

Zusammengefasster Lagebericht

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

Der Konzern im Überblick



Holding/Übrige

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

Teilkonzern

Hafenlogistik

Börsennotierte A-Aktien

Teilkonzern

Immobilien

Nicht börsennotierte S-Aktien

Segment Container

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

Segment Intermodal

- || Containertransporte mittels Bahn und Lkw im Seehafen hinterland
- || Be- und Entladung von Verkehrsträgern
- || Betrieb von Inlandterminals

Segment Logistik

- || Spezialumschlag von Massengut, Stückgut, Kfz, Früchten u.a.
- || Beratung und Training

Segment Immobilien

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

Aktionärsstruktur

Grundkapital: insgesamt 72.753.334 nennwertlose Namensaktien (Stückaktien)

davon 70.048.834 A-Aktien
– börsennotiert –

31,6%

■ **Streubesitz**
22.128.334 A-Aktien

68,4%

■ **Freie und Hansestadt Hamburg**
Aktienbestand: 47.920.500 A-Aktien + 2.704.500 S-Aktien

davon 2.704.500 S-Aktien
– nicht börsennotiert –

100%

Konzernstruktur

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

Das operative Geschäft des HHLA-Konzerns wird von 32 inländischen und 14 ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Unternehmens zählen. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 3, Seite 85 An der Unternehmensstruktur wurden im Geschäftsjahr 2016 keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Führungsstruktur

Als Aktiengesellschaft deutschen Rechts verfügt die HHLA mit Vorstand und Aufsichtsrat über eine zweigeteilte Struktur. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Aufsichtsrat bestellt, berät und kontrolliert die Arbeit des Vorstands. Dem Vorstand der HHLA gehörten im Geschäftsjahr 2016 fünf Mitglieder an, deren Verantwortungsbereiche nach Aufgaben sowie nach Segmenten gegliedert sind.

Die Verantwortung für das Segment Container trägt der HHLA-Vorstand gemeinsam. Angela Titzrath hat zum 1. Januar 2017 den Vorstandsvorsitz bei der Hamburger Hafen und Logistik AG übernommen. Sie wurde zum 1. Oktober 2016 in den Vorstand des Unternehmens berufen.

Der Aufsichtsrat der HHLA umfasst insgesamt zwölf Personen und setzt sich aus jeweils sechs Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 49, Seite 153

Geschäftstätigkeit

Als integrierter Umschlag-, Transport- und Logistikanbieter erbringt der **Teilkonzern Hafenlogistik** Dienstleistungen entlang der logistischen Kette zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland. Der geografische Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt im Hamburger Hafen und in dessen Hinterland. Der Hamburger Hafen ist eine internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport mit optimaler Anbindung an die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa, in Skandinavien und im baltischen Raum. Das Kerngeschäft wird durch die Segmente Container, Intermodal und Logistik repräsentiert.

Das **Segment Container** bündelt die Aktivitäten des Konzerns im Bereich Containerumschlag und ist gemessen an Umsatz und Ergebnis der größte Geschäftsbereich. Die Tätigkeit in diesem Segment setzt sich im Wesentlichen aus der Abfertigung von Containerschiffen (dem Laden und Löschen von Containern) und dem Verladen der Container auf andere Verkehrsträger (Bahn, Lkw, Feeder- oder Binnenschiff) zusammen. Die HHLA betreibt am Standort Hamburg drei Containerterminals Altenwerder (CTA), Burchardkai (CTB) und Tollerort (CTT) sowie einen weiteren Containerterminal im ukrainischen

Organisationsübersicht

Aufsichtsrat				
Vorstand				
Klaus-Dieter Peters Vorstandsvorsitzender (bis 31. Dezember 2016)	Angela Titzrath ¹ Vorstandsvorsitzende (seit 1. Januar 2017)	Dr. Stefan Behn	Heinz Brandt	Dr. Roland Lappin
Zuständigkeit	Zuständigkeit	Zuständigkeit	Zuständigkeit	Zuständigkeit
Unternehmensentwicklung	Unternehmensentwicklung	Container Vertrieb	Personalmanagement	Finanzen und Controlling
Unternehmenskommunikation	Unternehmenskommunikation	Container Betrieb	Einkauf und Materialwirtschaft	(einschließlich Organisation)
Nachhaltigkeit	Nachhaltigkeit	Container Technik	Arbeitsschutzmanagement	Investor Relations
Segment Intermodal	Segment Intermodal	Informationssysteme	Recht und Versicherungen	Revision
Segment Logistik	Segment Logistik		(einschließlich Compliance)	Segment Immobilien

¹ Vorstandsmitglied seit 1. Oktober 2016

Hafen Odessa (CTO). Komplementäre Servicedienstleistungen rund um den Container, z. B. die Wartung und Reparatur von Containern, runden die Angebotspalette ab.

