reduzieren die 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.

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 strategisch günstige Lage die maßgebliche internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport nahe der deutschen Nordseeküste mit hervorragenden Hinterlandanbindungen an die aufstrebenden Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa sowie in den Ostseeraum. Eine zügige Realisierung der geplanten Fahrinnenanpassung würde der HHLA die Chance eröffnen, durch die Schiffgrößen bedingte Spitzenlasten zu entzerren und ihre Kostenstruktur zu optimieren, um so ihre Wettbewerbsposition zu behaupten und weiter auszubauen. Über den Containerumschlag würde davon auch das Segment Intermodal profitieren. Die Verlagerung des Containerverkehrs vom Lkw auf die Schiene könnte in der Zukunft durch neue umweltpolitische Maßnahmen oder eine verstärkte Nachfrage nach umweltschonenden Transportlösungen forciert werden.

Marktchancen

Soweit keine protektionistischen Entwicklungen dem Welthandel entgegenwirken, sondern vielmehr die Liberalisierung voranschreitet, 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.

Die zunehmende Konzentration von Ladungsaufkommen auf große internationale Drehkreuze durch verstärkt eingesetzte Megacontainerschiffe sowie die steigende Bedeutung von Effizienz, Produktivität und Verlässlichkeit bei der Abfertigung als wesentlichem Kostenfaktor in der Transportkette bieten der HHLA weitere Geschäftschancen, um den kombinierten Verkehr zwischen Überseehafen, Schiene und Straße weiter zu auszubauen. ► siehe auch Unternehmensstrategie, Seite 77f.

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 aufgrund einer Vielzahl durchgeführter Maßnahmen im Vergleich zum Vorjahr verringert.

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

Im Januar 2013 wurden die im Rahmen einer Restrukturierung im Segment Logistik als zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte mit einem Buchgewinn von rund 5 Mio. € veräußert.

Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2012 nicht ein.

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Obleich die weltwirtschaftliche Lage weiter von hoher Unsicherheit geprägt ist, scheint der Rückgang der globalen Konjunkturdynamik zum Jahreswechsel 2012/2013 vorerst gebremst. Die Rahmenbedingungen auf den weltweiten Finanzmärkten haben sich verbessert und die zuletzt aufgenommenen Stimmungsindikatoren deuten auf eine konjunkturelle Belebung im Jahresverlauf 2013 hin. Allerdings bleiben die Signale aus dem weltwirtschaftlichen Umfeld gemischt: So haben die Maßnahmen der Notenbanken im Euroraum und in den USA die Turbulenzen an den Kapitalmärkten zwar vorerst eingedämmt, der enorme Konsolidierungsdruck öffentlicher Haushalte und ungelöste Strukturprobleme lasten jedoch weiter auf den wirtschaftlichen Perspektiven der Industrienationen. Die Exportsektoren vieler Schwellen- und Entwicklungsländer leiden unter einer anhaltend schwachen Auslandsnachfrage und setzen vor allem auf eine expansive Fiskalpolitik zur Förderung ihrer Binnenwirtschaft. Beträchtliche Unsicherheit und materielle Risiken für die Weltwirtschaft rühren unverändert von einer erneuten Eskalation der Schuldenkrise im Euroraum, den Folgen eines steigenden Staatsdefizits in den USA und einer synchronen Konjunkturabkühlung in den Schwellen- und Entwicklungsländern her. Unter der Annahme einer allmählichen Entspannung der Gesamtsituation geht der Internationale Währungsfonds (IWF) von einem moderaten Weltwirtschaftswachstum von 3,5% im Vergleich zum Vorjahr aus.

Die fragile Wirtschaftsentwicklung macht sich auch im internationalen Warenaustausch bemerkbar. So sollen die Konjunkturimpulse dem Welthandel ebenfalls gewissen Schwung verleihen. Nach einem schwachen Wachstum 2012 dürfte das globale Handelsvolumen 2013 aber wiederum nur verhalten um 3,8% steigen.

In den Wirtschaftsregionen, die für die Geschäftsentwicklung der HHLA besondere Bedeutung haben, dürfte sich die Konjunkturentwicklung 2013 abermals deutlich unterscheiden: Zwar ist davon auszugehen, dass die wirtschaftliche Expansion Asiens von der Schuldenkrise in den Industrienationen und der hiervon gedämpften Exportnachfrage weiter beeinträchtigt wird. Dennoch rechnet der IWF für die aufstrebenden asiatischen Volkswirtschaften noch immer mit einem vergleichsweise kräftigen Wirtschafts-

wachstum von insgesamt 7,1%. Dabei erhofft man sich in der Volksrepublik China durch den politischen Führungswechsel stärkere fiskalische und geldpolitische Akzente sowie den Anstoß zu weiteren strukturellen Reformen. Die weltweit zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt soll daher im kommenden Jahr um 8,2% wachsen.

Aufgrund ihrer engen Verflechtung mit dem Euroraum werden die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa nach Einschätzung des IWF nur relativ moderat ca. 2,4% zulegen. Dabei soll die Wirtschaftsleistung Russlands, gestützt von Öl- und Gasexporten, noch immer um annähernd 3,7% expandieren.

Während die aufstrebenden Märkte der Konjunkturschwäche mit geld- und fiskalpolitischen Handlungsspielräumen begegnen können, sind die wirtschaftspolitischen Optionen der Industrienationen angesichts hoher Budgetdefizite und bereits niedriger Leitzinsen begrenzt. Der IWF rechnet daher damit, dass der Euroraum 2013 in der Rezession verharret, die allerdings mit einem prognostizierten Rückgang der Wirtschaftsleistung um 0,2% geringer ausfallen soll als im Jahr zuvor.

In Erwartung einer steigenden Exportnachfrage, vor allem aus den aufstrebenden Volkswirtschaften, könnte das Bruttoinlandsprodukt Deutschlands dagegen um verhaltene 0,6% zulegen. Sofern die USA den Streit um die Schuldenobergrenze des Staatshaushalts bald beilegen können, hält der IWF ein Wirtschaftswachstum von 2,0% für erreichbar, wobei auch dort strukturelle Probleme und die hohe Arbeitslosigkeit weiter belasten.

Branchenumfeld

Dem verhalten optimistischen Konjunkturausblick folgend prognostiziert das Marktforschungsinstitut Drewry 2013 ein leicht stärkeres Wachstum des weltweiten Containerumschlags. Nach 3,9% im Vorjahr soll das globale Containeraufkommen in den kommenden zwölf Monaten um bereits nach unten revidierte 4,6% zulegen. Während die innerasiatischen Containerverkehre und das Umschlagvolumen in Osteuropa voraussichtlich erneut von einer positiven Entwicklung geprägt sein werden, deuten die Prognosen für die Häfen in Nordeuropa mit einem möglichen Plus von 0,6% auf einen nahezu stagnierenden Containerumschlag hin.

In der Containerschifffahrt dürfte die schwierige Marktlage auch 2013 angespannt bleiben.

Ausblick 2013

Annahmen

Basisszenario

- | Leichte konjunkturelle Belebung und moderates Weltwirtschaftswachstum
- | Sinkende, aber fortbestehende Unsicherheiten infolge ungelöster Staatsschuldenkrise
- | Leichte Rezession im Euroraum
- | Anhaltende Konjunkturbelastung durch fiskalpolitische Sparprogramme
- | Zunahme der Überkapazitäten in der Containerschifffahrt und bei Umschlagterminals in Nordeuropa
- | Intensiver Wettbewerb und Konsolidierung unter den Reedereien
- | Voraussichtlich kein Beginn der Arbeiten zur Fahrinnenanpassung der Elbe

Relevante Wachstumserwartungen

Bruttoinlandsprodukt	2013
Weltwirtschaft	3,5%
Deutschland	0,6%
Asien	7,1%
Mittel- und Osteuropa	2,4%

Branchenindikatoren

Welthandel	3,8%
Containerumschlag weltweit	4,6%
Containerumschlag Nordeuropa	0,6%
Transportaufkommen Deutschland	2,5%

Quelle: IWF, Drewry, Clarkson, Bundesamt für Güterverkehr

Konzern



- | Umsatz in einer Bandbreite von 1,1 Mrd. € bis 1,2 Mrd. € (Umsatz 2012: 1,1 Mrd. €)
- | EBIT in einer Bandbreite von 155 Mio. € bis 175 Mio. € (EBIT 2012: 186,3 Mio. € inkl. Einmalerlös i.H.v. 17,6 Mio. €)
- | Investitionen im Bereich von 160 Mio. €

Teilkonzern

Hafenlogistik

Immobilien

Umsatz

- | Der Bandbreite des HHLA-Konzerns folgend ohne Umsatz Teilkonzern Immobilien

- | Im Bereich des Vorjahrs (Umsatz 2012: 32 Mio. €)

EBIT

- | In einer Bandbreite von 142 Mio. € bis 162 Mio. € (2012: 173,1 Mio. € inkl. Einmalerlös i.H.v. 17,6 Mio. €)

- | Im Bereich des Vorjahrs (2012: 12,8 Mio. €)

Segment

Container

Intermodal

Logistik

Immobilien

Menge

- Containerumschlag:
- | Auf Vorjahresniveau im Bereich von 7,2 Mio. TEU (2012: 7,2 Mio. TEU)

- Containertransport:
- | Oberhalb des Marktwachstums im Bereich von 1,1 Mio. TEU (2012: 1,0 Mio. TEU auf Basis fortgeführter Aktivitäten)

- | Heterogene Entwicklung auf spezialisierten Teilmärkten

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

Umsatz

- | Leicht oberhalb des Vorjahrs (2012: 697 Mio. €)

- | Oberhalb des Vorjahrs (2012: 300 Mio. €)

- | Leicht oberhalb des Vorjahrs (2012: 92 Mio. €)

EBIT

- | Unter Vorjahr durch Belastung aus Kosteninflation und Abschreibungen (2012: 146,2 Mio. €)

- | Unter Vorjahr (2012: 41,3 Mio. €), Einmalerlös i.H.v. 17,6 Mio. € aus 2012 kann nicht vollständig kompensiert werden

- | Leicht unter Vorjahr durch Ergebnisbelastung aus Sanierung (2012: 4,4 Mio. €)

Positivszenario

Negativszenario

Umfeld

- | Zügige und wirksame Lösung der Staatsschuldenkrise
- | Anziehen des Weltwirtschaftswachstums
- | Nachlassender Preiswettbewerb
- | Deutlich verbesserte Kapazitätsauslastung
- | Beginn der Fahrinnenanpassung der Elbe Ende 2013

- | Eskalation der Staatsschuldenkrise
- | Zunehmende Instabilität des Finanzsektors
- | Erneut einsetzende globale Rezession
- | Verschlechterung der Kapazitätsauslastung
- | Ruinöser Preiswettbewerb
- | Kein Beginn der Fahrinnenanpassung der Elbe

Konzernentwicklung

- | Containerumschlag über Vorjahr
- | Positive Folgewirkung für Transportmenge
- | Umsatz oberhalb 1,2 Mrd. €
- | EBIT oberhalb 175 Mio. €

- | Containerumschlag unter Vorjahr
- | Negative Folgewirkung für Transportmenge
- | Umsatz unterhalb 1,1 Mrd. €
- | EBIT unterhalb 155 Mio. €

So rechnet das Marktforschungsinstitut Alpha-Linear in den kommenden zwölf Monaten mit einem Auslieferungsrekord der Werften. Insgesamt werden Containerschiffe mit einer Gesamtkapazität von 1,7 Mio. TEU in Dienst gestellt, womit das Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage weiter zunimmt. Von den erwarteten Schiffen sollen allein mehr als 40 Einheiten über Stellplatzkapazitäten von mehr als 10.000 TEU verfügen, die vor allem im Asien-Europa-Verkehr eingesetzt werden und in den Häfen entlang ihrer Rotation hohe Spitzenlasten erzeugen. Unter den Reedereien ist demnach auch 2013 von intensiven Konsolidierungsbemühungen auszugehen, die aus Sicht der Hafenlogistik kaum vorhersehbare Veränderungen in den Strukturen und Fahrplänen der Liniendienste mit sich bringen können.

Parallel zu dieser Entwicklung entstehen in Wettbewerbshäfen der HHLA zusätzliche Umschlagkapazitäten, bei denen Planung oder Baubeginn infolge langjähriger Realisierungsphasen noch in die Zeit der vor der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 zurückreichen. Angesichts der verhaltenen Mengenerwartungen und mitunter bereits beträchtlicher Unterlastung ist damit bis auf weiteres auch in der Schiffsabfertigung von einem Angebotsüberhang mit entsprechendem Druck auf die Erlösqualität der Terminalbetreiber auszugehen.

Vor dem Hintergrund der ausbleibenden Dynamik im nordeuropäischen Hafenumschlag wird das Transportaufkommen der Vor- und Nachlaufsysteme im Hinterland ebenfalls kaum zulegen können. Für den Straßengüterverkehr weist das Transportmarktbarometer des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung sogar eine sinkende Tendenz aus, wobei infolge steigender Betriebskosten mit Preiserhöhungen gerechnet wird. Im Schienengüterverkehr ist das Transportmarktbarometer hingegen tendenziell aufwärtsgerichtet. Speziell im kombinierten Verkehr, d. h. in der intermodalen Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger, werden die Aussichten besser eingeschätzt, wobei die Erwartungen für Deutschland und Osteuropa zuversichtlicher ausfallen als für Westeuropa. Dabei wird auch im Schienengüterverkehr mit steigenden Preisen gerechnet. Für den Gesamtmarkt einschließlich kontinentaler Transporte ist nach einer Mittelfristprognose im Auftrag des deutschen Bundesverkehrsministeriums mit einem Zuwachs von nicht mehr als 2,5 % zu rechnen.

Die Aussichten für Logistikleistungen haben sich angesichts des unsicheren wirtschaftlichen Umfeldes spürbar eingetrübt. Insbesondere die Erwartungshaltung der deutschen Logistikwirtschaft ist angesichts der aktuellen Geschäftsaussichten und der bestehenden Auftragslage deutlich gesunken. Auch auf der Nachfrageseite zeigen sich die Erwartungen ausgesprochen verhalten. Allerdings befindet sich der Stimmungskindikator von Industrie und Handel noch im tendenziell expansiven Bereich. Das Marktumfeld der Konzerngesellschaften im Segment Logistik dürfte sich dabei je nach Teilmarkt unterschiedlich darstellen.

Die deutsche Automobilindustrie setzt angesichts der rückläufigen Marktentwicklung in Westeuropa vor allem auf Wachstumsmärkte in Übersee. So soll das Exportvolumen leicht über dem Niveau von 2012 liegen. In der deutschen Stahlindustrie ist 2013 angesichts des schwierigen internationalen Umfeldes nicht mit einer nachhaltigen Erholung zu rechnen. Mit Blick auf die niedrigen Lagerbestände wird die Rohstahlerzeugung in Erwartung einer konjunkturellen Belebung in der zweiten Jahreshälfte voraussichtlich um 1 % expandieren, die Stahlproduktion um 1–2 % zulegen. Im Kreuzfahrtbereich lassen die angemeldeten Schiffsanläufe hingegen erneut ein kräftiges Wachstum der Abfertigungsleistungen erwarten.

Konzernentwicklung

Erwartete Ertragslage

Die HHLA geht aufgrund der Angebotsüberhänge bei den Terminalkapazitäten von einer weiteren Intensivierung des Wettbewerbs aus und rechnet, auch vor dem Hintergrund der erneut verzögerten Fahrrinnenanpassung der Elbe, derzeit nicht mit Marktanteilsgewinnen. Dem Branchenumfeld folgend, sollte der Containerumschlag im Jahr 2013 das Vorjahresniveau erreichen und sich in einem Bereich von 7,2 Mio. TEU bewegen. Dabei bleibt das Ladungsaufkommen in hohem Maße vom weiteren Konjunkturverlauf und von ggf. kurzfristiger Reederdisposition abhängig, so dass Schwankungen und spürbare Abweichungen von der angestrebten Zielgröße zum jetzigen Zeitpunkt nicht auszuschließen sind. Die Hinterlandtransporte von und zu den Seehäfen Nordeuropas werden auf bestehenden Relationen der Entwicklung des Containerumschlags folgen, partiell aber in einem starken Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere in West-Ost-Richtung, stehen. Auf Basis der im Jahr 2012 begonnenen Neuausrichtung

der Intermodalaktivitäten erwartet die HHLA für ihre fortgeführten Bahnoperateure im Jahr 2013 dennoch einen weiteren Anstieg der Transportleistung, so dass die Containertransporte im Jahr 2013 ein Volumen im Bereich von 1,1 Mio. TEU erreichen könnten. Wesentliche Voraussetzungen hierfür sind die erfolgreiche Etablierung neuer Verkehre im deutschsprachigen Raum und ein weiterer Ausbau der polnischen Verkehre.

Auf Basis dieser Leistungsparameter, die als primäre Erlösbasis und bestimmende Faktoren von Skaleneffekten zentrale Bedeutung für die Ertragslage des Konzerns haben, wird ein Umsatz auf Konzernebene in einer Bandbreite zwischen 1,1 Mrd. € und 1,2 Mrd. € angestrebt.

Erwartete Kostensteigerungen aufgrund allgemeiner Preisanpassungen sowie erhöhte Abschreibungsbelastungen durch zulaufendes Umschlaggerät werden die Ergebnisdynamik bei einem stagnierenden Containerumschlag im Jahr 2013 belasten und die für möglich gehaltenen Erlöszuwächse überkompensieren. Darüber hinaus ist der Eintritt in neue Märkte im Segment Intermodal mit höherer Ergebnisunsicherheit verbunden. Die HHLA ist vom nachhaltigen Ertragspotenzial ihrer Bahnoperateure überzeugt, im Jahr 2013 wird die weitere Neuausrichtung der Intermodalaktivitäten den Wegfall des hierdurch im Jahr 2012 verbuchten Einmalertrags in Höhe von 17,6 Mio. € allerdings noch nicht in voller Höhe ausgleichen können.

Auf Basis der erwarteten Mengenentwicklungen, des beschriebenen voraussichtlichen Erlös- und Kostenverhaltens sowie der zusätzlichen kurzfristigen Ergebnisunsicherheiten im Segment Intermodal geht die HHLA für das Jahr 2013 auf Konzernebene von einem operativen Ergebnis (EBIT) in einer Bandbreite von 155 Mio. € bis 175 Mio. € aus. Da sich das EBIT im Teilkonzern Immobilien auf Vorjahresniveau bewegen sollte, ergibt sich für den börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik eine EBIT-Bandbreite von 142 Mio. € bis 162 Mio. €. In Bezug auf die effektive Steuerquote wird 2013 auf Konzernebene ein Wert leicht unterhalb von 30% erwartet. Die Unsicherheiten bei der weiteren Disposition von Liniendiensten durch die Reeder wirken sich aufgrund unterschiedlicher Beteiligungsquoten bei den Umschlaganlagen im Hamburger Hafen auch auf den voraussichtlichen Anteil der Aktionäre des Mutterunternehmens am Nachsteuerergebnis aus. Unter Berücksichtigung erhöhter Reorganisationsbelastungen bei Umschlagan-

lagen und Bahnoperateuren im Alleinbesitz der HHLA und des ausschließlich den Aktionären des Mutterunternehmens zuzurechnenden einmaligen Ergebniseffekts aus der Neuausrichtung der Intermodalaktivitäten im Jahr 2012 wird der Ergebnisanteil der Aktionäre des Mutterunternehmens im Vergleich zum EBIT-Rückgang voraussichtlich überproportional nachgeben.

Darüber hinaus werden für die Segmente des **Teilkonzerns Hafenlogistik** folgende wesentliche Entwicklungen prognostiziert:

Im **Segment Container** sind für das Jahr 2013 leichte Umsatzzuwächse möglich, wobei die tatsächliche Entwicklung der Erlösqualität mit hoher Unsicherheit behaftet ist. Betrieblich steht der auf die zukünftige Entwicklung ausgerichtete Umbau der größten Umschlaganlage im Hamburger Hafen im Vordergrund. Die zuvor beschriebenen Kostenentwicklungen für den HHLA-Konzern werden sich daher hauptsächlich im Segment Container bemerkbar machen. In Verbindung mit der zu erwartenden Stagnation im Containerumschlag ist für das Jahr 2013 von einem operativen Ergebnis unter Vorjahr auszugehen.

Für das **Segment Intermodal** erwartet die HHLA auf vergleichbarer Basis eine deutliche Zunahme der Umsatzerlöse, die im Jahr 2013 zu einem Wert oberhalb der im Jahr 2012 berichteten Größenordnung führen sollte. Die fortlaufende Restrukturierung der Intermodalaktivitäten soll neben der mengenbedingten Ergebniszunahme auch zu einer erhöhten Rentabilität führen. Das EBIT in diesem Segment wird im Jahr 2013 aufgrund der erhöhten Vergleichsbasis durch den im Jahr 2012 angefallenen einmaligen Ertrag in Höhe von 17,6 Mio. € allerdings unterhalb des Vorjahres liegen.

Im **Segment Logistik** ist weiterhin von einer differenzierten Entwicklung auf den einzelnen Teilmärkten auszugehen. Auf Segmentebene sollte der Umsatz im Jahr 2013 leicht oberhalb des Vorjahres liegen. An das operative Ergebnis des Jahres 2012 wird dieses Segment auch unter Berücksichtigung eines im Januar 2013 realisierten Buchgewinns in Höhe von rund 5 Mio. € ► siehe auch Nachtragsbericht, Seite 122 nicht anknüpfen können, da noch Restrukturierungen das Ergebnis belasten werden. Vor allem im Bereich der Fahrzeuglogistik sind erhebliche Risiken zu verzeichnen, die über eine weitgehend stabile Entwicklung in den anderen Beteiligungen nicht auszugleichen sind. Die im Jahr 2012 begonnene Sanierung der

Kontrakt- und Projektlogistik wird im Jahr 2013 auch unter Berücksichtigung des oben beschriebenen Buchgewinns noch zu weiteren Ergebnisbelastungen führen. Daher kann es im Jahr 2013 zu volatilen Ergebnisverläufen kommen.

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

Vermögens- und Finanzlage

Die HHLA wird ihren bewährten Ansatz einer flexiblen, an der tatsächlichen Nachfrage orientierten Investitionspolitik unverändert fortsetzen. Aufgrund der hohen gesamtwirtschaftlichen Unsicherheit behält sich der Konzern die Entscheidung über die tatsächliche Durchführung von Investitionsprojekten vor, so dass Verschiebungen im Jahresverlauf zu Abweichungen vom aktuell geplanten Investitionsvolumen führen können. Derzeit ist für das Jahr 2013 von Investitionen auf Konzernebene im Bereich von 160 Mio. € auszugehen, wobei im Teilkonzern Hafenlogistik rd. 140 Mio. € realisiert werden sollen. Nach den derzeitigen Planungen würden sich die Investitionen unter der Annahme einer weiteren konjunkturellen Stabilisierung im Jahr 2014 für den Konzern und den Teilkonzern Hafenlogistik in einer ähnlichen Größenordnung bewegen.

Die Bilanzsumme des Konzerns wird sich im Jahr 2013 voraussichtlich weiter leicht 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 einem Minderheitsgesellschafter ► siehe auch Finanz- und Vermögenslage, Seite 103. 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 Geschäftstätig-

keit sowie in geringem Umfang die Aufnahme von Krediten vorgesehen. Zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten ergeben sich aus der guten Unternehmensbonität. Die HHLA geht davon aus, dass ihr auch in Zukunft ausreichend Finanzmittel für eine wertsteigernde Unternehmensentwicklung zur Verfügung stehen.

Dividende

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

Änderung in Geschäft und Organisation

Grundsätzlich sind keine Änderungen an der strategischen Ausrichtung und den Zielen des Konzerns geplant, ► siehe auch Unternehmensstrategie, Seite 77 f. 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.

Allerdings werden neue Terminalkapazitäten in Wilhelmshaven und die vorgesehene Erweiterung des Hafens von Rotterdam im Rahmen des Projektes Maasvlakte 2 die Wettbewerbsintensität weiter erhöhen. Zusätzlich ist das Verhalten der Reeder und der Wettbewerber im Hinblick auf mögliche Direktverkehre in die Ostsee in strategische Überlegungen einzubeziehen. Der natürliche Standortvorteil des Hamburger Hafens, der eine ökonomisch wie ökologisch vorteilhafte Revierfahrt von Großschiffen tief in das Binnenland ermöglicht, wird grundsätzlich an Bedeutung gewinnen. Die rechtzeitige Fahrrinnenanpassung der Elbe bleibt vor diesem Hintergrund unerlässlich. Mit ihrer Anpassungsfähigkeit aus mehr als 127 Jahren Unternehmensgeschichte wird die HHLA diesen Herausforderungen aktiv begegnen und soweit notwendig die Organisation anpassen. Nach erfolgter Neuausrichtung der Intermodalaktivitäten sind jedoch kurzfristig keine wesentlichen Änderungen in der Organisation des Geschäfts vorgesehen.

Sofern sich eine attraktive Akquisitionsmöglichkeit ergeben sollte, die den strategischen und finanzwirtschaftlichen Anforderungen des HHLA-Konzerns entspricht, kann es zu Ergänzungen des Kerngeschäfts in den bestehenden Segmenten kommen.

Weitere Entwicklung

Wachstumserwartungen

	2014
Weltwirtschaft	4 %
Deutschland	1 %
Asien	8 %
Mittel- und Osteuropa	3 %
Welthandel	6 %

Quelle: IWF (auf ganze Zahlen gerundet)

Für die Geschäftsentwicklung der HHLA im Jahr 2014 und darüber hinaus ist es von maßgeblicher Bedeutung, dass die Fahrinnenanpassung der Elbe zügig durchgeführt wird. Darüber hinaus ist es für die Geschäftsentwicklung der HHLA wichtig, dass die Weltwirtschaft wieder auf einen stabilen und verlässlichen Wachstumspfad zurückkehrt und damit der grundsätzliche Wachstumstreiber der fortschreitenden Integration aufstrebender Volkswirtschaften in die internationale Arbeitsteilung wieder verstärkt zum Tragen kommt. Bei Eintritt dieser Entwicklung wird die HHLA auf Basis ihres Geschäftsmodells im Jahr 2014 und mittelfristig wieder Umsatz- und Ertragsteigerungen verzeichnen können. Eine an der Nachfrage orientierte Investitionspolitik sowie stabile Bilanzrelationen stellen weiterhin das finanzielle Fundament dar, um die Wachstumspotenziale zu realisieren.

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 5. März 2013

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

- 131 Gewinn- und Verlustrechnung HHLA-Konzern
- 131 Gesamtergebnisrechnung HHLA-Konzern
- 132 Gewinn- und Verlustrechnung HHLA-Teilkonzerne 2012
- 132 Gesamtergebnisrechnung HHLA-Teilkonzerne 2012
- 133 Gewinn- und Verlustrechnung HHLA-Teilkonzerne 2011
- 133 Gesamtergebnisrechnung HHLA-Teilkonzerne 2011
- 134 Bilanz HHLA-Konzern
- 135 Bilanz HHLA-Teilkonzerne 31.12.2012
- 136 Bilanz HHLA-Teilkonzerne 31.12.2011
- 137 Kapitalflussrechnung HHLA-Konzern
- 138 Kapitalflussrechnung HHLA-Teilkonzerne 2012
- 139 Kapitalflussrechnung HHLA-Teilkonzerne 2011
- 140 Segmentberichterstattung HHLA-Konzern
- 142 Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA-Konzern
- 144 Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA-Teilkonzern
Hafenlogistik (A-Sparte)
- 144 Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA-Teilkonzern
Immobilien (S-Sparte)

Konzernanhang

- 146 **Allgemeine Erläuterungen**
- 146 1. Grundsätzliche Informationen über den Konzern
- 147 2. Konsolidierungsgrundsätze
- 147 3. Konsolidierungskreis
- 149 4. Fremdwährungsumrechnung
- 150 5. Auswirkungen von neuen Rechnungslegungsstandards
- 153 6. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
- 159 7. Wesentliche Ermessensentscheidungen und Schätzungen

- 161 **Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**
- 161 8. Umsatzerlöse
- 161 9. Bestandsveränderung
- 161 10. Aktivierte Eigenleistungen
- 161 11. Sonstige betriebliche Erträge
- 161 12. Materialaufwand
- 162 13. Personalaufwand
- 162 14. Sonstige betriebliche Aufwendungen
- 162 15. Abschreibungen
- 163 16. Finanzergebnis
- 163 17. Forschungskosten
- 163 18. Ertragsteuern
- 165 19. Ergebnisanteile nicht beherrschender Gesellschafter
- 165 20. Ergebnis je Aktie
- 165 21. Dividende je Aktie

- 166 **Erläuterungen zur Bilanz**
- 166 22. Immaterielle Vermögenswerte
- 168 23. Sachanlagen
- 171 24. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
- 172 25. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen
- 172 26. Finanzielle Vermögenswerte
- 173 27. Vorräte
- 173 28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- 173 29. Forderungen gegen nahestehende Unternehmen
und Personen
- 173 30. Sonstige finanzielle Forderungen
- 174 31. Sonstige Vermögenswerte
- 174 32. Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern
- 174 33. Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und
kurzfristige Einlagen
- 174 34. Zur Veräußerung gehaltene langfristige
Vermögenswerte
- 174 35. Eigenkapital
- 177 36. Pensionsrückstellungen
- 180 37. Sonstige lang- und kurzfristige Rückstellungen
- 182 38. Lang- und kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten
- 183 39. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
- 184 40. Lang- und kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber
nahestehenden Unternehmen und Personen
- 184 41. Sonstige Verbindlichkeiten
- 185 42. Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern

- 185 **Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung**
- 185 43. Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

- 187 **Erläuterungen zur Segmentberichterstattung**
- 187 44. Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

- 189 **Sonstige Erläuterungen**
- 189 45. Leasingverpflichtungen
- 190 46. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle
Verpflichtungen
- 190 47. Management von Finanzrisiken
- 196 48. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden
Unternehmen und Personen
- 201 49. Corporate Governance Kodex
- 201 50. Honorar des Abschlussprüfers
- 201 51. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Konzernabschluss

Gewinn- und Verlustrechnung HHLA-Konzern

in T€	Konzernanhang Tz.	2012	2011
Umsatzerlöse	8.	1.128.542	1.217.272
Bestandsveränderungen	9.	1.711	602
Aktiviere Eigenleistungen	10.	9.029	7.175
Sonstige betriebliche Erträge	11.	48.289	43.728
Materialaufwand	12.	- 366.296	- 432.934
Personalaufwand	13.	- 373.739	- 359.527
Sonstige betriebliche Aufwendungen	14.	- 140.026	- 142.874
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		307.510	333.442
Abschreibungen	15.	- 121.233	- 126.427
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		186.277	207.015
Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	16.	- 4.026	335
Zinserträge	16.	9.918	9.598
Zinsaufwendungen	16.	- 39.277	- 42.324
Sonstiges Finanzergebnis	16.	540	217
Finanzergebnis	16.	- 32.845	- 32.174
Ergebnis vor Steuern (EBT)		153.432	174.841
Ertragsteuern	18.	- 41.588	- 56.053
Konzernjahresüberschuss		111.844	118.788
davon nicht beherrschende Anteile	19.	39.409	29.506
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens		72.435	89.282

Gesamtergebnisrechnung HHLA-Konzern

in T€	Konzernanhang Tz.	2012	2011
Konzernjahresüberschuss		111.844	118.788
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	36.	- 71.865	18.128
Cashflow-Hedges	47.	- 43	- 418
Währungsdifferenzen		- 1.348	1.435
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	18.	23.147	- 5.745
Übrige		146	- 101
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen		- 49.963	13.299
Gesamtergebnis		61.881	132.087
davon nicht beherrschende Anteile		39.317	29.448
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens		22.564	102.639

Gewinn- und Verlustrechnung HHLA-Teilkonzerne 2012

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

	2012 Konzern	2012 Hafenlogistik	2012 Immobilien	2012 Konsolidierung
Umsatzerlöse	1.128.542	1.101.175	32.408	- 5.041
Bestandsveränderungen	1.711	1.715	- 4	0
Aktiviert Eigenleistungen	9.029	8.946	0	83
Sonstige betriebliche Erträge	48.289	42.012	7.155	- 878
Materialaufwand	- 366.296	- 359.898	- 6.502	104
Personalaufwand	- 373.739	- 371.565	- 2.174	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 140.026	- 131.965	- 13.793	5.732
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	307.510	290.420	17.090	0
Abschreibungen	- 121.233	- 117.287	- 4.253	307
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	186.277	173.133	12.837	307
Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	- 4.026	- 4.026	0	0
Zinserträge	9.918	9.955	74	- 111
Zinsaufwendungen	- 39.277	- 34.755	- 4.633	111
Sonstiges Finanzergebnis	540	540	0	0
Finanzergebnis	- 32.845	- 28.286	- 4.559	0
Ergebnis vor Steuern (EBT)	153.432	144.847	8.278	307
Ertragsteuern	- 41.588	- 38.874	- 2.640	- 74
Konzernjahresüberschuss	111.844	105.973	5.638	233
davon nicht beherrschende Anteile	39.409	39.409		
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens	72.435	66.564	5.871	

Gesamtergebnisrechnung HHLA-Teilkonzerne 2012

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

	2012 Konzern	2012 Hafenlogistik	2012 Immobilien	2012 Konsolidierung
Konzernjahresüberschuss	111.844	105.973	5.638	233
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	- 71.865	- 70.686	- 1.179	0
Cashflow-Hedges	- 43	- 43	0	
Währungsdifferenzen	- 1.348	- 1.348	0	
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	23.147	22.767	380	
Übrige	146	146	0	
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen	- 49.963	- 49.164	- 799	0
Gesamtergebnis	61.881	56.809	4.839	233
davon nicht beherrschende Anteile	39.317	39.317		
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens	22.564	17.492	5.072	

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
Aktiviert 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
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	333.442	317.258	16.184	0
Abschreibungen	- 126.427	- 122.472	- 4.262	307
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	207.015	194.786	11.922	307
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
Finanzergebnis	- 32.174	- 27.655	- 4.519	0
Ergebnis vor Steuern (EBT)	174.841	167.131	7.403	307
Ertragsteuern	- 56.053	- 53.608	- 2.370	- 75
Konzernjahresüberschuss	118.788	113.523	5.033	232
davon nicht beherrschende Anteile	29.506	29.506		
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens	89.282	84.017	5.265	

Gesamtergebnisrechnung HHLA-Teilkonzerne 2011

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

	2011 Konzern	2011 Hafenlogistik	2011 Immobilien	2011 Konsolidierung
Konzernjahresüberschuss	118.788	113.523	5.033	232
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	18.128	17.900	228	0
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	
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen	13.299	13.144	155	0
Gesamtergebnis	132.087	126.667	5.188	232
davon nicht beherrschende Anteile	29.448	29.448		
davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens	102.639	97.219	5.420	

Bilanz HHLA-Konzern

in T€

Aktiva	Konzernanhang Tz.	31.12.2012	31.12.2011
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	22.	82.642	81.490
Sachanlagen	23.	1.002.307	985.340
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	24.	180.851	180.062
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	25.	2.039	1.830
Finanzielle Vermögenswerte	26.	13.935	9.086
Latente Steuern	18.	42.826	22.243
		1.324.600	1.280.051
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	27.	21.743	23.162
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	28.	128.037	151.771
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	29.	24.928	3.756
Sonstige finanzielle Forderungen	30.	2.382	2.429
Sonstige Vermögenswerte	31.	14.957	16.776
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	32.	9.345	3.591
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen	33.	230.072	329.996
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	34.	12.442	0
		443.906	531.481
		1.768.506	1.811.532
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		72.753	72.680
Teilkonzern Hafenlogistik		70.048	69.975
Teilkonzern Immobilien		2.705	2.705
Kapitalrücklage		141.584	139.728
Teilkonzern Hafenlogistik		141.078	139.222
Teilkonzern Immobilien		506	506
Erwirtschaftetes Eigenkapital		355.690	385.124
Teilkonzern Hafenlogistik		335.366	367.967
Teilkonzern Immobilien		20.324	17.157
Kumuliertes übriges Eigenkapital		- 6.626	42.872
Teilkonzern Hafenlogistik		- 7.083	41.615
Teilkonzern Immobilien		457	1.257
Nicht beherrschende Anteile		- 1.411	4.258
Teilkonzern Hafenlogistik		- 1.411	4.258
Teilkonzern Immobilien		0	0
	35.	561.990	644.662
Langfristige Schulden			
Pensionsrückstellungen	36.	384.235	313.729
Sonstige langfristige Rückstellungen	37.	54.221	53.526
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	40.	114.089	93.587
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	38.	314.016	403.184
Latente Steuern	18.	13.419	13.557
		879.980	877.583
Kurzfristige Schulden			
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	37.	25.569	28.759
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	39.	65.850	72.003
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	40.	70.580	72.119
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	38.	138.314	88.332
Sonstige Verbindlichkeiten	41.	21.765	25.563
Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern	42.	4.458	2.511
		326.536	289.287
		1.768.506	1.811.532

Bilanz HHLA-Teilkonzerne 31.12.2012

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

	31.12.2012 Konzern	31.12.2012 Hafenlogistik	31.12.2012 Immobilien	31.12.2012 Konsolidierung
Aktiva				
Langfristiges Vermögen				
Immaterielle Vermögenswerte	82.642	82.639	3	0
Sachanlagen	1.002.307	980.772	5.068	16.467
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	180.851	55.597	155.183	- 29.929
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	2.039	2.039	0	0
Finanzielle Vermögenswerte	13.935	11.937	1.998	0
Latente Steuern	42.826	51.934	0	- 9.108
	1.324.600	1.184.918	162.252	- 22.570
Kurzfristiges Vermögen				
Vorräte	21.743	21.673	70	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	128.037	127.377	660	0
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	24.928	28.873	2.472	- 6.417
Sonstige finanzielle Forderungen	2.382	2.377	5	0
Sonstige Vermögenswerte	14.957	14.777	180	0
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	9.345	9.505	0	- 160
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen	230.072	229.614	458	0
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	12.442	12.442	0	0
	443.906	446.638	3.845	- 6.577
	1.768.506	1.631.556	166.097	- 29.147
Passiva				
Eigenkapital				
Gezeichnetes Kapital	72.753	70.048	2.705	0
Kapitalrücklage	141.584	141.078	506	0
Erwirtschaftetes Eigenkapital	355.690	335.366	30.449	- 10.125
Kumuliertes übriges Eigenkapital	- 6.626	- 7.083	457	0
Nicht beherrschende Anteile	- 1.411	- 1.411	0	0
	561.990	537.998	34.116	- 10.125
Langfristige Schulden				
Pensionsrückstellungen	384.235	377.591	6.644	0
Sonstige langfristige Rückstellungen	54.221	52.720	1.501	0
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	114.089	114.089	0	0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	314.016	284.618	29.398	0
Latente Steuern	13.419	16.507	9.357	- 12.445
	879.980	845.525	46.900	- 12.445
Kurzfristige Schulden				
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	25.569	21.364	4.205	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	65.850	61.942	3.908	0
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	70.580	5.239	71.758	- 6.417
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	138.314	133.567	4.747	0
Sonstige Verbindlichkeiten	21.765	21.463	302	0
Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern	4.458	4.458	160	- 160
	326.536	248.033	85.080	- 6.577
	1.768.506	1.631.556	166.097	- 29.147

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
Aktiva				
Langfristiges Vermögen				
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
	1.280.051	1.145.228	156.711	- 21.888
Kurzfristiges Vermögen				
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
	531.481	543.190	2.513	- 14.222
	1.811.532	1.688.418	159.224	- 36.110
Passiva				
Eigenkapital				
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
	644.662	623.037	31.983	- 10.358
Langfristige Schulden				
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
	877.583	851.442	37.671	- 11.530
Kurzfristige Schulden				
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
	289.287	213.939	89.570	- 14.222
	1.811.532	1.688.418	159.224	- 36.110

Kapitalflussrechnung HHLA-Konzern

in T€	Konzernanhang Tz.	2012	2011
1. Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit			
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		186.277	207.015
Zu- und Abschreibungen auf nicht finanzielle langfristige Vermögenswerte	15.	121.233	126.427
Abnahme der Rückstellungen		- 23.034	- 12.368
Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen		1.625	- 1.349
Veränderungen der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		1.335	- 31.378
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 2.062	25.695
Einzahlungen aus Zinsen		6.301	8.284
Auszahlungen für Zinsen		- 17.491	- 20.637
Gezahlte Ertragsteuern		- 45.102	- 36.378
Ergebnis aus dem Erwerb/der Veräußerung von Anteilen an konsolidierten Unternehmen		- 17.595	0
Währungskursbedingte und sonstige Effekte		- 999	758
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		210.488	266.069
2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit			
Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		1.267	5.188
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		- 143.397	- 124.748
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	22.	- 10.005	- 7.403
Einzahlungen aus Abgängen von langfristigen finanziellen Vermögenswerten		175	8
Auszahlungen für Investitionen in langfristige finanzielle Vermögenswerte		- 1.343	- 1.016
Einzahlungen aus der Veräußerung von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten (inklusive veräußerter Finanzmittel)		14.720	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten (inklusive erworbener Finanzmittel)		- 2.309	0
Ein- und Auszahlungen für kurzfristige Einlagen		- 20.000	- 10.000
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		- 160.892	- 137.971
3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit			
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen		1.930	0
Auszahlungen für Anteilserhöhungen an vollkonsolidierten Unternehmen		- 91.000	0
An Aktionäre des Mutterunternehmens gezahlte Dividende	21.	- 48.236	- 41.732
An nicht beherrschende Anteilsinhaber gezahlte Dividende/Ausgleichsverpflichtung		- 18.090	- 36.423
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	45.	- 4.998	- 6.273
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten		28.560	65.733
Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)Krediten		- 24.021	- 27.175
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		- 155.855	- 45.870
4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode			
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1. – 3.)		- 106.259	82.228
Währungskursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds		328	- 1.107
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		294.803	213.682
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	43.	188.872	294.803

Kapitalflussrechnung HHLA-Teilkonzerne 2012

in T€; Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien; Anlage zum Konzernanhang	2012 Konzern	2012 Hafenlogistik	2012 Immobilien	2012 Konsolidierung
1. Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit				
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	186.277	173.133	12.837	307
Zu- und Abschreibungen auf nicht finanzielle langfristige Vermögenswerte	121.233	117.355	4.185	- 307
Veränderung der Rückstellungen	- 23.034	- 23.923	889	
Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen	1.625	2.544	- 919	
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	1.335	2.798	- 1.715	252
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	- 2.062	- 4.126	2.316	- 252
Einzahlungen aus Zinsen	6.301	6.338	74	- 111
Auszahlungen für Zinsen	- 17.491	- 13.046	- 4.556	111
Gezahlte Ertragsteuern	- 45.102	- 44.369	- 733	
Ergebnis aus dem Erwerb/der Veräußerung von Anteilen an konsolidierten Unternehmen	- 17.595	- 17.595	0	
Währungskursbedingte und sonstige Effekte	- 999	- 999	0	
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	210.488	198.110	12.378	0
2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit				
Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	1.267	- 640	1.907	
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	- 143.397	- 133.114	- 10.283	
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	- 10.005	- 10.005	0	
Einzahlungen aus Abgängen von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	175	175	0	
Auszahlungen für Investitionen in langfristige finanzielle Vermögenswerte	- 1.343	- 1.343	0	
Einzahlungen aus der Veräußerung von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten (inklusive veräußerter Finanzmittel)	14.720	14.720	0	
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten (inklusive erworbener Finanzmittel)	- 2.309	- 2.309	0	
Auszahlungen für kurzfristige Einlagen	- 20.000	- 20.000	0	
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	- 160.892	- 152.516	- 8.376	0
3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit				
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	1.930	1.930	0	
Auszahlungen für Anteilerhöhungen an vollkonsolidierten Unternehmen	- 91.000	- 91.000	0	
An Aktionäre des Mutterunternehmens gezahlte Dividende	- 48.236	- 45.531	- 2.705	
An nicht beherrschende Anteilinhaber gezahlte Dividende/Ausgleichsverpflichtung	- 18.090	- 18.090	0	
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	- 4.998	- 4.998	0	
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten	28.560	18.560	10.000	
Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)Krediten	- 24.021	- 21.454	- 2.567	
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	- 155.855	- 160.583	4.728	0
4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode				
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1.–3.)	- 106.259	- 114.989	8.730	
Währungskursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds	328	328	0	
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	294.803	303.575	- 8.772	
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	188.872	188.914	- 42	0

Kapitalflussrechnung HHLA-Teilkonzerne 2011

in T€; Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien; Anlage zum Konzernanhang	2011 Konzern	2011 Hafenlogistik	2011 Immobilien	2011 Konsolidierung
1. Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit				
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	
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	266.069	260.392	5.677	0
2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit				
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	
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	- 137.971	- 133.536	- 4.435	0
3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit				
An Aktionäre des Mutterunternehmens gezahlte Dividende	- 41.732	- 38.487	- 3.245	
An nicht beherrschende Anteilinhaber gezahlte Dividende/Ausgleichs- verpflichtung	- 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	
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	- 45.870	- 40.183	- 5.687	0
4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode				
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	
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	294.803	303.575	- 8.772	0

Segmentberichterstattung HHLA-Konzern

in T€; Geschäftssegmente;
Anlage zum Konzernanhang

	Teilkonzern Hafenlogistik		
	Container	Intermodal	Logistik
2012			
Umsatzerlöse			
Erlöse konzernfremde Dritte	695.137	297.977	84.357
Intersegmenterlöse	2.325	1.738	7.551
Summe Segmenterlöse	697.462	299.715	91.908
Ergebnis			
EBITDA	234.927	59.475	8.121
EBITDA-Marge	33,7 %	19,8 %	8,8 %
EBIT	146.159	41.337	4.367
EBIT-Marge	21,0 %	13,8 %	4,8 %
Segmentvermögen	933.102	284.579	53.784
Sonstige Segmentinformationen			
Investitionen			
Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	123.975	45.758	3.187
Immaterielle Vermögenswerte	8.434	1.144	79
Abschreibungen auf Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	80.729	17.720	3.555
davon außerplanmäßige Abschreibungen			
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	8.038	419	198
Nicht zahlungswirksame Posten	11.733	- 6.216	2.526
Containerumschlag in Tsd. TEU	7.183		
Containertransport ¹ in Tsd. TEU		1.213	
2011			
Umsatzerlöse			
Erlöse konzernfremde Dritte	707.643	355.827	108.541
Intersegmenterlöse	5.234	1.799	18.119
Summe Segmenterlöse	712.877	357.626	126.660
Ergebnis			
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 %
Segmentvermögen	904.297	266.621	92.290
Sonstige Segmentinformationen			
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 ¹ in Tsd. TEU		1.887	

¹ Das Transportvolumen wurde nicht quotial ermittelt.

Holdings/Übrige	Teilkonzern Immobilien Immobilien	Summe	Konsolidierung und Überleitung zum Konzern	Konzern
21.246	29.825	1.128.542	0	1.128.542
108.799	2.583	122.996	- 122.996	0
130.045	32.408	1.251.538		
- 11.908	17.090	307.705	- 195	307.510
- 9,2 %	52,7 %			
- 19.323	12.837	185.377	900	186.277
- 14,9 %	39,6 %			
200.727	165.639	1.637.830	130.675	1.768.506
3.313	10.283	186.515	0	186.515
577	0	10.234	- 229	10.005
6.769	4.246	113.020	- 419	112.601
1.090		1.090	0	1.090
646	7	9.308	- 675	8.632
15.008	2.321	25.373	37	25.409
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 %			
239.682	158.813	1.661.703	149.829	1.811.532
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

Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA-Konzern
in T€

	Mutterunternehmen					
	Gezeichnetes Kapital		Kapitalrücklage		Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Ausgleichsposten aus der Fremd-währungsumrechnung
	A-Sparte	S-Sparte	A-Sparte	S-Sparte		
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
Stand am 31.12.2011	69.975	2.705	139.222	506	385.124	- 13.547
Dividenden					- 48.236	
Eigenkapitalzuführungen	74		1.856			
Wechsel der Konsolidierungsmethode						
Erwerb/Veräußerung von Anteilen an konsolidierten Unternehmen					- 53.633	
Gesamtergebnis					72.435	- 1.420
Übrige Veränderungen						
Stand am 31.12.2012	70.048	2.705	141.078	506	355.690	- 14.967

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			
- 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
- 1.318	67.682	- 21.443	11.498	640.404	4.258	644.662
				- 48.236	- 3.654	- 51.890
				1.930	0	1.930
543	- 18	- 169		355	- 4.029	- 3.673
				- 53.633	- 37.367	- 91.000
- 43	- 71.617	23.074	135	22.564	39.317	61.881
	85	14	- 81	17	65	82
- 818	- 3.868	1.475	11.552	563.401	- 1.411	561.990

Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA-Teilkonzern Hafenlogistik (A-Sparte)

in T€; Anlage zum Konzernanhang

	Mutterunternehmen			
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Ausgleichsposten aus der Fremdwährungs-umrechnung
Stand am 31.12.2010	69.975	139.222	322.200	- 15.046
Dividenden			- 38.487	
Gesamtergebnis Teilkonzern			84.017	1.499
Erwerb/Verkauf von nicht beherrschenden Anteilen an konsolidierten Unternehmen				
Übrige Veränderungen			237	
Stand am 31.12.2011	69.975	139.222	367.967	- 13.547
Stand am 31.12.2011	69.975	139.222	367.967	- 13.547
Dividenden			- 45.532	
Eigenkapitalzuführungen	74	1.856		
Wechsel der Konsolidierungsmethode				
Erwerb/Veräußerung von Anteilen an konsolidierten Unternehmen			- 53.633	
Gesamtergebnis Teilkonzern			66.564	- 1.420
Übrige Veränderungen				
Stand am 31.12.2012	70.048	141.078	335.366	- 14.967

Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA-Teilkonzern Immobilien (S-Sparte)

in T€; Anlage zum Konzernanhang

Stand am 31.12.2010

Dividenden

Gesamtergebnis Teilkonzern

Stand am 31.12.2011

Zuzüglich Konsolidierungseffekt der Gewinn- und Verlustrechnung

Abzüglich Konsolidierungseffekt der Bilanz

Summe Konsolidierungseffekte

Stand am 31.12.2011

Stand am 31.12.2011

Dividenden

Gesamtergebnis Teilkonzern

Stand am 31.12.2012

Zuzüglich Konsolidierungseffekt der Gewinn- und Verlustrechnung

Abzüglich Konsolidierungseffekt der Bilanz

Summe Konsolidierungseffekte

Stand am 31.12.2012

Kumuliertes übriges Eigenkapital				Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens	Nicht beherrschende Anteile	Summe Teilkonzern-eigenkapital
Cashflow-Hedges	Versicherungs-mathematische Gewinne/Verluste	Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	Übrige			
- 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
- 1.318	65.827	- 20.845	11.498	618.779	4.258	623.037
				- 45.532	- 3.654	- 49.186
				1.930	0	1.930
543	- 18	- 169		355	- 4.029	- 3.673
				- 53.633	- 37.367	- 91.000
- 43	- 70.437	22.694	135	17.492	39.317	56.809
	85	14	- 81	17	65	82
- 818	- 4.543	1.693	11.552	539.409	- 1.411	537.998

Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Kumuliertes übriges Eigenkapital			Summe Teilkonzern-eigenkapital
			Versicherungs-mathematische Gewinne/Verluste	Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen		
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	
2.705	506	27.515	1.854	- 597	31.983	
		- 2.705			- 2.705	
		5.638	- 1.179	380	4.837	
2.705	506	30.449	675	- 217	34.117	
		233			233	
		- 10.358			- 10.358	
		- 10.125			- 10.125	
2.705	506	20.324	675	- 217	23.992	

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.