Das **Segment Intermodal** ist das nach Umsatz und Ergebnis zweitgrößte Segment der HHLA. Als weiteres zentrales Element des vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA ist es darauf ausgerichtet, ein umfassendes Transport- und Terminalnetzwerk für Container im Seehafen hinterlandverkehr und zunehmend auch im Kontinentalverkehr auf Schiene und Straße anzubieten. Die Bahngesellschaften METRANS und POLZUG bieten regelmäßige Verbindungen mit Direktzügen zwischen den Häfen an Nord- und Ostsee sowie der nördlichen Adria und ihrem Hinterland an. Darüber hinaus betreiben die beiden Bahngesellschaften Inlandterminals und stellen somit ein umfassendes Dienstleistungsangebot für die maritime Logistik bereit. Neben Umfuhren im Hamburger Hafen übernimmt die Lkw-Speditionstochter CTD den Containertransport auf der Straße im Nahbereich sowie im europaweiten Fernverkehr.

Das **Segment Logistik** umfasst eine große Bandbreite von ergänzenden Dienstleistungen in den Bereichen Umschlag und Beratung. Das Leistungsspektrum beinhaltet sowohl einzelne Logistikdienstleistungen als auch komplette Prozessketten für die internationale Beschaffung und Distribution. Dazu zählen der Betrieb von Umschlaganlagen für Massengüter, Kraftfahrzeuge und Früchte. Außerdem bietet das Unternehmen in diesem Segment Beratungs- und Managementleistungen für Kunden aus der internationalen Hafen- und Transportwirtschaft an. Einen Teil der Logistikdienstleistungen erbringt die HHLA mit Partnerunternehmen.

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

Das **Segment Immobilien** entspricht dem **Teilkonzern Immobilien**. Die Geschäftsaktivitäten umfassen die Entwicklung, die Vermietung sowie kaufmännisches und technisches Facility-Management von Immobilien am Hamburger Hafendrand. Dazu zählt auch die Hamburger Speicherstadt. Das größte historische Lagerhausquartier der Welt zählt seit 2015 zum UNESCO-Welterbe. Auf rund 300.000 m² bietet die HHLA Gewerbeflächen in zentraler Lage an. Weitere hochwertige

Objekte mit rund 63.000 m² werden am Fischmarkt Hamburg-Altona im exklusiven Umfeld des Fischereihafenareals am nördlichen Elbufer bewirtschaftet.

Weiterführende Informationen zur jeweiligen Segmententwicklung ► siehe auch Segmententwicklung, Seite 13

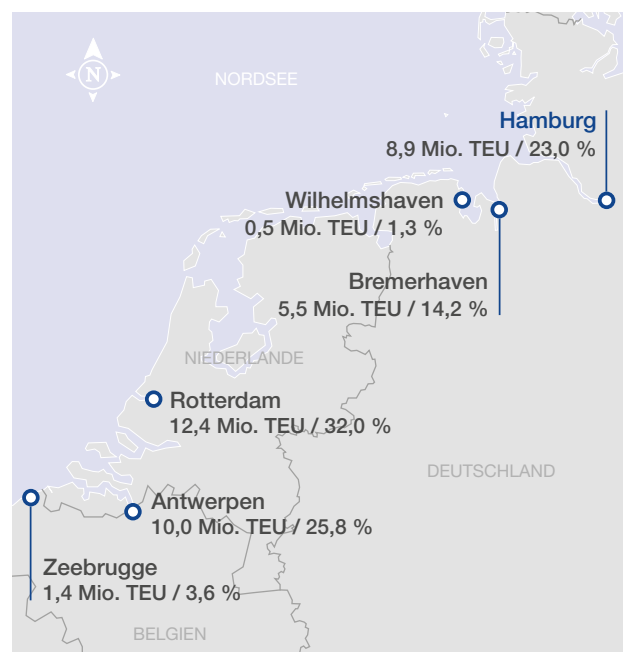
Markt und Wettbewerb

Mit ihrem börsennotierten Kerngeschäft Hafenlogistik steht die HHLA im Wettbewerb im europäischen Markt für Seegüterverkehr. Dieser bietet langfristige Wachstumsperspektiven. Denn wesentliche zentraleuropäische Länder haben ihre Wettbewerbsfähigkeit gestärkt und damit die Voraussetzungen für weiter steigenden Außenhandel und Konsum geschaffen. Auch der osteuropäische Raum, insbesondere die Russische Föderation und die Ukraine, bieten Wachstumspotenziale. Ob diese sich positiv entwickeln, hängt von der Lösung regionaler Konflikte sowie der Entwicklung der Rohstoff- und Energiepreise ab.