Der HHLA-Konzern besteht seit 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 vorangestellt.

Der Konzernabschluss der HHLA für das Geschäftsjahr 2012 wurde 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.

Die Bilanzierung und Bewertung sowie die Erläuterungen und Angaben zum Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2012 basieren grundsätzlich auf denselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch dem Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2011 zugrunde lagen. Ausnahmen bilden hier die unter ► Textziffer 5 aufgeführten Auswirkungen von neuen Rechnungslegungsstandards nach IFRS, die vom Konzern zum 1. Januar 2012 verpflichtend anzuwenden sind. Die angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind unter ► Textziffer 5 erläutert.

Das Geschäftsjahr der HHLA und ihrer einbezogenen Tochterunternehmen entspricht dem Kalenderjahr. Der Stichtag des Konzernabschlusses entspricht dem Abschlussstichtag des Mutterunternehmens. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt. Der Konzernabschluss und die Anhangsangaben werden in Euro aufgestellt. Sofern nicht anders angegeben, sind alle Beträge in Tausend Euro (T€) 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 2012 wurde am 5. März 2013 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 27. März 2013 vorgesehen.

Informationen zu den Segmenten in denen der HHLA-Konzern tätig ist, sind unter ► Textziffer 44 „Erläuterungen zur Segmentberichterstattung“ ausgewiesen.

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 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 oder gegebenenfalls at equity 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 (Zwischenergebniseliminie-

rung); 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 Beherrschung 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
HHLA AG und vollkonsolidierte Unternehmen			
1. Januar 2012	27	6	33
Zugänge	0	1	1
Umbuchungen Zugang	1	1	2
Umbuchungen Abgang	- 2	0	- 2
Verschmelzungen	- 1	0	- 1
31. Dezember 2012	25	8	33
Quotenkonsolidierte Unternehmen			
1. Januar 2012	6	1	7
Abgänge	- 1	0	- 1
Umbuchungen Abgang	- 1	- 1	- 2
31. Dezember 2012	4	0	4
At equity bilanzierte Unternehmen			
1. Januar 2012	1	0	1
Umbuchungen Zugang	2	0	2
31. Dezember 2012	3	0	3
Gesamt	32	8	40

Eine vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns gemäß § 313 Abs. 4 HGB wird unter ► Textziffer 48 dargestellt.

Anteile an Joint Ventures

Der Konzern ist an Joint Ventures in der Form gemeinschaftlich geführter Unternehmen beteiligt. Ein Joint Venture wird als eine vertragliche Vereinbarung von zwei oder mehreren Parteien zur Durchführung einer wirtschaftlichen Tätigkeit, die einer gemeinschaftlichen Führung unterliegt, definiert. 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€	31.12.2012	31.12.2011
Langfristige Vermögenswerte	15.705	17.742
Kurzfristige Vermögenswerte	4.401	25.094
Summe Vermögenswerte	20.106	42.836
Langfristige Schulden	8.631	10.261
Kurzfristige Schulden	7.064	31.727
Summe Schulden	15.695	41.988

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

in T€	2012	2011
Erträge	62.212	158.182
Aufwendungen	- 53.046	- 157.536
Saldo	9.166	646

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 am 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 im Rahmen einer Werthaltigkeitsprüfung des gesamten Beteiligungsbuchwerts auf Wertminderung geprüft, sofern 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 den assoziierten Unternehmen werden entsprechend den Anteilen an den assoziierten Unternehmen eliminiert.

Die folgende Übersicht zeigt die wesentlichen Posten von Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen entsprechend dem Beteiligungsanteil:

Angaben zur Bilanz

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Vermögenswerte	24.429	4.166
Schulden	19.443	2.448

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

in T€	2012	2011
Umsatzerlöse	17.210	4.241
Ergebnis aus Equity-Beteiligungen	- 4.026	335

Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis

Die bisher vollkonsolidierten Gesellschaften HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg (HHLA Frucht), und Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg (STEIN), werden seit dem 1. Januar 2012 nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Der Methodenwechsel zum 1. Januar 2012 basiert auf dem Verlust der Beherrschung über diese Tochterunternehmen aufgrund vertraglicher Bestimmungen. Der Wechsel der Konsolidierungsmethode hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den vorliegenden Konzernabschluss.

Im Berichtsjahr erwarb die HHLA mit Kauf- und Übertragungsverträgen vom 28. März 2012 die Anteile der Deutschen Bahn an den Intermodalgesellschaften Polzug Intermodal GmbH, Hamburg (Polzug), und METRANS a.s., Prag (METRANS).

Die Anteile der bisher quotal konsolidierten Gesellschaft Polzug wurden mit endgültiger Wirkung zum 30. Mai 2012 von 33,3% im Zuge einer Kapitalerhöhung und eines Anteilserwerbs auf 74,5% erhöht. Durch Einzahlungen in das Stammkapital der Gesellschaft in Höhe von 38 T€ und in die Kapitalrücklage in Höhe von 762 T€ erhöhte sich der Anteil von 33,3 auf 49,0%. Der Kaufpreis des Anteils erwerbs von 49,0 auf 74,5% der Anteile betrug 1 €. Durch den Anteils erwerb erlangte die HHLA die Beherrschung über die Gesellschaft. Im Ergebnis führte dies zur erstmaligen Vollkonsolidierung der Gesellschaft zum 30. Juni 2012. Der nach Verrechnung der erworbenen Beteiligung mit den erworbenen Vermögenswerten und Schulden resultierende negative Unterschiedsbetrag über insgesamt 971 T€ wurde erfolgswirksam vereinnahmt.

Mit Erfüllung von aufschiebenden Bedingungen aus dem Kauf- und Anteilsabtretungsvertrag vom 10. September 2012 hat die HHLA Intermodal GmbH, Hamburg, den verbliebenen Anteil von 25,5% an der Polzug für einen Kaufpreis von 1 € von der PKP CARGO S.A., Warschau/Polen, im Oktober 2012 übernommen und die Polzug-Beteiligung auf 100% aufgestockt. Der sich hieraus ergebende Unterschiedsbetrag wurde gemäß den Vorschriften des IAS 27 als Eigenkapitaltransaktion bilanziert.

Bei der durch die HHLA beherrschten Gesellschaft METRANS erhöhten sich mit Wirkung zum 11. Mai 2012 die HHLA-Anteile um 35,0% auf insgesamt 86,5% für einen Kaufpreis von 91,0 Mio. €. Der vorgenommene Zukauf wurde gemäß den Regelungen des IAS 27 als Eigenkapitaltransaktion bilanziert.

Im Berichtsjahr veräußerte die HHLA mit Kauf- und Übertragungsvertrag vom 28. März 2012 und mit endgültiger Wirkung zum 15. Juni 2012 die 50%-Beteiligung an der bisher quotal einbezogenen TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main (TFG), an die Deutsche Bahn für einen Verkaufspreis in Höhe von 9.950 T€.

Die aus dem Verkauf resultierenden Effekte aus der Entkonsolidierung stellen sich wie folgt dar:

Entkonsolidierungseffekte

in T€	TFG Transfracht
Langfristige Vermögenswerte	737
Kurzfristige Vermögenswerte	16.781
Flüssige Mittel	23
Aktiva	17.541
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	24.215
Passiva	24.215
Nettovermögen	- 6.674
Gesamte erhaltene Gegenleistung	9.950
Entkonsolidierungsgewinn (-)/-verlust (+)	- 16.624

Im August 2012 ist die Gesellschaft UNIKAI Hafenbetrieb GmbH, Hamburg, rückwirkend zum 1. Januar 2012 auf die Gesellschaft HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg, verschmolzen. Auf den vorliegenden Konzernabschluss ergaben sich hieraus keine Auswirkungen. Die Eintragung der Verschmelzung in das Handelsregister erfolgte am 29. August 2012.

Nach Aufstockung der Anteile der HHLA an Polzug wurde die Gesellschaft POLZUG INTERMODAL LLC, Poti/Georgien, die zu 75,0% von der Polzug gehalten wird, erstmals in den Konzernabschluss der HHLA einbezogen.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtsjahr keine Veränderungen im Konsolidierungskreis.

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 Ertrag in Höhe von 50 T€ (im Vorjahr: Verlust in Höhe von 1.288 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 €	
		31.12.2012	31.12.2011	2012	2011
Tschechische Krone	CZK	25,151	25,787	25,168	24,637
Polnischer Zloty	PLN	4,074	4,458	4,191	4,124
Ukrainische Griwna	UAH	10,537	10,298	10,307	11,088
Georgischer Lari	GEL	2,183	2,161	2,139	2,355

5. Auswirkungen von neuen Rechnungslegungsstandards

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

Änderungen zu IAS 12	Ertragsteuern – Latente Steuern: Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte
Änderungen zu IFRS 7	Finanzinstrumente: Angaben

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

IAS 1 (geändert 2011)	Darstellung des Abschlusses – Darstellung von Posten des sonstigen Ergebnisses
IAS 19 (geändert 2011)	Leistungen an Arbeitnehmer

Die nachfolgenden Standards sind von der EU anerkannt, werden jedoch abweichend vom Anwendungszeitpunkt des IASB (1. Januar 2013) erstmals zum 1. Januar 2014 verpflichtend angewendet:

IAS 27 (geändert 2011)	Separate Abschlüsse
IAS 28 (geändert 2011)	Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures
IFRS 10	Konzernabschlüsse
IFRS 11	Gemeinschaftliche Vereinbarungen
IFRS 12	Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen

Folgende Standards, Änderungen zu Standards und Interpretationen sind bereits durch die Europäische Union anerkannt worden. Eine verpflichtende Anwendung ist jedoch erst für die Zukunft vorgesehen:

Änderungen zu IAS 32	Finanzinstrumente: Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten
Änderungen zu IFRS 7	Finanzinstrumente: Angaben – Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten
IFRS 13	Bewertung zum beizulegenden Zeitwert

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

Improvements to IFRS (Mai 2012)	IFRS 1, IAS 1, 16, 32, 34
IFRS 9	Finanzinstrumente
Änderungen zu IFRS 9 und IFRS 7	Verpflichtender Anwendungszeitpunkt und Angaben zum Übergang
IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12	Übergangsvorschriften

Die einzelnen Auswirkungen der Änderungen stellen sich wie folgt dar:

Verpflichtend anzuwendende Standards und Interpretationen

Änderungen zu IAS 12 Ertragsteuern – Latente Steuern: Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte

Die Änderungen stellen klar, dass bestehende temporäre steuerliche Differenzen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, die zum Zeitwert bewertet werden, sich grundsätzlich durch Veräußerung und nicht mehr im Rahmen der fortgeführten Nutzung umkehren. Die Neuregelung ist für Länder, in denen Nutzung und Veräußerung derartiger Vermögenswerte unterschiedlich besteuert werden, bedeutsam. Als Konsequenz aus den Änderungen gilt SIC 21 Ertragsteuern – Realisierung von neubewerteten, nicht planmäßig abzuschreibenden Vermögenswerten – nicht mehr für zum beizulegenden Zeitwert bewertete als Finanzinvestition gehaltene Immobilien. Die übrigen Leitlinien wurden in IAS 12 integriert und der SIC 21 demzufolge zurückgezogen. Die Änderungen des IAS 12 hatten keine Auswirkung auf den Konzernabschluss der HHLA.

Änderungen zu IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben

Dieser Standard wurde im Oktober 2010 veröffentlicht und beinhaltet Änderungen zu den Angaben von Übertragungen finanzieller Vermögenswerte. Diese Änderungen ermöglichen Nutzern von Finanzberichten einen besseren Einblick in Transaktionen zum Zwecke der Übertragung von Vermögenswerten (etwa Verbriefungen). Die Änderungen hatten keine Auswirkung auf den Konzernabschluss der HHLA.

Freiwillig anzuwendende Standards und Interpretationen

IAS 1 Darstellung des Abschlusses – Darstellung von Posten des sonstigen Ergebnisses

Durch die im Juni 2011 veröffentlichten Änderungen besteht die IFRS-Erfolgsrechnung formal nur noch aus dem „Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income“. Dabei ist die Erfolgsrechnung verpflichtend in die zwei Bestandteile „Profit or Loss“ und „Other Comprehensive Income“ (OCI) aufzuspalten. Darüber hinaus ist das OCI danach aufzuspalten, inwiefern 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 Änderungen wird zukünftig keine wesentliche Auswirkung für den HHLA-Konzernabschluss haben.

Änderungen an IAS 19 Leistungen an Arbeitnehmer

Im Juni 2011 veröffentlichte das IASB Änderungen am IAS 19. Hiernach werden unerwartete Schwankungen der Pensionsverpflichtungen sowie etwaiger Planvermögensbestände, sog. versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, unmittelbar im sonstigen Ergebnis (Other Comprehensive Income, OCI) erfasst. Die bisher gültige Alternativregelung, d. h. die zeitverzögerte Erfassung nach der Korridormethode, wurde abgeschafft. Außerdem wird ein Ertrag aufgrund der erwarteten Verzinsung des Planvermögens lediglich in Höhe des Diskontierungszinssatzes erfasst. Weitere Änderungen sind die Darstellung bzw. Aufteilung von Veränderungen 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 diesen Änderungen betroffen sein.

Standards, bei denen die Erstanwendungszeitpunkte nach IASB und nach EU-Recht jeweils voneinander abweichen

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 gemäß IASB für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Gemäß EU-Recht ist der verpflichtende Erstanwendungszeitpunkt der 1. Januar 2014. Eine vorzeitige Anwendung ist möglich. Die HHLA wendet diesen Standard nicht vorzeitig an. 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 nun 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 gemäß IASB für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, verpflichtend anzuwenden. In der EU besteht eine verpflichtende Anwendung ab dem 1. Januar 2014. Eine vorzeitige Anwendung ist möglich. Die HHLA wendet diesen Standard nicht vorzeitig an. Es wird nicht erwartet, dass diese Änderung wesentliche Auswirkungen auf die zukünftigen Konzernabschlüsse der HHLA hat.

IFRS 10 Konzernabschlüsse

Im Mai 2011 wurde der Standard IFRS 10 Konzernabschlüsse veröffentlicht, der die in IAS 27 Konzern- und Einzelabschlüsse und SIC-12 Konsolidierung – Zweckgesellschaften enthaltenen Leitlinien über Beherrschung und Konsolidierung ersetzt. Aufgrund des im IFRS 10 aufgeführten neuen „Control“-Begriffes werden 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 (Beteiligungunternehmen) 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 gemäß IASB für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, verpflichtend anzuwenden. In der EU ist der Erstanwendungszeitpunkt der 1. Januar 2014. Eine vorzeitige Anwendung ist möglich. Die HHLA wendet diesen Standard nicht vorzeitig an. Es wird nicht erwartet, dass diese Änderung wesentliche Auswirkungen auf die zukünftigen Konzernabschlüsse der HHLA hat.

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) wurden 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 wenden zukünftig verpflichtend die Equity-Bilanzierung an. IFRS 11 ist laut IASB für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, verpflichtend anzuwenden. In der EU ist der Erstanwendungszeitpunkt der 1. Januar 2014. Eine vorzeitige Anwendung ist möglich. Die HHLA wendet diesen Standard nicht vorzeitig an. Es wird nicht erwartet, dass diese Änderung wesentliche Auswirkungen auf die zukünftigen Konzernabschlüsse der HHLA hat.

IFRS 12 Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen

Gemäß dem im Mai 2011 veröffentlichten Standard IFRS 12 müssen Unternehmen Angaben vornehmen, 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 27 Konzern- und Einzelabschlüsse, IAS 28 Anteile an assoziierten Unternehmen und IAS 31 Anteile an Gemeinschaftsunternehmen enthaltenen Angabepflichten. IFRS 12 ist gemäß IASB für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist möglich. Die HHLA wendet diesen Standard nicht vorzeitig an. In der EU ist der verpflichtende Erstanwendungszeitpunkt der 1. Januar 2014. Die Anwendung des Standards wird voraussichtlich zu erweiterten Anhangsangaben im HHLA-Konzernabschluss führen.

Eine Anerkennung in der EU ist erfolgt, jedoch liegt die Anwendung der Standards in der Zukunft

Änderungen zu IAS 32 Finanzinstrumente: Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten; Änderungen zu IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben – Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten

Das IASB hat die Änderungen im Dezember 2011 verabschiedet. Hiermit regelt das IASB die Saldierungsvorschriften für Finanzinstrumente. Insgesamt werden bestehende Inkonsistenzen durch diese Anpassungen beseitigt. Darüber hinaus sind ergänzende Anhangsangaben zu vorgenommenen Saldierungen und bestehenden Saldierungsrechten vorzunehmen. Die Klarstellungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen,

verpflichtend rückwirkend anzuwenden. Die Zusatzangaben sind bereits für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2013 verpflichtend rückwirkend vorzunehmen. Der Konzernabschluss der HHLA wird durch erweiterte Anhangsangaben von diesen Änderungen betroffen sein.

IFRS 13 Bewertung zum beizulegenden Zeitwert

Im Mai 2011 veröffentlichte das IASB den Standard IFRS 13 Bewertung zum beizulegenden Zeitwert, mit dem ein einheitliches Rahmenkonzept für die Bemessung des beizulegenden Zeitwerts definiert wurde. Daneben enthält die neue Vorschrift Angabepflichten im Zusammenhang mit Bewertungen zum Fair Value. Der neue Standard definiert den Fair Value als Exit Price, der einem markt-basierten 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 durch marktorientierte, kostenorientierte oder barwertorientierte Verfahren. IFRS 13 ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Die Änderungen des IFRS 13 werden voraussichtlich keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss der HHLA haben. Voraussichtlich werden erweiterte Anhangsangaben aus der Anwendung des Standards resultieren.

Von der EU noch nicht übernommene Standards und Interpretationen

Diverse Verbesserungen an den IFRS (Mai 2012)

Dieser Sammelstandard enthält Änderungen und Klarstellungen an verschiedenen bestehenden IFRS. Dazu zählen insbesondere IFRS 1 Erstmalige Anwendung der IFRS, IAS 1 Darstellung des Abschlusses, IAS 16 Sachanlagen, IAS 32 Finanzinstrumente: Darstellung und IAS 34 Zwischenberichterstattung. Die Überarbeitung diverser IFRS wird keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der HHLA haben.

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. Im Oktober 2010 wurde der IFRS 9 Finanzinstrumente um Ansatz-, Klassifizierungs- und Bewertungsvorschriften von finanziellen Verbindlichkeiten ergänzt. Zusätzlich wurden die Vorschriften für die Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten aus dem bestehenden IAS 39 übernommen. Im November 2011 veröffentlichte das IASB den Exposure Draft Ansatz und Bewertung: begrenzte Änderungen an IFRS 9. Darüber hinaus werden derzeit die weiteren Projektphasen (Phase 2: Fortgeführte Anschaffungskosten und Wertminderungen sowie Phase 3: Hedge Accounting) diskutiert. Erstmals anzuwenden ist dieser Standard für Geschäftsjahre, welche am oder nach dem 1. Januar 2015 beginnen. Eine vorzeitige 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.

Änderungen zu IFRS 9 und IFRS 7 Verpflichtender Anwendungszeitpunkt und Angaben zum Übergang

Mit dieser im Dezember 2011 veröffentlichten Änderung verschiebt das IASB den verpflichtenden Erstanwendungszeitpunkt von IFRS 9 auf den 1. Januar 2015. Zusätzlich wird auf angepasste Vorjahreszahlen bei der Erstanwendung verzichtet. Die Erleichterung führt zu zusätzlichen Anhangangaben nach IFRS 7 zum Übergangszeitpunkt. Es ist nicht zu erwarten, dass diese Änderungen Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der HHLA haben werden.

IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12 Übergangsvorschriften

Durch die im Juni 2012 verabschiedeten Änderungen zu IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12 erfolgte eine Klarstellung der Übergangsvorschriften für die erstmalige Anwendung des IFRS 10. Durch diese Änderungen wird eine Definition des Zeitpunkts der erstmaligen Anwendung von IFRS 10 in den Standard aufgenommen. Außerdem werden auch Erleichterungen für die erstmalige Anwendung dieser Standards eingeräumt, so dass angepasste Vergleichsinformationen nur lediglich für die direkt vorangegangene Vergleichsperiode anzugeben sind. Die nach IFRS 12 bisher bestehende Notwendigkeit, Vergleichsinformationen für nicht konsolidierte, strukturierte Gesellschaften für Perioden vor der erstmaligen Anwendung dieses neuen Standards anzugeben, wurde gestrichen. Die Änderungen sollen für Berichtsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, gelten. Die Übernahme dieser Vorschriften durch die EU Kommission steht noch aus. Es wird nicht erwartet, dass diese Vorschriften wesentliche Auswirkungen auf die zukünftigen Konzernabschlüsse der HHLA haben werden.

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. Gegebenenfalls erfolgen Wertanpassungen entsprechend den zukünftigen Erwartungen. 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:

	2012	2011
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:

	2012	2011
Gebäude und Bauten	10–70 Jahre	10–70 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	5–25 Jahre	5–25 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–15 Jahre	3–15 Jahre

Die Buchwerte der Sachanlagen werden auf das Vorliegen einer Wertminderung überprüft, sobald Indikatoren dafür vorliegen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts seinen erzielbaren Betrag übersteigt.

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten, die gemäß IAS 23 direkt der Anschaffung oder Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts (qualifying asset) zugerechnet werden können, werden als Bestandteil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten des betreffenden Vermögenswerts aktiviert. Nicht direkt zurechenbare, mit der Aufnahme von Fremdkapital anfallende Kosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen Gebäude, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zwecke der Wertsteigerung gehalten werden und nicht für die Lieferung von Gütern oder die Erbringung von Dienstleistungen, für Verwaltungszwecke oder für den Verkauf im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit genutzt werden.

Gemäß IAS 40 werden als Finanzinvestition gehaltene Immobilien zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter 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 6,8 und 7,6 % p. a. (im Vorjahr: 6,4 bis 7,7 % 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 Kredite 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 Eigenkapitalinstrumenten, die als zur Veräußerung verfügbar eingestuft sind, werden ergebnisneutral erfasst. Wertaufholungen bei Schuldinstrumenten werden ergebniswirksam erfasst, wenn sich der Anstieg des Zeitwerts des Instruments objektiv auf ein Ereignis zurückführen lässt, das nach der ergebniswirksamen Erfassung der Wertminderung aufgetreten ist.

Vorräte

Vorräte umfassen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertige Erzeugnisse und Leistungen sowie fertige Erzeugnisse und Handelswaren. Der erstmalige Ansatz erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert. Die gängigen Verbrauchsfolgeverfahren kommen bei der Bewertung nicht zur Anwendung. Unfertige Leistungen werden in Höhe der anteiligen Auftragslöse 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. 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 Aufstockungsbeiträge werden als Rückstellungen für Altersteilzeit bilanziert.

Zur Bewertung der Verpflichtungen für das Arbeitsentgelt in der Freistellungsphase des Blockmodells und der Aufstockungsbeiträge werden jährlich versicherungsmathematische Gutachten eingeholt.

Sofern die Verpflichtungen zur Leistung aufgrund eines Erfüllungsrückstands im Blockmodell oder von Aufstockungsbeträgen erst nach Ablauf von zwölf Monaten fällig werden, werden diese mit dem Barwert angesetzt.

Leasingverhältnisse, bei denen der Konzern als Leasingnehmer auftritt

Die Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis ist oder enthält, wird auf Basis des wirtschaftlichen Gehalts der Vereinbarung getroffen und erfordert eine Einschätzung, ob die Erfüllung der vertraglichen Vereinbarung von der Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts oder bestimmter Vermögenswerte abhängig ist und ob die Vereinbarung ein Recht auf die Nutzung des Vermögenswerts einräumt.