Für die Europäische Union deuten die relevanten Wirtschaftsindekatoren auf einen anhaltenden Anstieg des Bruttoinlandsprodukts hin. Bedingt durch die unverändert hohe Verschuldungsrate, ist eine höhere Dynamik allerdings nur mittel- und langfristig zu erwarten. Kurzfristig wirken sich äußere Bedingungen sowie ungelöste strukturelle Problemlagen auf das containerisierte Handels- und Transportvolumen aus.

Umschlag in den Nordrange-Häfen

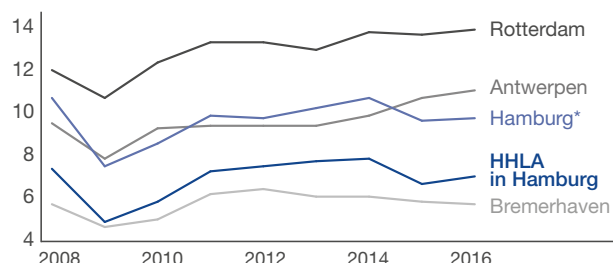
Volumen und Marktanteile 2016



Quelle: Port Authorities / Marktanteile eigene Berechnung

Containerumschlag in den größten Nordrange-Häfen

in Mio. TEU



Quelle: Port Authorities; *inkl. HHLA

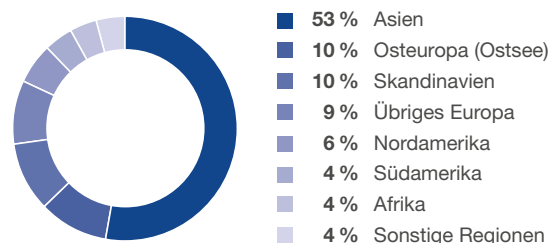
Der für die HHLA relevante Markt für Hafendienstleistungen an der nordeuropäischen Küste (die sogenannte Nordrange) weist eine hohe Hafendichte auf. Im Wettbewerb stehen insbesondere die vier großen Nordrange-Häfen Hamburg, der Hauptstandort der HHLA, Bremerhaven sowie Rotterdam und Antwerpen. Weitere Umschlagplätze wie Wilhelmshaven oder Zeebrugge sind gemessen an ihrer Kapazität und/oder ihrem derzeitigen Ladungsaufkommen deutlich kleiner. Die Häfen in der Ostsee werden zurzeit vor allem von Zubringerverkehren (Feederdienste) bedient, die über die zentralen Bündelungspunkte in der Nordrange agieren. Aber auch Direktanläufe von Überseeschiffen, wie z. B. nach Gdansk oder Göteborg, haben sich in den vergangenen Jahren etabliert und bilden eine zunehmende Konkurrenz zu diesem Verbundsystem.

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

In Antwerpen wurde in 2016 durch Umzug und Ausbau eines Terminals neue Kapazität geschaffen, während in Zeebrugge ein weiteres Terminal geschlossen wurde. Der Wettbewerb ist weiterhin sehr intensiv, wobei die Häfen zunehmend von den sich ändernden Reederkonstellationen abhängig sind. Die damit einhergehenden Verlegungen der weniger standortgebundenen Feederverkehre haben einen großen Effekt auf die Umschlagvolumina. Dagegen ist die Marktposition bei Umschlagvolumina, die landseitig an das natürliche Einzugsgebiet angebunden sind, weitestgehend stabil, da die kürzeste Routenführung für die ungleich teureren Landtransporte zentrale Bedeutung hat.