Finanzierungs-Leasing

Finanzierungs-Leasingverhältnisse, bei denen im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen an dem übertragenen Vermögenswert auf den Konzern übertragen werden, werden zu Beginn des Leasingverhältnisses zum Zeitwert des Leasinggegenstandes oder mit dem Barwert der Mindestleasingzahlungen, sofern dieser Wert niedriger ist, aktiviert. In gleicher Höhe wird eine Leasingverbindlichkeit passiviert. Leasingzahlungen werden so in ihre Bestandteile Finanzierungsaufwendungen und Tilgung der Leasingverbindlichkeit aufgeteilt, dass der verbleibende Restbuchwert der Leasingverbindlichkeit mit einem 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.

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 bilanzieren 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 eines Risikos aus Schwankungen der Cashflows handelt, das einem mit einem erfassten Vermögenswert, einer erfassten Schuld oder einer vorhergesehenen Transaktion verbundenen Risiko zugeordnet werden kann.

Eine Absicherung des Währungsrisikos einer festen Verpflichtung wird als Absicherung der Cashflows behandelt.

Zu Beginn einer Sicherungsbeziehung legt der Konzern sowohl die Sicherungsbeziehung, die der Konzern als Sicherungsgeschäft bilanzieren möchte, als auch die Risikomanagementzielsetzungen und -strategien im Hinblick auf die Absicherung formal fest und dokumentiert sie. Diese Dokumentation enthält die Festlegung des Sicherungsinstruments, des Grundgeschäfts oder der abgesicherten Transaktion und die Art des abzusichernden Risikos sowie eine Beschreibung, wie das Unternehmen die Wirksamkeit des Sicherungsinstruments bei der Kompensation der Risiken aus Änderungen des Zeitwerts oder der Cashflows des gesicherten Grundgeschäfts ermitteln wird. Derartige Sicherungsbeziehungen werden hinsichtlich der Erreichung einer Kompensation der Risiken aus Änderungen des Zeitwerts oder der Cashflows als in hohem Maße wirksam eingeschätzt. Sie werden fortlaufend dahingehend beurteilt, ob sie tatsächlich während der gesamten Berichtsperiode, für die die Sicherungsbeziehung designiert wurde, hochwirksam waren.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung des Zeitwerts oder zur Absicherung der Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb wurden in der Berichtsperiode nicht getätigt. Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Cashflows, die die strengen Kriterien für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen erfüllen, werden wie folgt bilanziert:

Absicherung von Cashflows

Der effektive Teil des Gewinns oder Verlusts aus der Änderung des Zeitwerts eines Sicherungsinstruments wird unter Berücksichtigung der darauf entfallenden latenten Steuern direkt im Eigenkapital erfasst, während der ineffektive Teil erfolgswirksam erfasst wird.

Die im Eigenkapital erfassten Beträge werden in der Periode in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in der die abgesicherte Transaktion das Periodenergebnis beeinflusst, z. B. in der abgesicherte Finanzerträge oder -aufwendungen erfasst werden oder in der ein vorhergesehener Verkauf oder Kauf durchgeführt wird. Handelt es sich bei dem abgesicherten Grundgeschäft um die Anschaffungskosten eines nicht finanziellen Vermögenswerts oder einer nicht finanziellen Schuld, so werden die im Eigenkapital erfassten Beträge dem ursprünglich erfassten Buchwert des nicht finanziellen Vermögenswerts oder der nicht finanziellen Schuld hinzugerechnet.

Wird mit dem Eintritt der vorhergesehenen Transaktion nicht länger gerechnet, werden die zuvor im Eigenkapital erfassten Beträge im Periodenergebnis erfasst. Wenn das Sicherungsinstrument ausläuft oder veräußert, beendet oder ohne Ersatz oder ein Überrollen eines Sicherungsinstruments in ein anderes Sicherungsinstrument ausgeübt wird oder wenn der Konzern die Designation eines Sicherungsinstruments zurückzieht, verbleiben die zuvor ausgewiesenen Beträge so lange als gesonderter Posten im Eigenkapital, bis die vorhergesehene Transaktion eingetreten ist.

7. Wesentliche Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die Erstellung des Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit den IFRS erfordert Einschätzungen und Ermessen einzelner Sachverhalte durch das Management. Die vorgenommenen Schätzungen wurden auf der Basis von Erfahrungswerten und weiteren relevanten Faktoren unter Berücksichtigung der Prämisse der Unternehmensfortführung vorgenommen.

Die sich tatsächlich ergebenden Beträge können von den Beträgen, die sich aus Schätzungen und Annahmen ergeben, abweichen.

Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sind unter ► Textziffer 6 erläutert. Wesentliche Ermessensentscheidungen und Schätzungen betreffen folgende Sachverhalte:

Unternehmenszusammenschlüsse

Die bei einem Unternehmenszusammenschluss erworbenen Vermögenswerte, die übernommenen Schulden und Eventualschulden bedürfen Schätzungen hinsichtlich ihrer beizulegenden Zeitwerte. Hierzu bedient sich die HHLA Gutachten von unabhängigen externen 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 2012 beträgt der Buchwert der ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwerte 38.691 T€ (im Vorjahr: 38.691 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 ab dem Zeitpunkt der Nutzung die Software über die erwartete Nutzungsdauer von drei bis sieben Jahren ab. Zum 31. Dezember 2012 beträgt der Buchwert der aus internen Entwicklungsaktivitäten entstandenen immateriellen Vermögenswerte 26.452 T€ (im Vorjahr: 25.859 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 2012 beträgt 180.851 T€ (im Vorjahr: 180.062 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 2012 beträgt der Barwert der Pensionsverpflichtungen 384.235 T€ (im Vorjahr: 313.729 T€). Nähere Erläuterungen finden sich unter ► Textziffer 36.

Altersteilzeitrückstellungen

Für den Ansatz und die Bewertung der Rückstellungen für Altersteilzeit werden alle Mitarbeiter berücksichtigt, die eine Vereinbarung unterzeichnet haben oder für die eine Unterzeichnung erwartet wird. Die Anzahl der erwarteten Fälle ist eine Schätzung. Darüber hinausgehend werden den Bewertungsgutachten versicherungsmathematische Annahmen zugrunde gelegt. Zum 31. Dezember 2012 beträgt der Barwert der Verpflichtungen 9.578 T€ (im Vorjahr: 9.683 T€). Nähere Erläuterungen sind unter ► Textziffer 37 aufgeführt.

Abbruchverpflichtungen

Die Rückstellungen für Abbruchverpflichtungen ergeben sich aus Verpflichtungen, die im Rahmen von langfristigen Mietverträgen mit der FHH zum Ende der jeweiligen Vertragslaufzeiten zu erfüllen sind. Alle Unternehmen des HHLA-Konzerns im Hamburger Hafen sind verpflichtet, bei Beendigung des Mietverhältnisses das Mietobjekt geräumt von den in ihrem Eigentum stehenden Baulichkeiten zurückzugeben. In die Berechnungen gehen Annahmen über die Höhe des Rückbaubedarfs, des Zinssatzes sowie der Inflationsrate ein. Zum 31. Dezember 2012 beträgt der Barwert der Verpflichtungen 41.492 T€ (im Vorjahr: 40.758 T€). Nähere Erläuterungen sind unter ► Textziffer 37 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 2012 beträgt der Barwert dieser Verpflichtung 77.043 T€ (im Vorjahr: 96.006 T€). Nähere Erläuterungen befinden sich unter den ► Textziffern 35, 38 und 47.

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

Detaillierte Informationen zu den Umsatzerlösen befinden sich in den Erläuterungen zur Segmentberichterstattung unter ► Textziffer 44.

9. Bestandsveränderung

Die Bestandsveränderung beträgt:

in T€	2012	2011
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	1.711	602

10. Aktivierte Eigenleistungen

Die aktivierten Eigenleistungen entfallen auf:

in T€	2012	2011
Container	8.220	6.553
Intermodal	207	66
Logistik	53	119
Holding/Übrige	549	437
	9.029	7.175

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€	2012	2011
Erträge aus der Neuausrichtung der Intermodalaktivitäten	17.595	0
Erträge aus Erstattungen	8.219	7.422
Periodenfremde Erträge	6.267	3.424
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2.711	1.558
Erträge aus Entschädigungen	2.293	17.509
Erträge aus der Währungskursdifferenz	1.865	1.760
Gewinne aus der Veräußerung von Sachanlagen	559	2.591
Übrige sonstige betriebliche Erträge	8.780	9.464
	48.289	43.728

Die Erträge aus der Neuausrichtung der Intermodalaktivitäten stammen im Wesentlichen aus der Veräußerung der 50 %-Beteiligung an der bisher quotall einbezogenen TFG an die Deutsche Bahn im zweiten Quartal 2012, bei der ein Gewinn in Höhe von 16.624 T€ entstand. Für weitere Einzelheiten verweisen wir auf ► Textziffer 3.

Die Erträge aus Erstattungen resultieren überwiegend aus Weiterbelastungen im Rahmen von Mietverhältnissen.

Die periodenfremden Erträge enthalten im Berichtsjahr im Wesentlichen nicht abgerechnete Bauleistungen.

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

12. Materialaufwand

Der Materialaufwand entfällt auf:

in T€	2012	2011
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	83.239	82.862
Aufwendungen für Fremdpersonal	169	261
Aufwendungen für bezogene Leistungen	282.888	349.811
	366.296	432.934

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen aus dem Zukauf von Bahnleistungen im Segment Intermodal. Der Rückgang der Aufwendungen für bezogene Leistungen wurde durch die Veräußerung sämtlicher Anteile der 50 %-Beteiligung an der TFG im zweiten Quartal 2012 verursacht. Weiteres hierzu befindet sich unter ► Textziffer 3.

13. Personalaufwand

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

in T€	2012	2011
Löhne und Gehälter	266.956	253.968
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	49.033	46.726
Gestellung von Mitarbeitern	53.122	52.930
Dienstzeitaufwand	3.839	5.320
Andere Aufwendungen für Altersversorgung	789	583
	373.739	359.527

Für das Geschäftsjahr 2012 beträgt die direkte Vergütung der Mitglieder des Vorstands 3.127 T€ (im Vorjahr: 4.053 T€). Davon entfielen 1.440 T€ auf das Grundgehalt (im Vorjahr: 1.765 T€), 46 T€ auf Nebenleistungen (im Vorjahr: 279 T€) und 1.640 T€ auf die erfolgsabhängige Vergütung (im Vorjahr: 2.009 T€). Darüber hinaus wurden den Pensionszusagen 676 T€ zugeführt (im Vorjahr: 791 T€). Frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 735 T€ (im Vorjahr: 782 T€). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden insgesamt 11.417 T€ (im Vorjahr: 10.340 T€) zurückgestellt. Für nähere Erläuterungen zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats verweisen wir auf ► den Vergütungsbericht, Seite 59.

Im Berichtsjahr sind Lohn- und Gehaltsaufwendungen aus der Beendigung von Arbeitsverhältnissen in Höhe von 325 T€ (im Vorjahr: 2.175 T€) entstanden. Im Vorjahr waren unter anderem Leistungen für ausgeschiedene Vorstandsmitglieder enthalten.

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

Die sozialen Abgaben enthalten Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung in Höhe von 24.656 T€ (im Vorjahr: 23.018 T€) sowie Aufwendungen an den Pensionssicherungsverein.

Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl hat sich wie folgt entwickelt:

	2012	2011
Vollkonsolidierte Unternehmen		
Lohnempfänger	2.470	2.551
Gehaltsempfänger	2.109	1.868
Auszubildende	131	114
	4.710	4.533
Quotal konsolidierte Unternehmen		
Lohnempfänger	50	63
Gehaltsempfänger	59	160
Auszubildende	0	0
	109	223
	4.819	4.756

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Im April 2012 führte die HHLA, nach gefasstem Vorstandsbeschluss, mit Genehmigung des Aufsichtsrates eine Kapitalerhöhung aus dem Genehmigten Kapital I durch. Im Einzelnen wurde das Kapital gegen Bareinlage unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre des Teilkonzerns Hafenlogistik erhöht. Im Zuge dessen wurden 73.508 neue auf den Namen lautende nennwertlose A-Stückaktien mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden Betrag des Grundkapitals von 1,00 € an Mitarbeiter der Gesellschaft und der mit ihr verbundenen inländischen Unternehmen ausgegeben. Der Ausgabekurs betrug 26,25 €. Der hierfür im Vorjahr zurückgestellte Betrag über 1.612 T€ wurde nahezu vollständig verbraucht.

Die Kapitalerhöhung und ihre Durchführung wurden am 23. April 2012 in das Handelsregister eingetragen.

14. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stellen sich wie folgt dar:

in T€	2012	2011
Leasing	43.954	42.554
Fremdleistungen für Instandhaltung	38.260	39.767
Beratung, Dienstleistung, Versicherungen und Prüfungskosten	31.945	31.389
Reise-, Werbungs- und Repräsentationskosten	2.648	2.918
Flächen- und Gebäudereinigung	2.404	2.590
Sonstige Steuern	2.275	1.950
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	2.184	1.242
Periodenfremde Aufwendungen	1.954	1.621
Aufwendungen aus Kursdifferenzen	1.942	2.949
Wagnisaufwand	1.931	2.748
Post- und Telekommunikationskosten	1.713	1.892
Sonstige Personalkosten	1.701	2.076
Sonstige	7.115	9.178
	140.026	142.874

Zur Erläuterung der Leasingaufwendungen verweisen wir auf ► Textziffer 45.

15. Abschreibungen

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres entfallen auf:

in T€	2012	2011
Immaterielle Vermögenswerte	8.632	9.786
Sachanlagen	97.647	102.294
Als Finanzierungs-Leasing klassifizierte Vermögenswerte	6.337	5.533
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	8.617	8.814
	121.233	126.427

Eine Klassifikation der Abschreibungen nach Anlagenklassen ist aus dem Anlagenspiegel ersichtlich. Im Berichtsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.090 T€ (im Vorjahr: 6.653 T€) vorgenommen, siehe ► Textziffer 23.

16. Finanzergebnis

Das Finanzergebnis stellt sich wie folgt dar:

in T€	2012	2011
Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	- 4.026	335
Erträge aus der Anpassung von Ausgleichsverpflichtungen gegenüber nicht beherrschenden Anteilen	4.527	1.568
Zinserträge aus Bankguthaben	2.429	2.893
Erträge aus Währungskursdifferenzen	1.374	1.938
Zinserträge aus nicht verbundenen Unternehmen	819	1.634
Zinserträge aus Planvermögen für Lebensarbeitszeitverpflichtungen	451	328
Zinserträge aus nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	165	623
Erträge aus Zinssicherungsgeschäften	151	612
Erträge aus der Ausleihung von Finanzanlagen	2	2
Zinserträge	9.918	9.598
In den Pensionsrückstellungen enthaltener Zinsanteil	16.099	15.185
Zinsaufwendungen aus Bankverbindlichkeiten	8.286	10.775
In Leasingraten enthaltene Zinsen	4.668	4.475
Zinsaufwendungen an nicht konsolidierte verbundene Unternehmen	2.971	3.034
In den sonstigen Rückstellungen enthaltener Zinsanteil	2.802	2.667
Zinsaufwendungen an nicht verbundene Unternehmen	2.361	2.625
Aufwendungen aus Währungskursdifferenzen	1.248	2.036
Aufwendungen aus Zinssicherungsinstrumenten	842	1.527
Zinsaufwendungen	39.277	42.324
Zinsergebnis	- 29.359	- 32.726
Erträge aus sonstigen Beteiligungen	602	368
Abschreibungen auf Finanzanlagen und langfristige Finanzforderungen	62	151
Sonstiges Finanzergebnis	540	217
Finanzergebnis	- 32.845	- 32.174

Das Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen betrifft neben dem anteiligen Jahresergebnis der CuxPort erstmals auch die anteiligen Jahresergebnisse der HHLA Frucht und der STEIN. In dem Ergebnis sind außerplanmäßige Abschreibungen auf die Equity-Ansätze in der Fruchtlogistik enthalten (siehe ► Textziffer 25).

Die bisher vollkonsolidierten Gesellschaften HHLA Frucht und STEIN werden seit dem 1. Januar 2012 nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, siehe ► Textziffer 3.

Zu den Erträgen aus der Anpassung von Ausgleichsverpflichtungen gegenüber nicht beherrschenden Anteilen verweisen wir auf die Ausführungen unter ► Textziffer 38 und 47.

17. Forschungskosten

Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen für Forschung in Höhe von 550 T€ (im Vorjahr: 1.356 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 und 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€	2012	2011
Latente und laufende Ertragsteuern		
Latente Steuern aus zeitlichen Unterschieden		
Inland	300	3.466
Ausland	- 508	1.598
	- 208	5.064
Latente Steuern aus Verlustvorträgen		
Inland	653	306
Ausland	- 34	0
	619	306
	411	5.370
Laufender Ertragsteueraufwand		
Inland	33.908	42.119
Ausland	7.269	8.564
	41.177	50.683
In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesener Ertragsteueraufwand	41.588	56.053

In den Ertragsteueraufwendungen sind periodenfremde Steuererträge in Höhe von 354 T€ (im Vorjahr: 1.342 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	
	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	427	56
Sachanlagen und Finanzierungs-Leasing	0	0	13.172	14.199
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	0	0	13.471	13.020
Finanzielle Vermögenswerte	0	0	786	101
Vorräte	6	23	119	99
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	3.134	2.479	1.499	668
Pensionsrückstellungen und sonstige Rückstellungen	54.367	32.528	3.921	2.996
Verbindlichkeiten	5.988	5.542	1.656	2.330
Verlustvorträge	963	1.582	0	0
	64.458	42.154	35.051	33.468
Saldierung	- 21.632	- 19.911	- 21.632	- 19.911
Bilanzposten	42.826	22.243	13.419	13.557

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€	2012	2011
Ergebnis vor Steuern	153.432	174.841
Ertragsteueraufwand zum hypothetischen Ertragsteuersatz von 32,28 % (im Vorjahr: 32,28 %)	49.528	56.439
Steuerertrag (-aufwand) für Vorjahr	- 354	- 1.342
Effekt aus Steuersatzänderung	- 71	- 102
Steuerfreie Erträge	106	- 151
Nicht abzugsfähige Aufwendungen	92	101
GewSt.-Hinzurechnungen und -Kürzungen	- 609	1.758
Steuersatzdifferenzen	- 5.606	- 4.617
Wertberichtigung auf aktive latente Steuern	278	2.954
Sonstige Steuereffekte	- 1.776	1.014
	41.588	56.053

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 2011 als auch in 2012 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 Ver-

lustvorträge 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 nahen Zukunft hinreichend gesichert erscheint. Im Konzern liegen inländische körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von 3.674 T€ (Vorjahr: 5.666 T€), inländische gewerbsteuerliche Verlustvorträge von 1.085 T€ (Vorjahr: 3.137 T€) und ausländische steuerliche Verlustvorträge von 1.068 T€ (Vorjahr: 891 T€) vor, für welche latente Steuern von 963 T€ (Vorjahr: 1.582 T€) aktiviert werden. Auf inländische körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von 3.957 T€ (Vorjahr 7.973 T€), inländische gewerbsteuerliche Verlustvorträge von 5.585 T€ (Vorjahr 17.564 T€) und ausländische steuerliche Verlustvorträge von 4.737 T€ (Vorjahr 1.834 T€) werden keine aktiven latenten Steuern bilanziert. Die Vortragsfähigkeit der steuerlichen Verlustvorträge im Inland ist nach derzeitiger Rechtslage unbeschränkt möglich.

Die im Eigenkapital erfolgsneutral gebuchten aktiven latenten Steuern in Höhe von 1.458 T€ (im Vorjahr: 425 T€) und passiven latenten Steuern in Höhe von 0 T€ (im Vorjahr: 21.868 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€	2012			2011		
	Brutto	Steuern	Netto	Brutto	Steuern	Netto
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	- 71.865	23.188	- 48.677	18.128	- 5.892	12.236
Cashflow-Hedges	- 43	7	- 36	- 418	114	- 304
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	146	- 47	99	- 101	33	- 68
	- 71.762	23.148	- 48.614	17.609	- 5.745	11.864

19. Ergebnisanteile nicht beherrschender Gesellschafter

Den nicht beherrschenden Gesellschaftern zustehende Gewinne in Höhe von 39.409 T€ (im Vorjahr: 29.506 T€) entfallen im Wesentlichen auf nicht beherrschende Anteilseigner der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg. Dieser Ergebnisanteil erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr, da dem Mitgesellschafter der über seinen Kapitalanteil hinausgehende Gewinnanteil zustand. Im Vorjahr waren die Voraussetzungen hierfür nicht erfüllt.

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:

	2012	2011
Anteil der Aktionäre der Muttergesellschaft am Konzernergebnis in T€	72.435	89.282
Anteil der im Umlauf befindlichen Stammaktien in Stück (gewichteter Durchschnitt)	72.730.438	72.679.826
Unverwässertes Ergebnis je Aktie	1,00	1,23

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

	2012	2011
Anteil der Aktionäre der Muttergesellschaft am Konzernergebnis in T€	66.564	84.017
Anteil der im Umlauf befindlichen Stammaktien in Stück (gewichteter Durchschnitt)	70.025.938	69.975.326
Unverwässertes Ergebnis je Aktie	0,95	1,20

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

	2012	2011
Anteil der Aktionäre der Muttergesellschaft am Konzernergebnis in T€	5.871	5.265
Anteil der im Umlauf befindlichen Stammaktien in Stück (gewichteter Durchschnitt)	2.704.500	2.704.500
Unverwässertes Ergebnis je Aktie	2,17	1,95

Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem unverwässerten Ergebnis je Aktie, da im Geschäftsjahr keine Wandel- oder Optionsrechte im Umlauf waren. Ein in 2011 beschlossenes Mitarbeiterbeteiligungsprogramm wurde im April 2012 umgesetzt. Im Zuge dessen wurden 73.508 neue auf den Namen lautende nennwertlose A-Stückaktien mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von 1,00 € an Mitarbeiter der Gesellschaft und der mit ihr verbundenen inländischen Unternehmen ausgegeben. Im gewichteten Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Stammaktien des Gesamtkonzerns und des Teilkonzerns Hafenlogistik wurde dies in den Werten des Berichtsjahres entsprechend berücksichtigt.

21. Dividende je Aktie

Die Dividendenberechtigung der Aktiengattungen richtet sich nach der Höhe des nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) ermittelten Bilanzgewinns der jeweiligen Sparte.

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 14. Juni 2012 wurde beschlossen, für das Geschäftsjahr 2011 im Berichtsjahr eine Dividende auf Stammaktien in Höhe von 48.236 T€ an die Anteilseigner auszuschütten. Zum Zeitpunkt der Ausschüttung betrug die Anzahl der dividendenberechtigten Aktien 72.753.334, wovon 70.048.834 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 0,65 € und eine Dividende pro S-Aktie in Höhe von 1,00 €. Der verbleibende, nicht ausgeschüttete Gewinn wurde auf neue Rechnung vorgetragen. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich die Zahl der ausstehenden Aktien um 73.508 Stück aufgrund der im April 2012 erfolgten Ausgabe neuer Aktien im Rahmen des unter den ► Textziffern 20 und 35 beschriebenen Mitarbeiterbeteiligungsprogramms.

Im Jahr 2013 soll eine Dividende pro Aktie in Höhe von 0,65 € für den Teilkonzern Hafenlogistik und in Höhe von 1,20 € für den Teilkonzern Immobilien ausgeschüttet werden. Basierend auf der Anzahl ausstehender Aktien zum 31. Dezember 2012 folgt hieraus eine Ausschüttungssumme von 45.532 T€ für den Teilkonzern Hafenlogistik und 3.245 T€ für den Teilkonzern Immobilien.

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
Buchwert 1. Januar 2011	41.561	4.790	26.459	0	11.040	83.850
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
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 Wechselkursänderungen		49				49
31. Dezember 2011	46.873	51.681	32.870	1.399	1.350	134.173
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen						
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 Wechselkursänderungen		23				23
31. Dezember 2011	8.182	36.091	7.011	1.399	0	52.683
Buchwert 31. Dezember 2011	38.691	15.590	25.859	0	1.350	81.490
Buchwert 1. Januar 2012	38.691	15.590	25.859	0	1.350	81.490
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
1. Januar 2012	46.873	51.681	32.870	1.399	1.350	134.173
Zugänge		769	5.584		3.652	10.005
Abgänge		- 118				- 118
Umbuchungen		935			- 935	0
Veränderungen Konsolidie- rungskreis/-methode		1.769		5	- 379	1.395
Effekte aus Wechselkursänderungen		- 28				- 28
31. Dezember 2012	46.873	55.008	38.454	1.404	3.688	145.427
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen						
1. Januar 2012	8.182	36.091	7.011	1.399	0	52.683
Zugänge		3.637	4.991	4		8.632
Abgänge		- 118				- 118
Veränderungen Konsolidie- rungskreis/-methode		1.597				1.597
Effekte aus Wechselkursänderungen		- 9				- 9
31. Dezember 2012	8.182	41.198	12.002	1.403	0	62.785
Buchwert 31. Dezember 2012	38.691	13.810	26.452	1	3.688	82.642

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

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Container (Rosshafen)	30.929	30.929
Container (HHCT)	6.493	6.493
Intermodal	1.267	1.267
Übrige	2	2
	38.691	38.691

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.

Von der ausgewiesenen selbst erstellten Software waren 1.715 T€ (im Vorjahr: 612 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
Buchwert 1. Januar 2011	435.465	340.363	140.556	62.199	978.583
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
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
31. Dezember 2011	729.730	746.446	370.437	35.887	1.882.500
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen					
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
31. Dezember 2011	277.392	409.975	209.793	0	897.160
Buchwert 31. Dezember 2011	452.338	336.471	160.644	35.887	985.340
Buchwert 1. Januar 2012	452.338	336.471	160.644	35.887	985.340
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
1. Januar 2012	729.730	746.446	370.437	35.887	1.882.500
Zugänge	41.868	13.127	40.289	81.055	176.339
Abgänge	- 27.436	- 5.736	- 9.152	- 1.915	- 44.239
Umbuchungen	7.154	4.507	2.309	- 13.970	0
Veränderungen Konsolidierungskreis/-methode	- 51.053	- 29.433	- 3.129	118	- 83.497
Effekte aus Wechselkursänderungen	47	- 253	- 29	- 704	- 939
31. Dezember 2012	700.310	728.658	400.725	100.471	1.930.164
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen					
1. Januar 2012	277.392	409.975	209.793	0	897.160
Zugänge	26.018	45.765	32.200		103.983
Abgänge	- 5.538	- 5.699	- 8.652		- 19.889
Umbuchungen		- 1.032	1.032		0
Veränderungen Konsolidierungskreis/-methode	- 27.739	- 22.870	- 2.849		- 53.458
Effekte aus Wechselkursänderungen	46	42	- 27		61
31. Dezember 2012	270.179	426.181	231.497	0	927.857
Buchwert 31. Dezember 2012	430.131	302.477	169.228	100.471	1.002.307

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 Kranschienen ebenfalls am Containerterminal Burchardkai. Die Anlagenzugänge der anderen Anlagen sowie der Betriebs- und Geschäftsausstattung betreffen hauptsächlich Ersatz- und Neuinvestitionen in Van-Carrier.

Die im Berichtsjahr ausgewiesenen Zugänge der Anlagen im Bau beinhalten vornehmlich die Terminalerweiterung durch Lagerkräne und eine Containerbrücke.

In den Abgängen der Grundstücke und Bauten ist die Umbuchung der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte enthalten, siehe ► Textziffer 34.

Der Abgang des Restbuchwertes in Höhe von 30.039 T€ (Vorjahr: 9 T€) aus der Veränderung des Konsolidierungskreises bzw. -methode resultiert im Wesentlichen aus dem Methodenwechsel der HHLA Frucht. Gegenläufig wirkte sich die Erhöhung der Beteiligung an der Polzug aus. Im Einzelnen siehe hierzu ► Textziffer 3.

In den Abschreibungen der Grundstücke und Bauten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.090 T€ aus der Neudefinition der Flächenplanung am Überseezentrum im Zuge der Restrukturierung der HHLA Logistikaktivitäten enthalten.

Gebäude, Flächenbefestigungen und mobile Gegenstände des Anlagevermögens mit einem Buchwert von 18.961 T€ (im Vorjahr: 44.036 T€) wurden im Zusammenhang mit Darlehen des Konzerns sicherungsübereignet.

Hinsichtlich der bestehenden Verfügungsbeschränkungen an den Gebäuden bzw. deren Nutzung im Zusammenhang mit der Anmietung der zugehörigen Grundstücke von der Freien und Hansestadt Hamburg wird auf die Ausführungen zu den Leasingverträgen unter ► Textziffer 45 verwiesen.

Zum Stichtag bestehen Verpflichtungen aus offenen Bestellungen in Höhe von 91.811 T€ (im Vorjahr: 81.393 T€) auf Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Die HHLA erhielt im Berichtsjahr 351 T€ (im Vorjahr: 0 T€) Zuschüsse der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit der Förderung des kombinierten Verkehrs. Im Vorjahr wurden die noch nicht verwendeten Zuschüsse aus Vorperioden mit den laufenden Anschaffungskosten der betreffenden Vermögenswerte in Höhe von 8.373 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
Buchwert 1. Januar 2011	65.659	2.486	17.956	86.101
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
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
31. Dezember 2011	94.113	2.092	29.944	126.149
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen				
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
31. Dezember 2011	2.175	1.371	11.065	14.611
Buchwert 31. Dezember 2011	91.938	721	18.879	111.538
Buchwert 1. Januar 2012	91.938	721	18.879	111.538
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
1. Januar 2012	94.113	2.092	29.944	126.149
Zugänge	31.775	15	4.791	36.581
Abgänge	- 9.786	- 92	- 835	- 10.713
Umbuchungen				0
Veränderungen Konsolidierungskreis		4.491	- 55	4.436
Effekte aus Wechselkursänderungen	- 27	281	32	286
31. Dezember 2012	116.075	6.787	33.877	156.739
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen				
1. Januar 2012	2.175	1.371	11.065	14.611
Zugänge	1.943	540	3.854	6.337
Abgänge	- 218	- 92	- 835	- 1.145
Umbuchungen				0
Veränderungen Konsolidierungskreis		3.062	- 25	3.037
Effekte aus Wechselkursänderungen	- 1	199	7	205
31. Dezember 2012	3.899	5.080	14.066	23.045
Buchwert 31. Dezember 2012	112.176	1.707	19.811	133.694

Die Zugänge bei den Grundstücken und Bauten im Berichtsjahr betreffen im Wesentlichen 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. Weitere Informationen sind unter der ► Textziffer 45 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
Buchwert 1. Januar 2011	178.557	7.011	185.568
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
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
31. Dezember 2011	274.642	2.769	277.411
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
1. Januar 2011	88.920	0	88.920
Zugänge	8.814		8.814
Abgänge	- 385		- 385
Zuschreibungen			0
Umbuchungen			0
31. Dezember 2011	97.349	0	97.349
Buchwert 31. Dezember 2011	177.293	2.769	180.062
Buchwert 1. Januar 2012	177.293	2.769	180.062
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
1. Januar 2012	274.642	2.769	277.411
Zugänge	135	10.041	10.176
Abgänge	- 53	- 771	- 824
Umbuchungen	64	- 64	0
31. Dezember 2012	274.788	11.975	286.763
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
1. Januar 2012	97.349	0	97.349
Zugänge	8.617		8.617
Abgänge	- 54		- 54
Zuschreibungen			0
Umbuchungen			0
31. Dezember 2012	105.912	0	105.912
Buchwert 31. Dezember 2012	168.876	11.975	180.851

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen im Wesentlichen zu Bürogebäuden ausgebauten Lagerspeicher in der Hamburger Speicherstadt sowie Logistikhallen und befestigte Flächen.

Die Mieterlöse aus den zum jeweiligen Geschäftsjahresende als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien beliefen sich im Geschäftsjahr auf 43.562 T€ (im Vorjahr: 44.189 T€). Die direkten betrieblichen Aufwendungen der zum jeweiligen Jahresende bilanzierten Immobilien beliefen sich im Berichtsjahr auf 22.286 T€ (im Vorjahr: 22.268 T€).

Die Zeitwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betragen insgesamt 479.424 T€ (im Vorjahr: 444.775 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 5,07 bis 8,35 % p. a. einheitlich zugrunde gelegt. Die Bestimmung erfolgt objektkonkret anhand von immobilienpezifischen Beurteilungskriterien.

Hinsichtlich der bestehenden Verfügungsbeschränkungen an den Gebäuden bzw. deren Nutzung im Zusammenhang mit der Anmietung der zugehörigen Grundstücke von der Freien und Hansestadt Hamburg wird auf die Ausführungen zu den Leasingverträgen unter ► Textziffer 45 verwiesen.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien mit einem Restbuchwert von 103.015 T€ (im Vorjahr: 95.995 T€) entfallen auf Gebäude in der Speicherstadt. Davon entfallen auf geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau 11.891 T€ (im Vorjahr: 2.744 T€).

25. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Unter den Anteilen an assoziierten Unternehmen sind die Gesellschaften HHLA Frucht, STEIN, und CuxPort ausgewiesen (im Vorjahr nur CuxPort).

Die Anteile an den Gesellschaften HHLA Frucht und STEIN wurden aufgrund eines durchgeführten Impairment-Tests dieser zahlungsmittelgenerierenden Einheit im Geschäftsjahr außerplanmäßig in Höhe von 3.515 T€ abgeschrieben. Der sich ergebende Aufwand wird im Finanzergebnis (siehe ► Textziffer 16) innerhalb der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ausgewiesen. Nach diesem Impairment sind die betreffenden Anteile vollständig wertberichtigt.

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Anteile an assoziierten Unternehmen	2.039	1.830

26. Finanzielle Vermögenswerte

Die finanziellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Wertpapiere	4.451	3.323
Anteile an verbundenen Unternehmen	3.858	1.519
Sonstige Beteiligungen	466	399
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.160	3.845
	13.935	9.086

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 6.868 T€ (im Vorjahr: 5.639 T€), siehe ► Textziffer 37. Vor Saldierung ergibt sich demnach ein Wertpapierbestand in Höhe von 11.319 T€ (im Vorjahr: 8.962 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 2.069 T€ (im Vorjahr: 1.375 T€) und Forderungen gegenüber der HPA in Höhe von 394 T€ (im Vorjahr: 405 T€).

27. Vorräte

Die Vorräte gliedern sich wie folgt auf:

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17.052	20.189
Unfertige Leistungen	3.330	1.998
Fertige Erzeugnisse und Waren	1.361	975
	21.743	23.162

Der Betrag der Wertminderungen von Vorräten, der als Aufwand erfasst worden ist, beläuft sich auf 1.129 T€ (im Vorjahr: 668 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€	31.12.2012	31.12.2011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	128.037	151.771

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 47.

29. Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen

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

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Forderungen gegen HHLA Frucht	10.428	0
Forderungen gegen HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV)	8.802	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH)	2.354	684
Forderungen gegen Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH (KTH)	1.486	517
Forderungen gegen Hamburg Port Authority (HPA)	1.245	1.276
Übrige Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	613	1.279
	24.928	3.756

Zum 31. Dezember 2012 werden erstmals Forderungen gegen die HHLA Frucht ausgewiesen. Seit dem 1. Januar 2012 wird diese Gesellschaft nach der Equity-Methode im Konzernabschluss der HHLA einbezogen, siehe hierzu auch ► Textziffer 3.

Die Forderungen gegen die HGV enthalten 8.800 T€ aus bestehendem Cash-Clearing. Im Vorjahr bestanden hieraus Verbindlichkeiten in Höhe von 500 T€.

30. Sonstige finanzielle Forderungen

Die sonstigen finanziellen Forderungen setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Kurzfristige Forderungen gegen Mitarbeiter	1.274	1.387
Kurzfristige Erstattungsansprüche gegen Versicherungen	243	426
Positive Marktwerte von Zinscaps	0	1
Sonstige kurzfristige Finanzforderungen	865	615
	2.382	2.429

Die kurzfristigen Forderungen gegen Mitarbeiter betreffen sowohl im Berichts- als auch im Vorjahr im Wesentlichen Vorauszahlungen für Betriebsrenten.

31. Sonstige Vermögenswerte

Die sonstigen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Kurzfristige Forderungen gegen das Finanzamt	7.286	8.188
Geleistete Anzahlungen	1.330	1.295
Übrige	6.341	7.293
	14.957	16.776

In den kurzfristigen Forderungen gegen das Finanzamt befinden sich Verkehrsteueransprüche.

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

32. Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	9.345	3.591

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€	31.12.2012	31.12.2011
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente mit einer Laufzeit bis zu 3 Monaten	116.316	221.044
Kurzfristige Einlagen mit einer Laufzeit von 4–6 Monaten	50.000	30.000
Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestand	63.756	78.952
	230.072	329.996

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

Zahlungsmittel in Höhe von 15.090 T€ (im Vorjahr: 30.258 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 zehn Monaten betragen. Sie werden mit den jeweils gültigen Zinssätzen für kurzfristige Einlagen verzinst. Die Zinssätze lagen im Geschäftsjahr zwischen 0,0 und 2,0 % (im Vorjahr: 0,0 und 2,1 %). Die Zeitwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen weitgehend den Buchwerten.

Zum Bilanzstichtag verfügte der Konzern über nicht in Anspruch genommene Kreditlinien in Höhe von 1.041 T€ (im Vorjahr: 26.989 T€), für deren Inanspruchnahme alle notwendigen Bedingungen erfüllt sind. Die HHLA geht davon aus, dass bei Bedarf jederzeit ausreichende Kreditlinien zur Verfügung stehen.

34. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden im Wesentlichen Gebäude des HHLA-Segments Logistik in Höhe von 12.442 T€ bilanziert, deren Veräußerung innerhalb des nächsten Geschäftsjahres erfolgen wird.

35. Eigenkapital

Die Entwicklung der einzelnen Komponenten des Eigenkapitals für die Geschäftsjahre 2012 und 2011 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 72.753 T€ und ist in 70.048.834 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, 69,58 % einschließlich der unmittelbar der HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg, zustehenden Stimmrechte in Höhe von 18,85 %.

Gemäß der Stimmrechtsmitteilung vom 12. Juni 2012 hat die First Eagle Investment Management, LLC, New York, Vereinigte Staaten von Amerika am 5. Juni 2012 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Zeitpunkt 3,01 % der Stimmrechte gehalten, welche ihr nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen sind.

Gemäß der Stimmrechtsmitteilung vom 12. Juni 2012 hat die Arnold and S. Bleichroeder Holdings, Inc., New York, Vereinigte Staaten von Amerika am 5. Juni 2012 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Zeitpunkt 3,01 % der Stimmrechte gehalten, welche ihr nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG zuzurechnen sind.

Gemäß der Stimmrechtsmitteilung vom 24. Oktober 2012 hat die First Eagle Overseas Fund, New York, Vereinigte Staaten von Amerika am 19. Oktober 2012 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Zeitpunkt 3,02 % der Stimmrechte gehalten.

Genehmigtes Kapital I

Im April 2012 führte die HHLA, nach gefasstem Vorstandsbeschluss und Zustimmung des Aufsichtsrats, eine Kapitalerhöhung aus dem genehmigten Kapital I durch. Im Einzelnen wurde das Kapital gegen Bareinlage unter Ausschluss des Bezugsrechts der A-Aktionäre erhöht. Im Zuge dessen wurden 73.508 neue auf den Namen lautende nennwertlose A-Stückaktien mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von 1,00 € an Mitarbeiter der Gesellschaft und der mit ihr verbundenen Unternehmen ausgegeben. Die Kapitalerhöhung und ihre Durchführung wurden am 23. April 2012 in das Handelsregister eingetragen.

Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. Juni 2017 durch Ausgabe von bis zu 35.024.417 neuen auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals bis zu 35.024.417,00 € (Genehmigtes Kapital I) zu erhöhen. Dabei ist den Inhabern der A-Aktien ein Bezugsrecht einzuräumen, das Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien ist ausgeschlossen. Ferner ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bei Erhöhungen des Grundkapitals aus dem genehmigten Kapital I das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien in bestimmten Fällen ebenfalls auszuschließen.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien auszuschließen,

(a) wenn die Erhöhung des Grundkapitals durch Bareinlagen insgesamt einen Betrag von 10 % des aus A-Aktien bestehenden Grundkapitals nicht übersteigt, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung, und der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien gleicher Gattung und Ausstattung zum Zeitpunkt der Festlegung des Ausgabepreises durch den Vorstand nicht wesentlich unterschreitet; bei der Berechnung der 10 %-Grenze ist der anteilige Betrag des Grundkapitals abzusetzen, der auf neue oder zurückerworbene A-Aktien entfällt, die seit der Wirksamkeit des genehmigten Kapitals I unter vereinfachtem Bezugsrechtsausschluss gemäß oder entsprechend § 186 Abs. 3 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 sinn-gemäßer 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 Aktienaussgabe. 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

Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. Juni 2017 durch Ausgabe von bis zu 1.352.250 neuen auf den Namen lautenden S-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals bis zu 1.352.250,00 € (Genehmigtes Kapital II) zu erhöhen. Dabei ist den Inhabern der S-Aktien ein Bezugsrecht einzuräumen, das Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien ist ausgeschlossen. Ferner ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bei Erhöhungen des Grundkapitals aus dem genehmigten Kapital I das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien in bestimmten Fällen ebenfalls auszuschließen.

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 Aktienaussgabe. 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 Na-

men lautende Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu insgesamt 400.000.000,00 € 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 6.900.000,00 € 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 Ermächtigung darf nicht zum Zwecke des Handels in eigenen Aktien ausgenutzt werden.

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 eine Kapitalrücklage in Höhe von 141.584 T€ (im Vorjahr: 139.728 T€) aus. Im Berichtsjahr wurden 1.856 T€ in die Kapitalrücklage aufgrund der Ausgabe neuer Aktien im Zuge einer Mitarbeiterbeteiligung eingestellt. Das Agio ist vollständig der Kapitalrücklage der A-Sparte zuzuordnen.

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 Fremddanteile am konsolidierten Eigenkapital der einbezogenen Gesellschaften und belaufen sich zum Ende des Geschäftsjahres auf - 1.411 T€ (im Vorjahr: 4.258 T€).

Im Geschäftsjahr 2010 wurden zwischen den Tochtergesellschaften HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg, und HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg, Ergebnisabführungsverträge mit der HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg (kurz: HHCT), abgeschlossen. Auf 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 2012 bis 2014 beträgt 77.043 T€, siehe ► Textziffer 47.

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€	31.12.2012	31.12.2011
Eigenkapital	561.990	644.662
Bilanzsumme	1.768.506	1.811.532
Eigenkapitalquote	32 %	36 %

Die Eigenkapitalquote sank trotz des positiven Nachsteuerergebnisses der Berichtsperiode gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen bedingt durch den Erwerb weiterer Anteile an der METRANS

und die damit einhergehende Erfassung nach dem Entity-Konzept. Außerdem wirken sich die Absenkung des Zinssatzes von 5,00 % im Vorjahr auf 3,25 % in 2012 im Rahmen der Berechnung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste sowie die erfolgte Dividendenausschüttung mindernd auf das Eigenkapital aus. Auch der im September 2010 abgeschlossene Ergebnisabführungsvertrag führt seit dem Geschäftsjahr 2010 zu einer deutlich verminderten Eigenkapitalquote. Für weitere Einzelheiten verweisen wir auf die Ausführungen unter ► „Nicht beherrschende Anteile“ in dieser Textziffer.

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 639.033 T€ und eine Eigenkapitalquote in Höhe von 36 % ergeben.

Hinsichtlich der externen Mindestkapitalanforderungen, die im Berichtsjahr zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt wurden, wird auf ► Textziffer 38 verwiesen.

36. Pensionsrückstellungen

Pensionsverpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden für Verpflichtungen aus Anwartschaften und aus laufenden Leistungen an berechnete aktive und ehemalige Mitarbeiter von 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 Hafentrente, die durch den Rahmentarifvertrag für die Hafent Mitarbeiter 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 Hafentrente 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:

in T€	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008
Barwert der Pensionszusagen	381.197	312.119	329.221	323.824	299.862
Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeit	3.038	1.610	1.913	1.317	802
	384.235	313.729	331.134	325.141	300.664

Pensionszusagen

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

in T€	2012	2011
Barwert der Pensionsverpflichtungen am 01.01.	312.119	329.221
Entkonsolidierung	- 880	0
Laufender Dienstaufwand	3.284	3.587
Nachzuverrechnender Dienstaufwand	103	1.131
Zinsaufwand	15.557	14.813
Rentenzahlungen	- 19.948	- 19.452
Versicherungsmathematische Gewinne (-), Verluste (+)	70.962	- 17.181
Barwert der Pensionsverpflichtungen am 31.12.	381.197	312.119

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€	2012	2011
Laufender Dienstaufwand	3.284	3.587
Nachzuverrechnender Dienstaufwand	103	1.131
Zinsaufwand	15.557	14.813
	18.944	19.531

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

in T€	2012	2011
Versicherungsmathematische Gewinne am 01.01.	67.019	49.838
Entkonsolidierung	79	0
Veränderungen im Geschäftsjahr	- 70.962	17.181
Versicherungsmathematische Gewinne (+), Verluste (-) am 31.12.	- 3.864	67.019

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen liegen folgende versicherungsmathematische Annahmen zugrunde:

in %	31.12.2012	31.12.2011
Abzinsungssatz	3,25	5,00
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 2012 leistete die HHLA Pensionszahlungen für Pläne in Höhe von 19.947 T€. In den nächsten fünf Jahren erwartet die HHLA folgende Zahlungen für Pensionspläne:

Jahre	in T€
2013	20.493
2014	20.812
2015	20.931
2016	20.957
2017	20.988
	104.181

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€	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008
Barwert der Verpflichtungen	13.663	9.780	8.325	5.029	2.635
Zeitwert des Planvermögens (Fondsanteile)	- 10.625	- 8.170	- 6.412	- 3.712	- 1.833
Unterdotierung	3.038	1.610	1.913	1.317	802

Der Barwert der Verpflichtungen entwickelte sich wie folgt:

in T€	2012	2011
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	9.780	8.325
Entkonsolidierung	- 108	0
Laufender Dienstzeitaufwand	2.478	2.495
Zinsaufwand (in der GuV erfasst)	542	372
Versicherungsmathematische Gewinne (-), Verluste (+)	988	- 1.391
Gezahlte Versorgungsleistungen	- 52	- 53
Sonstiges	35	32
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	13.663	9.780

Der Zeitwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

in T€	2012	2011
Zeitwert des Planvermögens am 01.01.	8.170	6.412
Entkonsolidierung	- 95	0
Erwartete Erträge des Planvermögens	451	328
Einzahlungen	2.026	1.893
Versicherungsmathematische Gewinne (+), Verluste (-)	84	- 443
Gezahlte Versorgungsleistungen	- 45	- 52
Sonstiges	34	32
Zeitwert des Planvermögens am 31.12.	10.625	8.170

Das Planvermögen enthält ausschließlich Geldmarkt- und Investmentfondsanteile. Auf das Planvermögen entstanden im Geschäftsjahr Verluste in Höhe von 39 T€ (im Vorjahr: 429 T€).

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

in %	31.12.2012	31.12.2011
Abzinsungssatz	3,25	5,00
Erwartete Rendite der Kapitalanlage	3,25	5,00
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€	2012	2011
Laufender Dienstzeitaufwand		
einschließlich Entgeltumwandlung	2.478	2.495
davon als ungedeckter Teil im Aufwand erfasst	452	602
davon als gedeckter Teil im Planvermögen erfasst	2.026	1.893
Zinsaufwand	542	372
Erwartete Erträge des Planvermögens	- 451	- 328
Gezahlte Versorgungsleistungen	7	1
	2.576	2.540

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

in T€	2012	2011
Versicherungsmathematische Gewinne (+), Verluste (-) am 01.01.	832	- 116
Entkonsolidierung	- 30	0
Veränderungen im Geschäftsjahr	- 904	948
Versicherungsmathematische Gewinne (+), Verluste (-) am 31.12.	- 102	832

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

	2012	2011
Geldmarktfonds	51 %	51 %
Mischfonds	31 %	31 %
Dachfonds	16 %	16 %
Rentenfonds	2 %	2 %
	100 %	100 %

Zahlungen für Lebensarbeitszeitverpflichtungen

Im Geschäftsjahr leistete die HHLA Zahlungen für Pläne in Höhe von 52 T€. Im Gegenzug bestanden entsprechende Wertpapierguthaben in Höhe von 45 T€. Somit ergab sich insgesamt im Berichtsjahr ein Mittelabfluss in Höhe von 7 T€. In den nächsten fünf Jahren erwartet die HHLA folgende Zahlungen aus Lebensarbeitszeitverpflichtungen, welche nicht durch Wertpapierguthaben gesichert sind:

Jahre	in T€
2013	10
2014	43
2015	67
2016	90
2017	143
	353

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 306 T€ (im Vorjahr: 300 T€).

Als Arbeitgeberanteil an die gesetzliche Rentenversicherung führte die HHLA 24.656 T€ (im Vorjahr: 23.018 T€) ab.

37. Sonstige lang- und kurzfristige Rückstellungen

Die lang- und kurzfristigen Rückstellungen sind im Folgenden dargestellt:

in T€	31.12.2012			31.12.2011		
	Summe	davon kurzfristig	davon langfristig	Summe	davon kurzfristig	davon langfristig
Abbruchverpflichtungen	41.492	0	41.492	40.758	0	40.758
Erwartete Mieterhöhungen	11.938	11.938	0	13.253	13.253	0
Altersteilzeit	9.578	3.250	6.328	9.683	2.733	6.950
Tantiemen und Einmalzahlungen	6.090	6.090	0	8.136	8.136	0
Selbstbehalte in Schadensfällen	3.528	3.528	0	3.978	3.978	0
Jubiläen	2.607	0	2.607	2.284	0	2.284
Rechts- und Prozesskosten	751	0	751	952	0	952
Übrige	3.806	763	3.043	3.240	658	2.582
	79.790	25.569	54.221	82.285	28.759	53.526

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 bei 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 in den Jahren 2025 bis 2037 gerechnet.