See-Containerumschlag nach Fahrtgebieten

im Hamburger Hafen 2016



Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

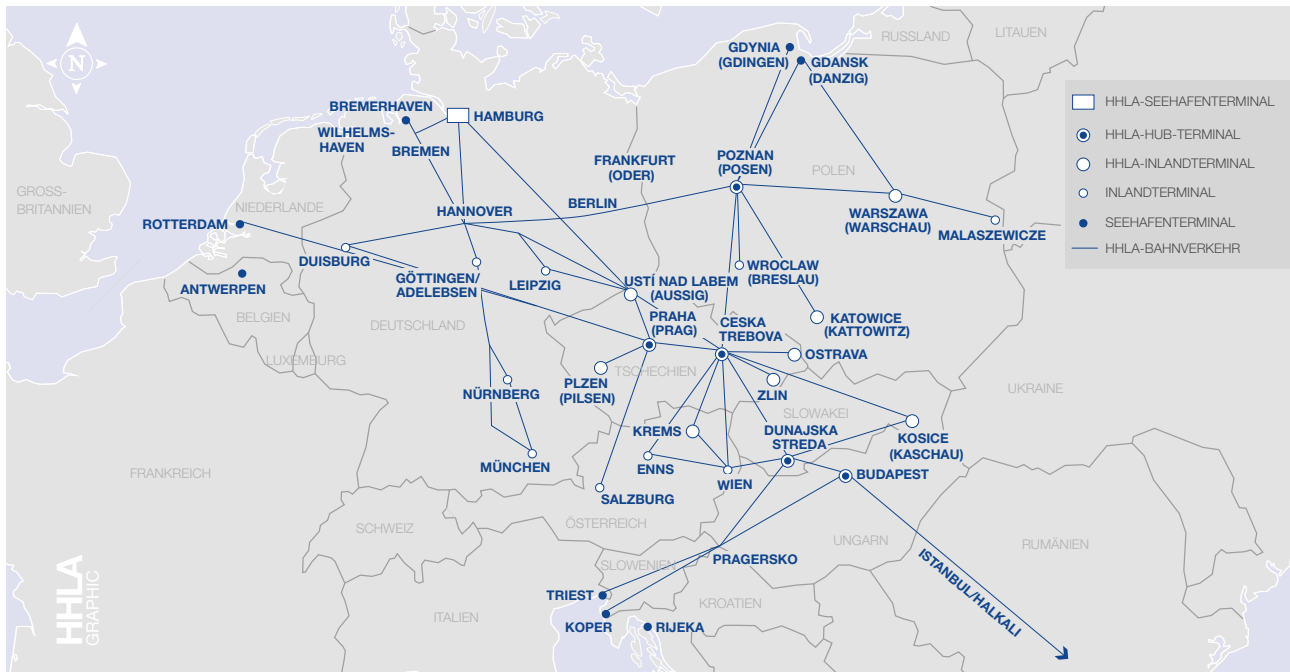
Für das **Segment Container** verfügt der Hamburger Hafen als östlichster Nordseehafen über besonders günstige Voraussetzungen als Verkehrsknotenpunkt für den gesamten Ostseeraum sowie für den Hinterlandtransport von und nach Mittel- und Osteuropa. Zusätzlich fördern die langjährigen Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und den asiatischen Märkten die Rolle Hamburgs als bedeutende europäische Containerdrehscheibe. Mit einem Containerumschlag von 8,9 Mio. TEU rangiert Hamburg 2016 weltweit unter den Häfen voraussichtlich an Platz 18 und ist damit der drittgrößte europäische Containerhafen nach Rotterdam und Antwerpen.

In Hamburg behauptete die HHLA mit einem Umschlagvolumen von 6,5 Mio. TEU im Jahr 2016 ihre Position als größtes Containerumschlagunternehmen. So wurden wie im Vorjahr rund 73 % der Containerverkehre im Hamburger Hafen durch die HHLA abgewickelt. Bedeutendste Fahrtgebiete waren weiterhin Asien, Osteuropa und Skandinavien.

Im **Segment Intermodal** nutzt die HHLA vor allem die Vorteile der Eisenbahninfrastruktur des Hamburger Hafens, der als bedeutendster Schienenknotenpunkt Europas rund 2,4 Mio. TEU jährlich umschlägt. Darüber hinaus sind weitere an der Nord- und Ostsee sowie an der nördlichen Adria gelegene Häfen in das Intermodalnetzwerk der HHLA eingebunden, das zunehmend auch Kontinentalverkehre beinhaltet. Im Containertransport per Bahn konkurrieren die Gesellschaften mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateuren im Kombinierten Verkehr (KV), aber auch mit anderen Verkehrsträgern, wie dem Lkw und dem Feederschiff. Im Hinblick auf die weitgehend in öffentlichem Besitz befindliche Schieneninfrastruktur überwachen die jeweiligen nationalen Behörden sowohl einen diskriminierungsfreien Zugang als auch die Höhe der Nutzungsentgelte. Neben der Dichte des angebotenen Netzwerks zählen die Abfahrtsfrequenzen, die Bündelungs- und Lagermöglichkeiten im Hinterland, die geografische Distanz zu den Zielpunkten, die Fahrplantage und die infrastrukturellen Kapazitäten zu den maßgeblichen Wettbewerbsfaktoren, deren Bedeutung im Wettbewerb zwischen den Häfen zunimmt.