Erwartete Mieterhöhungen

Auf Grundlage der derzeit bestehenden Mietverträge enthält die Rückstellungen für erwartete Mieterhöhungen erwartete, jedoch noch nicht vom Mietzinsempfänger in Rechnung gestellte Mietzinsanpassungen für im Wesentlichen in Hamburg angemietete Hafentflächen, Speicherstadflächen und Kaimauern.

Im Geschäftsjahr 2012 führte die Anmietung einer neu fertiggestellten Kaimauer am Containerterminal Burchardkai zu einer Zuführung in Höhe von 439 T€.

Darüber hinaus beinhaltet der Zuführungsbetrag erwartete Mietsteigerungen für bereits angemietete Kaimauern in Höhe von 2.128 T€ (im Vorjahr: 3.012 T€). Für angemietete Speicherstadflächen wurden erwartete Mietsteigerungen in Höhe von 1.114 T€ (im Vorjahr: 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 6.868 T€ (im Vorjahr: 5.639 T€) mindert somit den Rückstellungsausweis (siehe ► Textziffer 26).

Die Ermittlung des Rückstellungsbetrags erfolgte unter Ansatz eines Diskontierungszinssatzes in Höhe von 0,9 % p. a. (im Vorjahr: 3,0 % p. a.).

Tantiemen und Einmalzahlungen

Die Rückstellungen für Tantiemen und Einmalzahlungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für Vorstandsmitglieder und leitende Angestellte. Im Vorjahr umfassten diese Rückstellungen darüber hinaus Verpflichtungen aus Mitarbeiterbeteiligungsmaßnahmen.

Selbstbehalte in Schadensfällen

Die Verpflichtung umfasst die überwiegend bei der Konzernmutter gebildeten Rückstellungen für eventuell eintretende Schadensfälle, die nicht durch einen Versicherungsschutz gedeckt sind.

Jubiläen

Die Rückstellungen für Jubiläen berücksichtigen die den Mitarbeitern des Konzerns vertraglich zugesicherten Ansprüche auf den Erhalt von Jubiläumszuwendungen. Grundlage für die Bilanzierung bilden versicherungsmathematische Gutachten. Bei der Berechnung wurde ein Diskontierungszinssatz von 3,25 % p. a. (im Vorjahr: 5,00 % p. a.) zugrunde gelegt.

Die Entwicklung der sonstigen lang- und kurzfristigen Rückstellungen ist dem folgenden Rückstellungsspiegel zu entnehmen:

in T€	01.01.2012	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	31.12.2012
Abbruchverpflichtungen	40.758	926	2.225	2.410	7	41.492
Erwartete Mieterhöhungen	13.253	5.607	0	5.757	1.165	11.938
Altersteilzeit	9.683	6.558	465	7.118	10	9.578
Tantiemen und Einmalzahlungen	8.136	6.231	0	7.353	924	6.090
Selbstbehalte in Schadensfällen	3.978	3.057	0	3.190	317	3.528
Jubiläen	2.284	254	112	43	0	2.607
Rechts- und Prozesskosten	952	4	0	130	75	751
Übrige	3.240	1.533	0	754	213	3.806
	82.285	24.170	2.802	26.755	2.711	79.790

38. Lang- und kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Die lang- und kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten gliedern sich wie folgt auf:

in T€	31.12.2012			
	Summe	davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon Restlaufzeit über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	319.844	74.295	122.302	123.247
Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasing	15.788	5.480	9.061	1.247
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	15.114	15.114	0	0
Negative Zeitwerte von Währungs- und Zinssicherungsinstrumenten	1.835	921	914	0
Sonstige Darlehen	4.932	0	4.113	819
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	94.817	42.504	51.754	559
	452.330	138.314	188.144	125.872

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
	491.516	88.332	274.060	129.124

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten zum Bilanzstichtag abgegrenzte Zinsen in Höhe von 2.497 T€ (im Vorjahr: 3.391 T€). Transaktionskosten in Höhe von 798 T€, die durch Aufnahme eines Darlehens im Berichtsjahr entstanden sind, erhöhen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erst entsprechend der Laufzeit des Darlehens.

Zur Besicherung von verzinslichen Darlehen wurden Gebäude, Flächenbefestigungen und mobile Gegenstände des Anlagevermögens mit einem Buchwert in Höhe von 18.961 T€ (im Vorjahr: 44.036 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 Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen in Höhe von 15.788 T€ (im Vorjahr: 13.698 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. 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 Leistung einer Ausgleichszahlung. Diese Ausgleichszahlung für Minderheitsgesellschafter in Höhe von 77.043 T€ wird als sonstige finanzielle Verbindlichkeit ausgewiesen. Hierzu weisen wir auch auf den Unterpunkt „Nicht beherrschende Anteile“ unter ► Textziffer 35.

Die Konditionen der Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind nachfolgend aufgeführt:

Buchwert zum 31.12.2012 in T€	Nominalwert in TWE	Nominal- währung	Restzins- bindungsfrist	Zinssatz	Zinskondition
44.404	61.250	€	2022	2,85–4,22 %	fix
24.665	34.257	€	2021	2,83 %	fix
17.210	24.542	€	2020	2,76–2,88 %	fix
20.000	20.000	€	2019	3,66 %	fix
2.527	7.811	€	2018	3,79–3,84 %	fix
15.895	33.579	€	2017	1,90–5,67 %	fix
72.000	90.000	€	2016	2,37–5,61 %	fix
25.000	25.000	€	2015	4,23 %	fix
88.687	115.644	€	2013	variabel + Marge	variabel
5.305	7.000	US\$	2013	variabel + Marge	variabel
2.452	113.900	CZK	2013	variabel + Marge	variabel
318.145					

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€	31.12.2012		31.12.2011	
	Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
Langfristig verzinsliche Darlehen	221.700	225.514	210.300	206.244

Für die Ermittlung der Zeitwerte der festverzinslichen Darlehen wurden Zinssätze von 2,0 bis 3,2 % p. a. (im Vorjahr: 2,6 bis 3,9 % 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 2,5 %.

Die variablen Zinssätze sind teilweise durch Zinssicherungsgeschäfte gesichert. An dieser Stelle verweisen wir auf unsere Ausführungen zu den derivativen Finanzinstrumenten, siehe ► Textziffer 47. 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 zum Bilanzstichtag 54.870 T€ (im Vorjahr: 67.496 T€). Im Berichtsjahr wurden die Kreditaufgaben 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	71.798
1 Jahr bis 2 Jahre	28.508
2 Jahre bis 3 Jahre	53.560
3 Jahre bis 4 Jahre	23.022
4 Jahre bis 5 Jahre	17.608
Über 5 Jahre	123.649
	318.145

39. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen:

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	65.850	72.003

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen des Geschäftsjahres bestehen ausschließlich gegenüber Dritten. Wie im Vorjahr ist der Gesamtbetrag innerhalb eines Jahres fällig.

40. Lang- und kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen setzen sich wie folgt zusammen:

	31.12.2012			
	Summe	davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon Restlaufzeit über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber der HGV	65.776	65.776	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der HPA (Finanzierungs-Leasing)	114.235	146	1.183	112.906
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber anderen nahestehenden Unternehmen und Personen	4.658	4.658	0	0
	184.669	70.580	1.183	112.906

	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
	165.706	72.119	722	92.865

Die Verbindlichkeiten gegenüber der HGV betreffen mit 65.776 T€ (im Vorjahr: 65.759 T€) ein marktüblich verzinstes Darlehen an den Teilkonzern Immobilien sowie den dazugehörigen Zinsanteil.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der HPA betreffen angemietete Großschiffsliegeplätze jeweils am Containerterminal Burchardkai und am Containerterminal Tollerort in Hamburg. Der ausgewiesene Bilanzwert stellt den Barwert der Verbindlichkeiten dar und berücksichtigt eine Anmietungsdauer bis einschließlich 2062. Siehe auch ► Textziffer 45.

41. Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten gliedern sich wie folgt auf:

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten aus Steuern	7.039	8.454
Berufsgenossenschaftsbeiträge	4.763	4.748
Zuwendungen der öffentlichen Hand	2.438	2.079
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.984	1.282
Hafenfonds	1.952	1.354
Verbindlichkeiten aus Sozialversicherung	927	425
Zölle	0	3.680
Sonstige Schulden	2.662	3.541
	21.765	25.563

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.

Im Berichtsjahr flossen 351 T€ (im Vorjahr: 0 T€) aus Zuwendungen der öffentlichen Hand an den HHLA-Konzern.

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.

42. Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern

Soweit Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern bestehen, resultieren diese aus erwarteten Nachzahlungen zur Körperschaftsteuer, zum Solidaritätszuschlag und zur Gewerbesteuer.

Im Rahmen der Erstellung des Jahresabschlusses werden unter Zugrundelegung der im Abschlusszeitpunkt bekannten steuerrechtlichen Sachverhalte und der gültigen Rechtslage für die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag und die Gewerbesteuer entsprechende Rückstellungen gebildet.

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern	4.458	2.511

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

43. Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung wird gemäß IAS 7 Kapitalflussrechnung erstellt. Sie zeigt, wie sich der Bestand an flüssigen Mitteln des HHLA-Konzerns während des Geschäftsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert hat. Sie unterscheidet dabei zwischen Mittelbewegungen aus betrieblicher Tätigkeit, Investitions- und Finanzierungstätigkeit. Der Finanzmittelfonds beinhaltet Kassenbestand, Schecks sowie Guthaben bei Kreditinstituten mit einer Restlaufzeit von nicht mehr als 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 210.488 T€ geringer ausgefallen als im Vorjahr mit 266.069 T€. Gründe hierfür waren zum einen das niedrigere EBIT mit 186.277 T€ (im Vorjahr: 207.015 T€) und zum anderen der nicht zahlungswirksame Ergebniseffekt aus der Entflechtung der Intermodalaktivitäten in Höhe von 17.595 T€. Außerdem verminderten höhere Steuerzahlungen als Folge des Vorjahresergebnisses und darauf basierend höhere Steuervorauszahlungen für das Berichtsjahr den Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit. Gegenläufig dazu wirkte eine stärkere Umwandlung von Umsatzerlösen in Zahlungsmittelzugänge. In der Vorjahresperiode waren die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen hingegen deutlich angestiegen, ohne unmittelbar zu Zahlungseingängen zu führen.

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 160.892 T€ (im Vorjahr: 137.971 T€). Dieser im Vergleich zum Vorjahr höhere Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Auszahlung für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowie durch die Anlage kurzfristiger Einlagen. Gegenläufig wirkten Einzahlungen aus der Veräußerung von Anteilen an konsolidierten Unternehmen im Rahmen der Entflechtung des Segments Intermodal.

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 nicht nur die Ausgaben für Investitionen höher ausfielen sondern auch der Mittelzufluss des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit zurückging. Der Free Cashflow sank von 128.098 T€ auf 49.596 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 66.326 T€ für die Dividendenzahlung an Aktionäre und Minderheitsgesellschafter. Dies sind 11.829 T€ weniger als im Vorjahr. Weitere Auszahlungen ergaben sich im Zusammenhang mit Anteilserhöhungen an konsolidierten Unternehmen in Höhe von 91.000 T€ sowie durch Tilgungen von (Finanz-)Krediten und (Leasing-)Verbindlichkeiten. Demgegenüber stehen Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten in Höhe von 28.560 T€. Insgesamt resultiert hieraus im Berichtsjahr ein Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von 155.855 T€, während sich im Vorjahr ein Mittelabfluss in Höhe von 45.870 T€ ergab.

Finanzmittelfonds

Für Zwecke der Kapitalflussrechnung setzt sich der Finanzmittelfonds zum Bilanzstichtag, neben dem Bilanzausweis, wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	116.316	221.044
Kurzfristige Einlagen mit einer Laufzeit von 4 – 6 Monaten	50.000	30.000
Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestand	63.756	78.952
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen	230.072	329.996
Forderungen gegen die HGV	8.800	0
Verbindlichkeiten gegenüber der HGV	0	- 500
Forderungen Cash-Pool	0	2
Verbindlichkeiten Cash-Pool	0	- 4.695
Kurzfristige Einlagen mit einer Laufzeit von 4 – 6 Monaten	- 50.000	- 30.000
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	188.872	294.803

Die Forderungen gegenüber der HGV betreffen täglich fällige Tagesgeldguthaben.

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

44. 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.

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 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) und einen weiteren Containerterminal in Odessa/Ukraine. Komplementäre Dienstleistungen rund um den Container, z. B. die Wartung und Reparatur von Containern durch die Tochtergesellschaft HCCR, runden die Angebotspalette ab.

Intermodal

Das Segment Intermodal ist als Kernelement des entlang der Transportkette vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA darauf ausgerichtet, ein umfassendes Netzwerk im Seehafenhinterlandverkehr per Bahn und Lkw anzubieten. Die Bahngesellschaften METRANS 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.

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€	2012	2011
Segmentergebnis (EBIT)	185.377	204.525
Eliminierung der Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten und den Teilkonzernen	900	2.490
Konzernergebnis (EBIT)	186.277	207.015
Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	- 4.026	335
Zinsergebnis	- 29.359	- 32.726
Sonstiges Finanzergebnis	540	217
Ergebnis vor Steuern (EBT)	153.432	174.841

Segmentvermögen

In der Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen sind neben konsolidierungspflichtigen Sachverhalten und Finanzanlagen insbesondere Ansprüche aus laufenden und latenten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sowie der Finanzmittelfonds enthalten, die nicht dem Segmentvermögen zuzuordnen sind.

Überleitung des Segmentvermögens auf das Konzernvermögen

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Segmentvermögen	1.637.830	1.661.703
Eliminierung der Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten und den Teilkonzernen	- 697.735	- 639.714
Kurzfristige Anlagen vor Konsolidierung	539.228	429.514
Finanzanlagen	6.940	4.199
Latente Steueransprüche	42.826	22.243
Steuererstattungsansprüche	9.345	3.591
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen	230.072	329.996
Konzernvermögen	1.768.506	1.811.532

Sonstige Segmentinformationen

Die Überleitung zu den Konzerninvestitionen von - 229 T€ (im Vorjahr: - 1.873 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 - 1.094 T€ (im Vorjahr: - 3.954 T€) entfällt der gesamte Betrag auf die Zwischenergebniseliminierung zwischen den Segmenten und den Teilkonzernen.

Die Überleitung der nicht zahlungswirksamen Posten von 37 T€ (im Vorjahr: 102 T€) beinhaltet konsolidierungspflichtige Sachverhalte zwischen den Segmenten und den Teilkonzernen.

Informationen über geografische Gebiete

in T€	Deutschland		EU		Außerhalb EU		Summe		Konsolidierung		Konzern	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Segmenterlöse	870.098	977.533	213.163	199.780	45.281	39.959	1.128.542	1.217.272	0	0	1.128.542	1.217.272
Langfristiges Segmentvermögen	987.637	1.026.770	229.078	196.897	58.483	30.742	1.275.198	1.254.409	493.308	557.123	1.768.506	1.811.532
Investitionen in langfristiges Segmentvermögen	117.336	95.150	45.696	31.315	33.488	2.285	196.520	128.750	0	0	196.520	128.750

Für die Informationen nach Regionen werden die Segmenterlöse und die Angaben zum langfristigen Segmentvermögen nach dem Standort der Konzerngesellschaften segmentiert. 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 vom Ertrag enthalten.

Informationen über wichtige Kunden

Im HHLA-Konzern existiert kein Kunde, mit dem mehr als 10 % des gesamten Konzernumsatzes generiert wurden.

Sonstige Erläuterungen

45. Leasingverpflichtungen

Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen

Der Konzern hat für einige Grundstücke, verschiedene technische Anlagen sowie für Betriebs- und Geschäftsausstattung Finanzierungs-Leasing- und Mietkaufverträge abgeschlossen. Gegenstand dieser Verträge sind u. a. Kaimauern, Hebe- und 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, 2011 bzw. 2012 mietet die HHLA insgesamt vier neu fertiggestellte Kaimauern von der HPA, einem nahestehenden Unternehmen, an. Die feste Anmietung erfolgt zunächst bis 2036, die HHLA geht jedoch davon aus, dass die Anmietung dieser Vermögenswerte entsprechend der bisherigen Usancen über 50 Jahre erfolgt. Die Vertragsverhandlungen sind abgeschlossen. Der Abschluss der Verträge steht noch unter Gremienvorbehalt der HHLA; der Vorstand der HHLA geht von einer Zustimmung der Aufsichtsgremien aus. Die Verträge sehen Regelungen zur Haftungsverteilung bei Nichtigkeit und damit verbundener vorzeitiger Beendigung des Mietvertrages als Folge von EU-Rechtskollisionen vor. Der Vorstand der HHLA schätzt derzeit das Risiko einer EU-Rechtskollision als sehr gering ein. Die Anmietungen der Kaimauern sind auf Basis eines durchgeführten Barwerttests als Finanzierungs-Leasingverpflichtungen nach IAS 17 einzustufen. Es ergeben sich zu berücksichtigende Mindestleasingzahlungen inklusive erwarteter Mietzinssteigerungen von insgesamt 273.758 T€.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen und Mietkaufverträgen können auf deren Barwert wie folgt übergeleitet werden:

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Innerhalb eines Jahres	11.068	8.801
Zwischen einem und fünf Jahren	30.590	26.975
Über fünf Jahre	253.637	212.441
Summe Mindestleasingzahlungen	295.295	248.217
Innerhalb eines Jahres	5.626	4.406
Zwischen einem und fünf Jahren	10.244	9.848
Über fünf Jahre	114.153	93.119
Barwert der Mindestleasingzahlungen	130.023	107.373
Zinsaufwand aufgrund Abzinsung	165.272	140.844

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 Mietzinserhöhungen 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€	31.12.2012	31.12.2011
Innerhalb eines Jahres	36.010	37.265
Zwischen einem und fünf Jahren	133.387	138.161
Über fünf Jahre	802.151	923.131
	971.548	1.098.558

Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen aus Leasingverhältnissen in Höhe von 43.954 T€ (im Vorjahr: 42.554 T€) erfasst. Davon entfielen 1.683 T€ (im Vorjahr: 1.621 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€	31.12.2012	31.12.2011
Innerhalb eines Jahres	28.849	31.028
Zwischen einem und fünf Jahren	82.175	71.603
Über fünf Jahre	27.299	47.097
	138.323	149.728

Im Geschäftsjahr wurden Erlöse aus der Vermietung von Sachanlagen und von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 49.777 T€ (im Vorjahr: 47.942 T€) vereinnahmt.

46. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Für folgende Eventualschulden wurden keine Rückstellungen gebildet, weil das Risiko der Inanspruchnahme als wenig wahrscheinlich eingeschätzt wird.

Haftungsverhältnisse

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Bürgschaften	5.454	4.038
Patronatserklärungen	1.850	1.850
	7.304	5.888

Von den Bürgschaften entfallen auf quotal konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen 0 T€ (im Vorjahr: 553 T€).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Nominalwerte der sonstigen finanziellen Verpflichtungen zum Bilanzstichtag setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	31.12.2012	31.12.2011
Offene Bestellungen	108.421	92.977
Übrige sonstige Verpflichtungen	1.029.767	1.160.933
	1.138.188	1.253.910

Von den Verpflichtungen aus offenen Bestellungen entfallen 91.811 T€ (im Vorjahr: 81.393 T€) auf Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Die übrigen sonstigen Verpflichtungen enthalten 971.548 T€ (im Vorjahr: 1.098.558 T€) Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen, siehe auch ► Textziffer 45. Von den insgesamt ausgewiesenen übrigen sonstigen Verpflichtungen entfallen 58.685 T€ (im Vorjahr: 64.063 T€) auf quotal konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen.

47. Management von Finanzrisiken

Im Rahmen der Finanzierung seiner Geschäftstätigkeit setzt der Konzern kurz-, mittel- und langfristige Bankdarlehen, Finanzierungs-Leasing und Mietkaufverträge sowie Zahlungsmittel und kurzfristige Einlagen ein. Der Konzern verfügt über verschiedene weitere finanzielle Vermögenswerte und Schulden wie z. B. Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die unmittelbar im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit entstehen.

Des Weiteren geht der Konzern auch derivative Geschäfte ein. Zu den derivativen Finanzinstrumenten gehören vor allem Zinssicherungsinstrumente, wie Zinsswaps und Zinsscaps, sowie in geringem Umfang Devisentermingeschäfte. Zweck dieser derivativen Finanzinstrumente ist das Risikomanagement von Zins-, Währungs- und Rohstoffpreisrisiken, die sich aus der Geschäftstätigkeit des Konzerns und seinen Finanzierungsquellen ergeben.

Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente erfolgt zur Absicherung bestehender Grundgeschäfte sowie geplanter Transaktionen, deren Eintreten hinreichend wahrscheinlich ist. Der Abschluss entsprechender Geschäfte erfolgt ausschließlich mit Kontrahenten 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 20.336 T€ (im Vorjahr: 35.947 T€), 76,1 % (im Vorjahr: 75,0 %) der Darlehensaufnahmen des Konzerns festverzinslich. Im Vorjahr bestanden darüber hinaus Zinsscaps mit einem Bezugsbetrag von 3.824 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 482 T€ p. a., eine Erhöhung der Zinserträge aus Tages- und Termingeldanlagen um 1.194 T€ p. a. und eine Erhöhung der Erträge aus Zinssicherungsinstrumenten um 102 T€ p. a. zur Folge. Die Marktwerte der Zinssicherungsinstrumente würden sich um 259 T€ erhöhen. Hiervon würden 145 T€ direkt im Eigenkapital und 114 T€ in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, deren Ergebnis sich vor Steuern um insgesamt 928 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 ge-

sicherte Grundgeschäft. Der Konzern schließt Devisenterminkontrakte erst dann ab, wenn feste Ansprüche bzw. Verpflichtungen entstanden sind.

Zum Bilanzstichtag bestanden keine Kurssicherungsgeschäfte, anders als im Vorjahr, in dem Kurssicherungsgeschäfte mit einem Nominalbetrag von 67 T€ und einem negativen Marktwert in Höhe von - 5 T€ im Konzern existierten.

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.

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 2011 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€	31.12.2012	31.12.2011
Nicht fällige und nicht wertgeminderte Forderungen	99.497	114.959
Überfällige und nicht wertgeminderte Forderungen	28.540	36.812
davon bis zu 30 Tage	24.066	28.994
davon 31 bis 90 Tage	3.661	6.067
davon 91 Tage bis 1 Jahr	801	1.406
davon über 1 Jahr	12	345
	128.037	151.771

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	2012	2011
Wertberichtigungen am 01.01.	2.504	2.732
Zuführungen (Aufwendungen für Wertberichtigungen)	1.614	2.360
Verbrauch	- 519	- 2.166
Auflösungen	- 978	- 422
Wertberichtigungen am 31.12.	2.621	2.504

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 46 aufgeführten Haftungsverhältnissen resultieren.

Liquiditätsrisiko

Mithilfe einer mittelfristigen Liquiditätsplanung, der Streuung der Fristen der in Anspruch genommenen Darlehen und Finanzierungs-Leasingverhältnisse sowie durch bestehende Kreditlinien und Finanzierungszusagen stellt der Konzern sicher, dass die Liquidität jederzeit gewährleistet ist. Sofern für einzelne Darlehen Kreditaufgaben vereinbart sind, wird deren Einhaltung laufend überwacht. Bei Bedarf leitet die HHLA Maßnahmen ein, um die Erfüllung der Auflagen sicherzustellen.

Bezüglich der Tilgungen der Darlehen des HHLA-Konzerns, der Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern, der Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasing und der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten verweisen wir auf die Restlaufzeitengliederung für finanzielle Verbindlichkeiten unter ► Textziffer 38.

Zukünftig werden folgende Liquiditätsabflüsse aufgrund von Zinszahlungen erwartet:

in T€	Summe	31.12.2012		
		davon bis 1 Jahr	davon 1 bis 5 Jahre	davon über 5 Jahre
Liquiditätsabfluss aufgrund zukünftiger Zinszahlungen für Darlehen mit fixen Zinskonditionen	43.961	6.698	18.732	18.531
Liquiditätsabfluss aufgrund zukünftiger Zinszahlungen für Darlehen mit variablen Zinskonditionen	2.737	804	1.544	389
	46.698	7.502	20.276	18.920

in T€	Summe	31.12.2011		
		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

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€	31.12.2012	31.12.2011
Innerhalb eines Jahres	703	781
Zwischen einem und fünf Jahren	1.144	1.902
Über fünf Jahre	0	123
	1.847	2.806

Finanzinstrumente

Zeitwert

Mit Ausnahme der unter ► Textziffer 38 aufgeführten langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten bestehen keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Buchwerten und den Zeitwerten der Finanzinstrumente.

Eine Aufgliederung der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten nach den Bewertungskategorien des IAS 39 und anderer Standards ergibt sich wie folgt:

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2012

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	5.160		4.451	4.324	13.935
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	128.037				128.037
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen	24.928				24.928
Sonstige finanzielle Forderungen	2.382				2.382
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristige Einlagen	230.072				230.072
	390.579	0	4.451	4.324	

Finanzielle Verbindlichkeiten 31.12.2012

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	932	903	357.664	15.788	77.043	452.330
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			65.850			65.850
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen				184.669		184.669
	932	903	423.514	200.457	77.043	

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	

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 23 T€ (im Vorjahr: 9 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 64 T€ (im Vorjahr: 228 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 - 43 T€ (im Vorjahr: - 418 T€) im Eigenkapital erfasst. Aufgrund von Veränderungen im Konsolidierungskreis wurden Verluste in Höhe von 1.065 T€ aus dem Eigenkapital ausgebucht.

Hinsichtlich der erfassten Zinserträge und Zinsaufwendungen verweisen wir auf die Aufstellung zum Finanzergebnis unter ► Textziffer 16.

Bei den gemäß IAS 32 zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzverbindlichkeiten handelt es sich um Verbindlichkeiten gegenüber anderen Gesellschaftern (vergleiche ► Textziffer 35). Dieses Finanzinstrument ist der Stufe 3 gemäß IFRS 7.27(a) zuzuordnen. Die ausgewiesene Verbindlichkeit stellt den Barwert der erwarteten Zahlungsverpflichtungen des Konzerns für die Jahre 2012 bis 2014 dar. Die Ermittlung basiert auf den Annahmen der Konzernplanung, bei der jährliche Schätzungsanpassungen erfolgen. Der ergebniserhöhende Effekt aus Anpassungen beträgt 4.527 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 31.12.2012	Marktwerte 31.12.2012		Marktwerte 31.12.2011	
				positiv	negativ	positiv	negativ
Zinsswaps	3,82 % bis 4,33 %	1M bis 6M EURIBOR	20.336	0	- 1.835	0	- 2.921
Zinsscaps	3,50 %	6M EURIBOR	0	0	0	1	0
			20.336	0	- 1.835	1	- 2.921

Die Restlaufzeit der Zinsderivate beträgt zwischen zwölf Monaten und vier 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 9.299 T€ (im Vorjahr: 22.036 T€) und einem Marktwert von - 903 T€ (im Vorjahr: - 1.924 T€) im Rahmen von Cashflow-Hedge-Beziehungen zur Sicherung der künftigen Zahlungsströme aus verzinlichen Verbindlichkeiten bilanziert. Die abgesicherten Zahlungsströme werden voraussichtlich in einem Zeitraum von bis zu vier Jahren eintreten. Der Bezugsbetrag der Zinsswaps wird dabei über die Laufzeit des Derivats jeweils dem voraussichtlichen Tilgungsverlauf der Darlehen angepasst.

48. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden 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 beherrscht oder maßgeblich beeinflusstes Unternehmen, die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der HHLA sowie die Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen des HHLA-Konzerns als nahestehende Unternehmen und Personen definiert. Die HGV ist das oberste Mutterunternehmen der HHLA, das einen Konzernabschluss veröffentlicht. 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	
	2012	2011	2012	2011	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011
Unternehmen mit beherrschendem Einfluss auf den Konzern	523	909	4.174	4.519	11.156	0	65.776	65.759
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	3.199	341	726	2.760	355	903	963	4.085
Joint Ventures	6.286	9.852	5.874	5.423	1.537	1.388	1.517	654
Assoziierte Unternehmen	6.098	197	971	3	10.444	91	904	0
Sonstige Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen	5.838	19.602	28.793	28.521	1.436	1.374	115.509	95.208
	21.944	30.901	40.538	41.226	24.928	3.756	184.669	165.706

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 Forderungen aus dem Cash-Clearing mit der HGV in Höhe von 8.800 T€ (im Vorjahr: Verbindlichkeiten in Höhe von 500 T€). Forderungen der HHLA wurden im Berichtsjahr mit 0,13 bis 0,83 % p. a. (im Vorjahr: 0,40 bis 2,08 % p. a.) verzinst. Die Zinssätze für Verbindlichkeiten der HHLA betragen 0,23 bis 0,93 % p. a. (im Vorjahr: 0,50 bis 2,18 % p. a.).

Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen in Höhe von 114.235 T€ (im Vorjahr: 93.676 T€) über die Anmietung von vier Großschiffsliegeplätzen von der HPA werden unter den sonstigen Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen ausgewiesen.

Die Erlöse unter den sonstigen Transaktionen enthielten im Vorjahr unter anderem eine von der HPA veranlasste Entschädigungszahlung über 15.000 T€ für entgangene Flächennutzung im Hamburger Hafen.

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 den finanzierenden Banken abgegeben. Die entsprechenden Darlehensverbindlichkeiten weisen einen Nominalbetrag von 248.000 T€ (im Vorjahr: 248.000 T€) auf und valutieren zum Bilanzstichtag noch in Höhe von rund 193.500 T€ zuzüglich Zinsen (im Vorjahr: 201.763 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 besichert und mit Ausnahme der Tagesgeldanlagen im Rahmen des Clearings und der Darlehensverbindlichkeit gegenüber der HGV unverzinslich.

Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern weder im Berichtsjahr noch im Vorjahr gewährt.

Die folgende Darstellung enthält die Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen sowie die sonstigen Beteiligungen der HHLA:

Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern per 31. Dezember 2012

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Eigenkapital in T€	Ergebnis des Geschäftsjahres	
	direkt in %	indirekt in %		Jahr	in T€
	Hafenlogistik				
Segment Container					
HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1,2,3}	100,0		111.449	2012	0
HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg ^{1,2,3}		100,0	1.942	2012	0
HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg ^{1,2,3}		100,0	34.741	2012	0
HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg ¹		100,0	19.466	2012	2.037
HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg ^{1,2,3}		74,9	74.072	2012	0
SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg ^{1,2,3}		74,9	601	2012	0
Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg ⁴		37,5	113	2012	3
HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg ^{1,2,3}		74,9	6.360	2012	0
CuxPort GmbH, Cuxhaven ⁶		25,1	6.842	2011	1.335
FLZ Hamburger Feeder Logistik Zentrale GmbH, Hamburg ⁴		66,0	25	2012	0
HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1,2,3}	100,0		76.961	2012	0
Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1,2,3}		100,0	26	2012	0
Cuxcargo Hafенbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven ⁵	50,0		3	2012	5
Cuxcargo Hafенbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven ⁵	50,0		16	2012	0
DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg ⁵	23,0	17,4	1.737	2012	908
SC HPC UKRAINA, Odessa/Ukraine ¹		100,0	66.580	2012	7.350
Segment Intermodal					
HHLA Intermodal GmbH, Hamburg ^{1,2,3}	100,0		29.043	2012	0
CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg ^{1,2,3}		100,0	1.256	2012	0
CIT Container Inland Trucking GmbH, Hamburg ⁵		50,0	36	2011	13
HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen ¹		100,0	4.984	2012	- 892
HHLA Intermodal Polska Terminals Sp. z o.o., Warschau/Polen ^{1,5}		100,0	4	2012	- 3
METRANS a.s., Prag/Tschechien ¹		86,5	128.936	2012	21.757
METRANS (Deutschland) GmbH, Hamburg ^{1,5}		86,5	156	2012	9
METRANS (Danubia) a.s., Dunajská Streda/Slowakei ¹		86,5	22.277	2012	3.088
METRANS Danubia Kft., Győr/Ungarn ^{1,5}		86,5	140	2012	130
METRANS Adria D.O.O., Koper/Slowenien ^{1,5}		86,5	416	2012	9
METRANS D.O.O., Rijeka/Kroatien ^{1,5}		86,5	- 10	2012	- 5
METRANS Danubia Krems GmbH, Krems an der Donau, Österreich ^{1,5}		86,5	775	2012	223
METRANS DYKO Rail Repair Shop s.r.o., Prag/Tschechien ¹		86,5	3.131	2012	45
METRANS Rail s.r.o., Prag/Tschechien ¹		69,2	1.414	2012	563
METRANS Rail (Deutschland) GmbH, Kirnitzschtal ^{1,5}		69,2	245	2012	137
IBZ Pankrác a.s., Nýřany/Tschechien ^{1,5}		80,8	221	2012	6

Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern per 31. Dezember 2012

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Eigenkapital in T€	Ergebnis des Geschäftsjahres	
	direkt in %	indirekt in %		Jahr	in T€
JPFE-07 INVESTMENTS s.r.o., Ostrava/Tschechien ^{1,5}		86,5	821	2012	- 9
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg ¹		100,0	- 271	2012	- 9.008
POLZUG Intermodal Polska sp. z o.o., Warschau/Polen ¹		100,0	1.666	2012	- 1.238
POLZUG INTERMODAL LLC, Poti/Georgien ¹		75,0	534	2012	381
IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg ⁵		50,0	29	2012	3
IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg ⁵		50,0	47	2012	- 93
Segment Logistik					
HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg ^{1,2,3}	100,0		1.367	2012	0
HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, Hamburg ^{1,2,3}		100,0	102	2012	0
Uniconsult Universal Transport Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1,2,3}		100,0	100	2012	0
UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg ¹	51,0		4.782	2012	1.464
ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg ⁴		25,5	326	2012	20
HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg ⁶	51,0		7.962	2012	- 2.333
Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ⁶	51,0		311	2012	147
HHLA Logistics GmbH, Hamburg ^{1,2,3}	100,0		- 1.237	2012	0
HHLA Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG, Hamburg ¹	100,0		587	2012	9
HHLA Logistics Altenwerder Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg ^{1,5}	100,0		47	2012	- 1
Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{3,4}	49,0		k. A.	2012	k. A.
HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH, Hamburg ¹		51,0	725	2012	54
Holding/Übrige					
GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg ^{1,2,3}	100,0		3.609	2012	0
HHLA-Personal-Service-GmbH, Hamburg ^{1,2,3}	100,0		45	2012	0
HCCR Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg ¹		100,0	33	2012	0
Immobilien					
Segment Immobilien					
Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1,2,3}	100,0		4.518	2012	0
GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg ^{1,2,3}	100,0		8.184	2012	0
GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg ¹	100,0		12.232	2012	1.476

¹ Beherrschte Unternehmen

² Mit diesen Unternehmen bestanden 2012 Ergebnisabführungsverträge.

³ Bei diesen Unternehmen wird die Offenlegungserleichterung des § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

⁴ Quotal konsolidierte Unternehmen

⁵ 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.

⁶ At equity bilanzierte Unternehmen

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 der Aufsichtsrat und dessen nahe Familienangehörige zum Kreis der nahestehenden Personen. Außer den nachfolgend aufgeführten Angaben gab es im Geschäftsjahr 2012 keine berichtspflichtigen Geschäfte mit nahestehenden Personen und deren nahen Familienangehörigen.

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. Grundlage der Berechnung sind das um außerordentliche Erträge aus Grundstücks- und Firmenveräußerungen reduzierte durchschnittliche Ergebnis der letzten drei Jahre vor Zinsen und Steuern (EBIT) und vor Zuführung zu den Pensionsrückstellungen, die durchschnittliche Kapitalrentabilität (ROCE) sowie die Erreichung von Zielen in den Bereichen Umwelt (Reduzierung des CO₂-Wertes pro umgeschlagenem und transportiertem Container) und Soziales (mit den Komponenten Aus- und Fortbildung, Gesundheit und Beschäftigung) in dem gleichen Betrachtungszeitraum. Dabei wurden für 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 ruhegehaltstfähigen 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€	2012	2011
Erfolgsunabhängige Vergütung		
Grundvergütung	1.440	1.765
Nebenleistungen	46	279
Erfolgsabhängige Vergütung	1.641	2.009
	3.127	4.053

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 zahlenden Restvergütung.

Bezüge früherer Mitglieder des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 1.385 T€ (im Vorjahr: 782 T€). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Mitgliedern des Vorstands sind 8.365 T€ (im Vorjahr: 4.278 T€) und für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen sind 11.417 T€ (im Vorjahr: 10.340 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 282 T€ (im Vorjahr: 291 T€).

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 26. Mai 2010 bzw. der am 15. Juni 2012 bekannt gemachten Fassung des Kodex vom 15. Mai 2012 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 48 dieses Berichts. Im Jahr 2012 haben Vorstand und Aufsichtsrat die Themen der Corporate Governance erörtert und am 7. Dezember 2012 die Entsprechenserklärung 2012 gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite (www.hhla.de) dauerhaft zugänglich gemacht.

50. Honorar des Abschlussprüfers

Für die erbrachten Dienstleistungen des Abschlussprüfers des Konzernabschlusses, Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, sind folgende Honorare als Aufwand erfasst worden:

in T€	2012	2011
Abschlussprüfungsleistungen	531	491
Andere Bestätigungsleistungen	79	69
Steuerberatungsleistungen	0	27
Sonstige Leistungen	14	26
	624	613

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

Im Januar 2013 wurden die im Rahmen einer Restrukturierung im Segment Logistik als zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte mit einem Buchgewinn von rund 5 Mio. € veräußert.


Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2012 nicht ein.

Hamburg, 5. März 2013

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT



Klaus-Dieter Peters



Dr. Stefan Behn



Heinz Brandt



Dr. Roland Lappin

Jahresabschluss der AG

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

in €	2012	2012	2011	2011
1. Umsatzerlöse		142.704.922,21		140.264.949,38
2. Erhöhung/Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		21.800,26		- 2.258.772,74
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		466.566,30		358.912,12
4. Sonstige betriebliche Erträge davon Erträge aus der Währungsumrechnung 3.469,53 € (im Vorjahr: 3.450,67 €)		8.068.575,51		3.675.844,89
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	4.272.846,56		5.335.036,01	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.314.205,52	5.587.052,08	1.432.764,69	6.767.800,70
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	95.782.085,78		93.906.495,23	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung, davon für Altersversorgung 5.157.063,70 € (im Vorjahr: 4.533.008,15 €)	20.757.715,92	116.539.801,70	20.118.406,21	114.024.901,44
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		6.399.710,73		5.917.944,91
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung 1.739,31 € (im Vorjahr: 4.496,06 €)		36.334.440,95		35.954.613,31
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		123.134.160,50		162.048.470,46
10. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen 726.223,09 € (im Vorjahr: 862.637,44 €)		3.945.815,28		4.164.070,44
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen 4.422.531,91 € (im Vorjahr: 5.614.785,01 €) davon Erträge aus Abzinsung 0,00 € (im Vorjahr: 19.815,00 €)		7.061.303,92		9.017.625,74
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme		6.341.833,13		1.251.156,37
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen 3.637.527,48 € (im Vorjahr: 4.593.036,70 €) davon Aufwendungen aus Abzinsung 18.518.729,70 € (im Vorjahr: 16.206.571,62 €)		22.566.893,19		21.011.799,69
14. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		91.633.412,20		132.342.883,87
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag davon Aufwand aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern 299.516,23 € (im Vorjahr: 5.261.530,26 €)		26.906.096,73		39.741.579,86
16. Sonstige Steuern		441.442,10		462.403,32
17. Jahresüberschuss		64.285.873,37		92.138.900,69
18. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		216.110.617,11		165.703.545,72
19. Ausschüttung		48.236.242,11		41.731.829,30
20. Bilanzgewinn		232.160.248,37		216.110.617,11

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, für das Geschäftsjahr 2012 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 2012 und die Bilanz zum 31. Dezember 2012 abgebildet.

Bilanz

zum 31. Dezember 2012

in €	31.12.2012	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2011
Aktiva				
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene Software	1.466.883,02		1.589.944,00	
2. Geleistete Anzahlungen	53.250,00	1.520.133,02	0,00	1.589.944,00
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	70.861.889,15		75.135.654,95	
2. Technische Anlagen und Maschinen	2.381.496,30		2.531.836,05	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.275.215,78		2.904.498,46	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.118.737,96	84.637.339,19	2.781.710,21	83.353.699,67
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	228.325.243,93		226.037.545,57	
2. Beteiligungen	3.279.163,18		2.618.861,54	
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	920.839,80	232.525.246,91	706.402,85	229.362.809,96
		318.682.719,12		314.306.453,63
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	173.306,12		181.769,66	
2. Unfertige Leistungen	1.777.249,81	1.950.555,93	1.755.449,55	1.937.219,21
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	859.685,20		885.637,50	
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 394.053,05 € (im Vorjahr: 404.883,82 €)	2.699.794,44		1.043.219,43	
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	493.794.111,27		427.695.614,83	
4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10.417.223,80		10.063,97	
5. Sonstige Vermögensgegenstände davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.143.259,02 € (im Vorjahr: 1.224.327,41 €)	13.590.604,42	521.361.419,13	8.883.631,47	438.518.167,20
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		199.625.655,34		283.236.759,66
		722.937.630,40		723.692.146,07
C. Rechnungsabgrenzungsposten		780.934,70		323.482,37
D. Aktive latente Steuern		26.483.487,25		25.568.251,54
		1.068.884.771,47		1.063.890.333,61

Bilanz

zum 31. Dezember 2012

in €	31.12.2012	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2011
Passiva				
A. Eigenkapital				
I. Gezeichnetes Kapital				
1. Hafenlogistik	70.048.834,00		69.975.326,00	
2. Immobilien	2.704.500,00	72.753.334,00	2.704.500,00	72.679.826,00
II. Kapitalrücklage				
1. Hafenlogistik	136.771.470,63		134.915.393,63	
2. Immobilien	506.206,26	137.277.676,89	506.206,26	135.421.599,89
III. Gewinnrücklagen				
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
IV. Bilanzgewinn				
1. Hafenlogistik	217.448.194,18		202.971.678,40	
2. Immobilien	14.712.054,19	232.160.248,37	13.138.938,71	216.110.617,11
		504.948.938,48		486.969.722,22
B. Rückstellungen				
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		292.116.413,74		289.079.536,47
2. Steuerrückstellungen		0,00		956.209,32
3. Sonstige Rückstellungen		34.195.133,52		32.337.595,42
		326.311.547,26		322.373.341,21
C. Verbindlichkeiten				
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen		2.024.149,95		1.974.495,89
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.973.240,89		1.746.064,73
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg		3.688,61		10.743,00
4. Verbindlichkeiten gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg		56.473.774,84		65.758.851,79
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		163.533.103,58		173.301.646,69
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		3.813.255,72		1.147.273,96
7. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern 2.046.611,94 € (im Vorjahr: 2.777.702,19 €) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 1.413.003,02 € (im Vorjahr: 1.867.289,53 €)		7.046.957,07		9.012.410,63
		234.868.170,66		252.951.486,69
D. Rechnungsabgrenzungsposten		472.161,33		526.581,69
E. Passive latente Steuern		2.283.953,74		1.069.201,80
		1.068.884.771,47		1.063.890.333,61

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 2012 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, 5. März 2013

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.

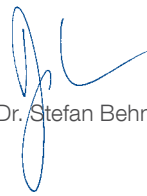
Hamburg, 5. März 2013

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Klaus-Dieter Peters



Dr. Stefan Behn



Heinz Brandt



Dr. Roland Lappin

Berichtsprofil

Nachhaltiges Wirtschaften ist seit jeher fest im Geschäftsmodell der HHLA verankert: Auf ökologisch vorbildliche Weise verknüpft das Unternehmen globale Warenströme zu klima- und ressourcenschonenden Transportketten. Auch die Unternehmensführung ist am Prinzip der nachhaltigen Wertschöpfung ausgerichtet und belegt, wie ökologische und wirtschaftliche Ziele in Einklang gebracht werden können. Die zehn Handlungsfelder der HHLA im Rahmen der Nachhaltigkeitsinitiative „Auf Kurs“ umfassen ökologische, soziale und ökonomische Aspekte. Um dies transparent zu dokumentieren, orientiert sich der vorliegende Bericht am Leitfaden (Version GRI 3.1) der Global Reporting Initiative (GRI).

Inhalt und Struktur des Berichts

Die inhaltliche Struktur des Geschäftsberichts ist grundsätzlich durch die vom deutschen Handelsgesetzbuch (HGB) festgelegte Publizitätspflicht für Kapitalgesellschaften geregelt. Neben Angaben zur finanziellen und ökonomischen Entwicklung des Unternehmens finden auch Inhalte aus dem HHLA-Nachhaltigkeitsprogramm „Auf Kurs“ Eingang in die Berichterstattung. Ein erweiterter Nachhaltigkeitsrat, bestehend aus Führungskräften des Konzerns mit externer Fachunterstützung, verantwortet die Nachhaltigkeitsstrategie. In diesen Gremien werden konzernweit nachhaltigkeitsrelevante Themen und Maßnahmen diskutiert und verabschiedet sowie die bestehende Stakeholderstruktur regelmäßig geprüft und aktualisiert. Die Daten zur ökonomischen Leistung, ökologischen und sozialen Themen werden zentral von den Bereichen Finanzen, Nachhaltigkeit und Personal aufbereitet und zur Verfügung gestellt.

Konzernlagebericht und Konzernabschluss wurden von Ernst & Young geprüft. Außerdem wurde der Bericht der GRI vorgelegt und dort in die Kategorie „B+“ eingestuft. Der GRI-Index verweist auf die Stellen innerhalb dieses Geschäftsberichts bzw. auf die HHLA-Website, an denen Auskunft zu den einzelnen GRI-Indikatoren gegeben wird.

Berichtsgrenzen

Der Berichtszeitraum umfasst das Geschäftsjahr 2012 (1. Januar bis 31. Dezember 2012). Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf diesen Zeitraum oder auf den Stand am Ende der Berichtsperiode. Falls einzelnen Informationen andere Zeiträume zugrunde liegen, wird dies explizit angegeben. Der Bericht wird jährlich veröffentlicht. Er orientiert sich in diesem Jahr zum ersten Mal am GRI-Standard. Der letzte Geschäftsbericht erschien am 30. März 2011.

Sofern nicht anders vermerkt, umfassen Kennzahlen und Informationen im vorliegenden Bericht den gesamten Konzern einschließlich der Beteiligungsgesellschaften mit Mehrheitsbeteiligungen.

Einige Angaben enthalten zukunftsbezogene Aussagen. Diese Einschätzungen und Angaben wurden nach bestem Wissen und Gewissen vorgenommen. Zukünftige globale Wirtschaftsbedingungen, gesetzliche Vorschriften, Marktbedingungen, Aktivitäten der Mitbewerber und andere Faktoren liegen außerhalb der Kontrolle der HHLA.

Datenerhebung und Berechnungsmethoden

Sämtliche Daten und Informationen wurden von den jeweils fachlich zuständigen Einheiten mit repräsentativen Methoden für den Berichtszeitraum erhoben.

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.

Nachhaltigkeitsrelevante Kennzahlen werden auf monatlicher Basis in das interne Management-Informationssystem eingepflegt und halbjährlich ausgewertet. Der Vorstand erhält dazu einen Bericht. Jährlich werden die Leistungsindikatoren der Nachhaltigkeit berechnet und im durch Wirtschaftsprüfer attestierten Lagebericht des Geschäftsberichts veröffentlicht. Dadurch ist eine Zuverlässigkeit der Daten gegeben. Eine Vergleichbarkeit und Konsistenz der Daten ist durch die Beachtung gängiger internationaler Berichtsstandards gewährleistet (z.B. Greenhouse Gas Protocol).

Die Chancen und Risiken werden durch ein umfangreiches Risikomanagementsystem analysiert. Die Einhaltung der relevanten und anerkannten branchenspezifischen, nationalen und internationalen Standards sowie unternehmensinterner Richtlinien wird bei der HHLA als wesentlicher Teil der Corporate Governance verstanden.

Arbeitsabläufe und Prozesse sind im Einklang mit diesen Regelungen gestaltet. Externe Audits (u.a. zu ISO 14001, ISO 9001, CTQI (Container Terminal Quality Indicator)) bestätigen die Einhaltung anerkannter, internationaler Standards.

Aufgrund der Vielfältigkeit des Engagements der HHLA können nicht alle Informationen im vorliegenden Printbericht abgebildet werden. Weitere Informationen sind abzurufen unter: ► www.hhla.de

GRI-Index

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
1. Strategie und Analyse			
1.1 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers		Seite 6, 7, 10-12	■
1.2 Auswirkungen der Geschäftstätigkeit sowie Chancen und Risiken		Seite 6, 7, 73–75, 113 ff., 123 ff. http://hlla.de/de/investor-relations/corporate-governance/compliance.html	■
2. Organisationsprofil			
2.1 Name der Organisation		Seite 71	■
2.2 Wichtigste Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen		Seite 6, 7, 73–75	■
2.3 Organisationsstruktur		Seite 1, 4, 5, 70–72, 196	■
2.4 Hauptsitz der Organisation	Hamburg, Deutschland		■
2.5 Länder mit Geschäftstätigkeitsschwerpunkt		Seite 196	■
2.6 Eigentümerstruktur und Rechtsform		Seite 46, 146 f.	■
2.7 Märkte		Seite 73–75,76	■
2.8 Größe der Organisation		U2 (Kennzahlen), Seite 83, 96 f., 103 ff.	■
2.9 Wesentliche Änderungen der Größe, Struktur oder der Eigentumsverhältnisse		Seite 71, 95 f., 99 f.	■
2.10 Im Berichtszeitraum erhaltene Auszeichnungen		Seite 46, 92	■
3. Berichtsparameter			
3.1 Berichtszeitraum		Seite 208	■
3.2 Veröffentlichung des letzten Berichts		Seite 208	■
3.3 Berichtszyklus		Seite 208	■
3.4 Ansprechpartner		Seite 220	■
3.5 Vorgehensweise zur Bestimmung der Berichtsinhalte		Seite 208	■
3.6 Berichtsgrenze		Seite 208	■
3.7 Beschränkungen des Berichtsumfangs		Seite 208	■
3.8 Joint Ventures, Tochterunternehmen, ausgelagerte Tätigkeiten		Seite 208	■
3.9 Datenerhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen		Seite 208	■
3.10 Änderungen in der Darstellung im Vergleich zu früheren Berichten			□
3.11 Änderungen des Umfangs, der Berichtsgrenzen oder der verwendeten Messmethoden			□
3.12 GRI-Index		Seite 209 ff.	■
3.13 Externe Prüfung des Berichts		Seite 50 f.	■

Berichtsstatus: ■ vollständige Angaben ■ Teilangaben □ keine Angaben bzw. nicht relevant

Inhalte: Schwarz = Kernindikator Grau = Zusatzindikator

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
4. Governance, Verpflichtungen und Engagement			
4.1 Führungsstruktur		Seite 48 ff., 53 ff.	■
4.2 Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden		Seite 48 ff., 53 ff., 62	■
4.3 Unabhängige Mitglieder des höchsten Leitungsorgans		Seite 48 ff., 62	■
4.4 Mechanismen für Empfehlungen von Aktionären und Mitarbeitern an das höchste Leitungsorgan		Seite 58 www.hhla.de/hauptversammlung	■
4.5 Zusammenhang zwischen Bezahlung der Führungsgremien und der Unternehmensführung		Seite 59–61	■
4.6 Mechanismen zur Vermeidung von Interessenskonflikten		Seite 36 ff., 57	■
4.7 Qualifikation der Mitglieder des höchsten Leitungsorgans in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen		Seite 56 f.	■
4.8 Intern entwickelte Leitbilder, Verhaltenskodex und Prinzipien		Seite 55 f., 76, 80–82, 85 f., 89 f. http://hhla.de/de/unternehmenskultur.html	■
4.9 Verfahren des höchsten Leitungsorgans zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung	Die Verantwortung für die Nachhaltigkeit liegt beim Vorstandsvorsitzenden. Die organisatorische Verankerung der Nachhaltigkeit im Unternehmen erfolgt durch die Stabsstelle Nachhaltigkeit sowie einen Nachhaltigkeitsrat, bestehend aus Führungskräften des Konzerns mit externer Fachunterstützung.	Seite 89, 208 http://hhla.de/de/nachhaltigkeit/organisation/	■
4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des höchsten Leitungsorgans		Seite 53 ff., 60 f.	■
4.11 Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips		Seite 79 f., 80 ff.	■
4.12 Unterstützung externer Vereinbarungen und Prinzipien		Seite 55 f. http://hhla.de/de/investor-relations/corporate-governance/entsprechenserkl.html	■
4.13 Mitgliedschaft in Verbänden	Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) / Hafen Hamburg Marketing (HHM) / Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (UVHH) / Logistik-Initiative Hamburg / Industrieverband Hamburg (IVH)		■
4.14 Einbezogene Stakeholder	Die HHLA steht in regelmäßigem Dialog mit ihren Stakeholdern aus den verschiedensten Bereichen. Identifizierte Stakeholder sind Kunden (z.B. Reedereien), Kunden von Kunden (z.B. Versender), Beschäftigte und ihre Angehörigen, Lieferanten, die Medien, potenzielle und bestehende Aktionäre, Verbände und Institutionen, wissenschaftliche Einrichtungen, politische Entscheidungsträger, Anwohner der Terminals sowie die interessierte Öffentlichkeit.	Seite 208	■
4.15 Identifizierung der Stakeholder	Der Nachhaltigkeitsrat hat im November 2012 mit externer Unterstützung die bestehende Stakeholderstruktur durch interne Interviews geprüft und aktualisiert.		■

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
4.16 Einbeziehung der Stakeholder	Während zahlreicher Veranstaltungen und durch verschiedene Kommunikationskanäle findet eine fortlaufende Einbeziehung der unterschiedlichen Stakeholder statt, u. a. durch regelmäßige Besprechungen mit Anwohnern zum Thema Lärm, durch Veranstaltungen über die geplante Entwicklung des Unternehmens mit Kunden und Shareholdern oder durch Fachführungen über die HHLA-Terminals. Bestehende und potenzielle Kunden geben durch die Key-Account-Betreuung wichtige Impulse für die nachhaltige Entwicklung der HHLA. Gleiches gilt für potenzielle und bestehende Aktionäre bei Roadshows.	Seite 208	■
4.17 Fragen und Bedenken der Stakeholder	Im Rahmen des Dialogs mit Nachbarn der Hafenterminals wurden lärmreduzierte Geräte angeschafft, es wurde eine Hotline geschaltet und es wurden lärmminimierte operative Prozesse eingeführt. Die Anregungen der Nachbarn werden systematisch statistisch ausgewertet und im Rahmen des partnerschaftlichen Dialogs präsentiert. Das Thema Fahrrinnenanpassung der Unterelbe wurde durch Mitteilungen über das erwartete Schiffsgrößenwachstum begleitet. Auf Anregung von Stakeholdern weisen wir z.B. die CO ₂ -Emissionen je umgeschlagenen Container jährlich aus.	Seite 192	■
Ökonomische Leistungsindikatoren			
Managementansatz		Seite 55 f., 88 f., 90 f. http://hhl.de/de/nachhaltigkeit/strategie.html http://hhl.de/de/nachhaltigkeit/oekologie.html	■
EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert		Seite 47, 92, 94 ff., 132 ff., 162	■
EC2 Finanzielle Folgen des Klimawandels		Seite 87 f., 89 ff., 121	■
EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen		Seite 162	■
EC4 Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand		Seite 157	■
EC5 Spanne des Verhältnisses der Standard-eintrittsgehälter zum lokalen Mindestlohn			□
EC6 Standortbezogene Auswahl von Zulieferern		Seite 85 f. http://hhl.de/de/nachhaltigkeit/oekologie.html	■
EC7 Standortbezogene Personalauswahl		Seite 83, 92	■
EC8 Infrastrukturinvestitionen, die vorrangig im öffentlichen Interesse erfolgen			□
EC9 Wesentliche indirekte wirtschaftliche Auswirkungen			□

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
Ökologische Leistungsindikatoren			
	Managementansatz	Seite 55 f., 88 f., 90 f. http://hbla.de/de/nachhaltigkeit/strategie.html http://hbla.de/de/nachhaltigkeit/oekologie.html	■
EN1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht und Volumen	Die HHLA ist schwerpunktmäßig ein Dienstleistungsunternehmen in Häfen und im Güterbahnbereich, der Input von Material für die Produktion von Gütern entfällt damit weitgehend.	■
EN2	Anteil von Recyclingmaterial am Gesamtmaterialereinsatz		□
EN3	Direkter Energieverbrauch	Seite 90	■
EN4	Indirekter Energieverbrauch	Seite 90	■
EN5	Eingesparte Energie aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerungen	Seite 90 f.	■
EN6	Initiativen für eine Erhöhung der Energieeffizienz und Initiativen, die auf erneuerbaren Energien basieren	Seite 87 f., 90 f.	■
EN7	Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs und gezielte Einsparungen	Seite 90 f.	■
EN8	Gesamtwasserentnahme	Seite 91	■
EN9	Wasserquellen, die wesentlich von der Wasserentnahme betroffen sind	Seite 91	□
EN10	Anteil an rückgewonnenem und wiederverwendetem Wasser		■
EN11	Grundstücke in oder angrenzend an Schutzgebiete	Kein Grundstück der HHLA grenzt an Schutzgebiete an.	■
EN12	Auswirkungen von Aktivitäten in Schutzgebieten	Eine Auswirkung der HHLA-Aktivitäten auf die Biodiversität von Schutzgebieten ist nicht zu erwarten.	■
EN13	Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume		□
EN14	Strategien zum Schutz der Biodiversität		□
EN15	Auswirkungen auf gefährdete Arten		□
EN16	Direkte und indirekte Treibhausgasemissionen	Seite 90	■
EN17	Andere relevante Treibhausgasemissionen		□
EN18	Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen	Seite 87 f., 90 f.	■
EN19	Emissionen von Ozon abbauenden Stoffen		□
EN20	NO _x , SO _x und andere wesentliche Luftemissionen		□
EN21	Gesamte Abwassereinleitungen	Der Frischwasserverbrauch der HHLA entspricht den Abwassereinleitungen zuzüglich des Regenwassers. Das Regenwasser wird nicht gemessen.	■
EN22	Abfallmenge nach Art und Entsorgungsmethode	Seite 91	■

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
EN23	Gesamtzahl und Volumen wesentlicher Freisetzungen	Sofern wesentliche Freisetzungen vorliegen, werden diese im Risiko- und Chancenbericht dieses Geschäftsberichts veröffentlicht.	■
EN24	Transport von gefährlichen Sonderabfällen	Seite 91	■
EN25	Auswirkungen von Abwässern auf die Biodiversität		□
EN26	Initiativen, um die Umweltauswirkungen von Produkten und Dienstleistungen zu minimieren	Seite 87 f., 90 f. http://hhla.de/de/nachhaltigkeit/oekologie/klimaschutz.html	■
EN27	Wiederverwertung Verpackungsmaterial	EN1	■
EN28	Strafen für Nichteinhaltung von Umweltauflagen		□
EN29	Wesentliche Umweltauswirkungen durch den Transport von Produkten, Gütern und Materialien sowie durch die Mobilität der Beschäftigten	Seite 88 ff. http://hhla.de/de/nachhaltigkeit/oekologie/transportketten.html	■
EN30	Gesamte Umweltschutzausgaben und -investitionen		□
Arbeitsbedingungen			
	Managementansatz	Seite 32, 83 ff., 92 http://hhla.de/de/unternehmenskultur.html http://hhla.de/de/nachhaltigkeit/strategie.html#c7951	■
LA1	Struktur der Gesamtbelegschaft	Seite 83	■
LA2	Fluktuation in der Belegschaft	Seite 83	■
LA3	Betriebliche Leistungen für Vollzeitbeschäftigte		□
LA4	Anteil der Beschäftigten mit Tarifverträgen	Seite 83	■
LA5	Mitteilungsfrist(en) in Bezug auf wesentliche betriebliche Veränderungen	Die Mitteilungsfristen werden entsprechend dem Betriebsverfassungsgesetz eingehalten.	■
LA6	Anteil der Gesamtbelegschaft in Arbeitsschutzausschüssen	Seite 83	■
LA7	Berufskrankheiten und Arbeitsunfälle	Seite 83	■
LA8	Schulungen und Vorsorgeprogramme in Bezug auf ernste Krankheiten	Seite 83	■
LA9	Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften	Seite 83	■
LA10	Aus- und Weiterbildungszeit pro Beschäftigtem		□
LA11	Programme für Wissensmanagement und lebenslanges Lernen	Seite 84 f.	■
LA12	Anteil der Beschäftigten, die eine regelmäßige Leistungsbeurteilung und Entwicklungsplanung bekommen		□
LA13	Zusammensetzung der Führungsgremien	Seite 62 f., 83 ff.	■
LA14	Lohnunterschiede nach Geschlecht	Die Gleichbezahlung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist durch Tarifverträge geregelt.	■
LA15	Inanspruchnahme Elternzeit nach Geschlecht	Seite 85	■

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
Menschenrechte			
	Managementansatz	Seite 55 f., 83, 85 f., 104 f. http://hhla.de/de/investor-relations/corporate-governance/compliance.html http://hhla.de/de/unternehmenskultur.html	■
HR1	Investitionsvereinbarungen, die unter Menschenrechtsaspekten geprüft wurden	Die HHLA übt ihre wesentliche Geschäftstätigkeit in Deutschland und Europa aus. Der Schutz der Menschenrechte ist hier gesetzlich verankert. Bei der Ausschreibung von Leistungen wird gewährleistet, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt.	Seite 55 f. ■
HR2	Zulieferer, die unter Menschenrechtsaspekten geprüft wurden	Über 95 % der Lieferanten der HHLA kommen aus der Europäischen Union in der die Wahrung der Menschenrechte und die Verhinderung von Kinderarbeit durch lokale und europäische Gesetze geregelt sind. Die intern gültigen HHLA-Einkaufsrichtlinien in Kombination mit den extern gültigen HHLA-Einkaufsbedingungen regeln zusätzlich die Verantwortung jedes Einzelnen für die Einhaltung von behördlichen, berufsgenossenschaftlichen und gesetzlichen Bestimmungen im eigenen Unternehmen und bei den Vertragspartnern.	Seite 55 f. ■
HR3	Schulungen zu Menschenrechten		□
HR4	Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen	http://hhla.de/fileadmin/download/HHLA_513390_Verhaltenskodex.pdf	■
HR5	Einschränkung der Versammlungsfreiheit und ergriffene Maßnahmen	Es gab im Berichtszeitraum keine Einschränkung der Versammlungsfreiheit. Die HHLA fördert aktiv die Gestaltung der betrieblichen Mitbestimmung. Grundlagen hierfür sind in Deutschland unter anderem im Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) geregelt.	■
HR6	Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit	Seite 55 f. http://hhla.de/de/investor-relations/corporate-governance/compliance.html	■
HR7	Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit	Seite 55 f. http://hhla.de/de/investor-relations/corporate-governance/compliance.html	■
HR8	Schulungen des Sicherheitspersonals	Das von der HHLA eingesetzte Sicherheitspersonal ist entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen u.a. in den Grundrechten des Grundgesetzes, den Datenschutzbestimmungen, Unfallverhütungsvorschriften, Deeskalationstechniken und den HHLA-Verfahrensweisungen geschult.	http://hhla.de/de/kunden/sicherheit.html ■
HR9	Verletzungen der Rechte der Ureinwohner	H10	□

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
HR10 Überprüfung von Geschäftseinheiten auf Menschenrechtsverletzungen	Die HHLA ist schwerpunktmäßig am Standort Hamburg tätig. Die Einhaltung des Grundgesetzes und der damit verbundene Schutz von Menschenrechten ist für den HHLA-Konzern oberstes Gebot.		■
HR11 Anzahl der formell eingereichten Menschenrechtsbeschwerden			□
Gesellschaft			
Managementansatz		Seite 55 f., 89, 91 http://hhla.de/de/nachhaltigkeit/strategie.html#c7952 http://hhla.de/de/investor-relations/corporate-governance/compliance.html	■
SO1 Bewertungsprogramme für die Auswirkung der Geschäftstätigkeit auf das Gemeinwesen		Seite 90 ff. http://hhla.de/de/nachhaltigkeit	■
SO2 Auf Korruptionsrisiken untersuchte Geschäftseinheiten		Seite 55 f. http://hhla.de/de/investor-relations/corporate-governance/compliance.html	■
SO3 Anteil der Beschäftigten, die hinsichtlich Korruption geschult worden sind	Die Beschäftigten der HHLA werden in regelmäßigen Schulungen über die Korruptionsvorschriften aufgeklärt.		■
SO4 Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen			■
SO5 Politische Positionen und Lobbying	Anliegen der HHLA werden u.a. über den Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) vertreten.		■
SO6 Zuwendungen an Parteien	Die HHLA spendet weder an politische Parteien oder Politiker noch betreibt sie wesentliche Lobby-Aktivitäten.		■
SO7 Klagen aufgrund wettbewerbswidrigen Verhaltens			□
SO8 Bußgelder und nicht monetäre Strafen wegen Verstoßens gegen Rechtsvorschriften			□
SO9 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die Gemeinden/Regionen		http://hhla.de/de/nachhaltigkeit/oekologie/laerschutz.html	■
SO10 Ergriffene Präventiv- und Minderungsmaßnahmen	Mit Nachbarn der Hafenterminals werden regelmäßig Treffen zum Thema Lärmschutz durchgeführt. Um den Lärm zu reduzieren, wurden besondere lärmreduzierte Umschlaggeräte angeschafft. Operative Prozesse werden lärmmindernd gestaltet.		■

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
Produktverantwortung			
	Managementansatz	Seite 55 f., 80 http://hhla.de/de/kunden/sicherheit/ http://hhla.de/de/nachhaltigkeit/soziales/arbeitsschutz.htm http://hhla.de/de/investor-relations/corporate-governance/compliance.html	■
PR1	Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus	http://hhla.de/de/nachhaltigkeit/soziales/arbeitsschutz.html http://hhla.de/de/kunden/sicherheit.html	■
PR2	Nichteinhaltung von Vorschriften bezüglich Gesundheit und Sicherheit		□
PR3	Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte und Dienstleistungen	Die Allgemeinen Umschlagsbedingungen der HHLA sowie die Kaibetriebsordnung regeln u.a. die Sicherheit auf den Terminals. http://hhla.de/fileadmin/download/kaibetriebsordnung_mai_2004.pdf http://hhla.de/fileadmin/download/Allgemeine_Umschlagsbedingungen_AUB_01012013.pdf	■
PR4	Verstoß gegen die gesetzlichen und freiwilligen Informationspflichten für Produkte und Dienstleistungen		□
PR5	Kundenzufriedenheit einschließlich der Ergebnisse von Umfragen		□
PR6	Programme zur Befolgung von Gesetzen, Standards und freiwilligen Verhaltensregeln in der Werbung	Bei der kommerziellen Kommunikation beachtet die HHLA die Regeln des Deutschen Werberats als einem Organ der freiwilligen Selbstkontrolle. Dementsprechend bekennen wir uns zu den allgemein anerkannten Grundwerten der Gesellschaft und den dort vorherrschenden Vorstellungen von Anstand und Moral. Kommerzielle Kommunikation muss stets von Fairness im Wettbewerb und Verantwortung gegenüber der Gesellschaft getragen sein. Insbesondere darf Werbung nicht bestimmte Personen oder Gruppen diskriminieren. Sanktionen, Geldbußen oder Verwarnungen wegen Verletzung einschlägiger Vorschriften hat es im Berichtszeitraum nicht gegeben.	■
PR7	Verstöße gegen Marketingrichtlinien		□
PR8	Beschwerden in Bezug auf Datenschutzmaßnahmen		□
PR9	Bußgelder aufgrund von Verstößen gegen Produkt- Dienstleistungsvorschriften		□



Erklärung: Prüfung der Anwendungsebene durch die GRI

GRI bestätigt hiermit, dass **Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)** ihren Bericht „Geschäftsbericht 2012“ den GRI Report Services vorgelegt hat, die zum Schluss gekommen sind, dass der Bericht die Anforderungen der Anwendungsebene B+ erfüllt.

GRI Anwendungsebenen drücken den Umfang aus, in dem der Inhalt der GRI G3.1 in der eingereichten Nachhaltigkeitsberichterstattung umgesetzt wurde. Die Prüfung bestätigt, dass die geforderte Auswahl und Anzahl der Angaben für diese Anwendungsebene in der Berichterstattung enthalten ist. Die Prüfung bestätigt außerdem, dass der GRI-Content Index eine gültige Darstellung der vorgeschriebenen Offenlegungen gemäss den GRI G3.1 Richtlinien aufzeigt. Für die Methode siehe www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf

Anwendungsebenen geben keine Beurteilung der Nachhaltigkeitsleistungen des Berichterstatters oder der Qualität der im Bericht enthaltenen Informationen wieder.

Amsterdam, 11. März 2013

Nelmara Arbex
Deputy Chief Executive
Global Reporting Initiative



Das “+“ wurde dieser Anwendungsebene hinzugefügt, weil Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) für Teile des Berichts/den Bericht eine externe Bestätigung eingeholt hat. GRI akzeptiert dabei die Beurteilung des Berichterstatters selbst bezüglich der Auswahl seines Assurance-Anbieters und des Umfangs des Untersuchungsgegenstandes der externen Bestätigung.

Die Global Reporting Initiative (GRI) ist eine netzwerkbasierte Organisation, die den Weg für die Entwicklung des weltweit meist verwendeten Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung bereitet hat und sich zu seiner kontinuierlichen Verbesserung und weltweiten Anwendung einsetzt. Die GRI-Leitfaden legen die Prinzipien und Indikatoren fest, die Organisationen zur Messung und Berichterstattung ihrer ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen verwenden können. www.globalreporting.org

Disclaimer: Wo die entsprechende Nachhaltigkeitsberichterstattung externe Links enthält, einschliesslich audio-visuellen Materials, betrifft dieses Statement nur das bei GRI eingereichte Material zum Zeitpunkt der Prüfung am 1. März 2013. GRI schliesst explizit die Anwendung dieses Statements in Bezug auf jegliche spätere Änderungen dieses Materials aus.

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 Ceska Trebova, Dunajska Streda, Poznan (Posen) und Praha (Prag).

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 einer einzigen Bewegung zwei 40- oder vier 20-Fuß-Container gleichzeitig löschen oder laden 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 übereinander stapeln.

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

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 die Beschäftigten, Gesellschafter oder die Kommune.

Finanzkalender

27. März 2013

Berichterstattung Gesamtjahr 2012
Bilanzpressekonferenz, Analystenkonferenz

14. Mai 2013

Zwischenbericht Januar–März 2013

13. Juni 2013

Hauptversammlung

14. August 2013

Zwischenbericht Januar–Juni 2013

13. November 2013

Zwischenbericht Januar–September 2013

Impressum

Herausgeber

Hamburger Hafen und Logistik AG

Bei St. Annen 1
20457 Hamburg

Telefon: +49-40-3088-0

Fax: +49-40-3088-3355

info@hhla.de

www.hhla.de

Investor Relations

Telefon: +49-40-3088-3100

Fax: +49-40-3088-55-3100

investor-relations@hhla.de

Unternehmenskommunikation

Telefon: +49-40-3088-3520

Fax: +49-40-3088-3355

unternehmenskommunikation@hhla.de

Konzept und Design

Kirchhoff Consult AG

Druck

Druckerei F. Kriechbaumer



HHLA-Mehrjahresübersicht

in Mio. €	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Umsatzerlöse						
Teilkonzern Hafenlogistik	1.152,4	1.299,2	962,9	1.042,8	1.190,6	1.101,2
Teilkonzern Immobilien	30,8	32,6	32,7	29,8	31,7	32,4
Konsolidierung	- 3,2	- 5,0	- 4,9	- 4,8	- 5,0	- 5,0
HHLA-Konzern	1.180,0	1.326,8	990,7	1.067,8¹	1.217,3	1.128,5
EBITDA						
Teilkonzern Hafenlogistik	364,6	439,4	261,1	290,1	317,3	290,4
Teilkonzern Immobilien	14,1	17,6	16,4	16,8	16,2	17,1
Konsolidierung	0	- 0,2	0	0	0	0
HHLA-Konzern	378,7	456,8	277,5	306,9	333,4	307,5
EBITDA-Marge in %	32,1	34,4	28,0	28,7	27,4	27,2
EBIT						
Teilkonzern Hafenlogistik	277,0	341,3	147,7	179,9	194,8	173,1
Teilkonzern Immobilien	10,3	13,7	12,3	12,7	11,9	12,8
Konsolidierung	0,3	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3
HHLA-Konzern	287,6	355,1²	160,2²	192,9²	207,0	186,3
EBIT-Marge in %	24,4	26,8	16,2	18,1	17,0	16,5
Konzernjahresüberschuss	152,0	217,5	89,1	113,9	118,8	111,8
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	111,3	160,4	53,0	76,2	89,3	72,4
Cashflow/Investitionen/Abschreibungen						
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	246,7	341,9	193,2	206,9	266,1	210,5
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 174,7	- 265,6	- 157,3	- 36,3	- 138,0	- 160,9
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	131,9	- 88,5	- 88,6	- 95,2	- 45,9	- 155,9
Investitionen	194,8	259,4	159,7	173,8	128,7	196,5
Abschreibungen	91,0	101,8	117,3	114,0	126,4	121,2
Vermögen und Schulden						
Langfristiges Vermögen	1.042,9	1.174,2	1.224,9	1.290,6	1.280,1	1.324,6
Kurzfristiges Vermögen	440,9	438,3	365,6	424,5	531,5	443,9
Eigenkapital	569,5	682,6	637,0	567,0	644,7	562,0
Eigenkapitalquote ³ in %	38,4	42,3	40,0	33,1	35,6	31,8
Pensionsrückstellungen	312,4	300,7	325,1	331,1	313,7	384,2
Sonstige langfristige Schulden	342,4	350,3	385,5	518,8	563,9	495,8
Kurzfristige Schulden	259,5	278,9	242,9	298,2	289,3	326,5
Verschuldungsgrad	0,8	0,6	0,8	1,1	0,9	1,3
Bilanzsumme	1.483,8	1.612,5	1.590,5	1.715,1	1.811,5	1.768,5
Personal						
Beschäftigtenzahl per 31.12.	4.565	5.001	4.760	4.679	4.797	4.915
Leistungsdaten						
Containerumschlag in Mio. TEU	7,2	7,3	4,9	5,8	7,1	7,2
Containertransport ⁴ in Mio. TEU	1,7	1,8	1,5	1,7	1,9	1,2

¹ Zu Vergleichszwecken wurden die Umsatzerlöse aufgrund der Umgliederung der Mietnebenkosten angepasst

² EBIT aus fortgeführten Aktivitäten: 190,7 Mio. € für 2010, 177,7 Mio. € für 2009 und 357,8 Mio. € für 2008

³ Eigenkapitalquote ab 2010 nach Umgliederung aus dem Minderheitenkapital in finanzielle Verbindlichkeiten

⁴ Das Transportvolumen wurde nicht quotale 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, info@hhla.de