Intermodalnetzwerk der HHLA

Ausgewählte Verbindungen



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

Das **Segment Logistik** bedient unterschiedliche Marktsegmente, die zum Teil stark spezialisiert sind. Im Spezialumschlag ist die HHLA mit ihrem Multifunktionsterminal führend in Hamburg. Über Hansaport ist die HHLA an Deutschlands größtem Seehafenterminal für den Umschlag von Eisenerz und Kohle beteiligt. Mit ihrem Frucht- und Kühl-Zentrum operiert die HHLA als Anbieter von Fruchturnschlag für den nordeuropäischen Raum. Im Beratungsgeschäft wird weltweit an wegweisenden Entwicklungsprojekten gearbeitet.

Für das **Segment Immobilien** stellt Hamburg mit rund 1,8 Millionen Einwohnern und seiner Bedeutung als Wirtschaftsstandort einen der größten Immobilienmärkte Deutschlands dar. Die besondere Attraktivität des Portfolios in der Hamburger Speicherstadt und am nördlichen Elbufer/Fischereihafenareal wird durch die einzigartige Bausubstanz und die Lagegunst begründet. Das unternehmensintern aufgebaute Entwicklungs- und Realisierungs-Know-how ist auf einen Ausgleich von marktorientierten Mieterbedürfnissen sowie

denkmalgerechtem Umgang mit Welterbe geschützter Bausubstanz ausgerichtet. Dabei stehen die Objekte im Wettbewerb zu nationalen und internationalen Investoren, die hochwertige Objekte in vergleichbarer Lage vermarkten.

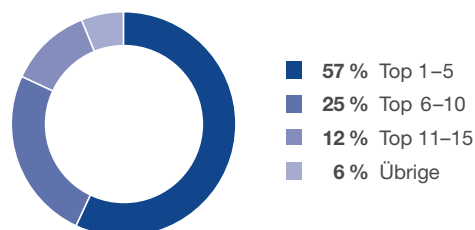
Kundenstruktur und Vertrieb

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

Die umsatzstärksten Kunden der HHLA sind weltweit operierende Containerreedereien. Die HHLA-Containerterminals arbeiten in der Schiffsabfertigung mit Reedereien neutral zusammen („Multi-User-Prinzip“) und sind auf ein breites und hochwertiges Servicespektrum ausgelegt. 2016 hat sich der Kundenkreis der HHLA durch die Konsolidierungswelle in der Containerschifffahrt stark verändert. Prägend waren insbesondere der Zusammenschluss von China Shipping Container Lines und COSCO Container Lines sowie der Kauf von APL durch CMA CGM. Hinzu kam die Insolvenz von Hanjin. Im

Umsatzverteilung nach Kunden

im Segment Container am Hauptstandort Hamburg 2016



Dezember 2016 kündigte zudem die dänische Containerreederei Mærsk die Übernahme der Hamburger Reederei Hamburg Süd an. Im Berichtsjahr zählten alle der Top-15-Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA. Auf dieser Basis sieht sich die HHLA in der Lage, auch den zukünftigen Anforderungen der Reederkundschaft gerecht zu werden. ► siehe auch Prognosebericht, Seite 41

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

Top-15-Containerreedereien

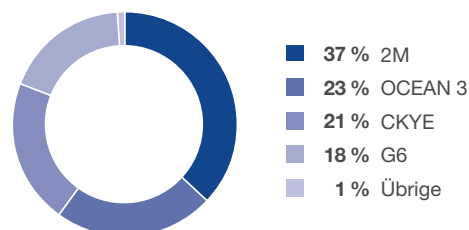
nach Transportkapazität zum 31. Dezember 2016

Reederei	Allianz 2016 / ab April 2017	Tsd. TEU
1. APM-Mærsk	2M / 2M	3.273
2. MSC	2M / 2M	2.839
3. CMA CGM	OCEAN 3 / OCEAN ALLIANCE	2.131
4. COSCO Shipping	CKYE / OCEAN ALLIANCE	1.621
5. Evergreen	CKYE / OCEAN ALLIANCE	993
6. Hapag-Lloyd	G6 / THE Alliance	950
7. Hamburg Süd	–	604
8. OOCL	G6 / OCEAN ALLIANCE	576
9. Yang Ming	CKYE / THE Alliance	570
10. UASC	OCEAN 3 / THE Alliance	527
11. NYK	G6 / THE Alliance	519
12. MOL	G6 / THE Alliance	495
13. Hyundai M. M.	G6 / (2M-assoziiert)	456
14. PIL	–	366
15. K Line	CKYE / THE Alliance	351

Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2017

Kapazitätsanteil nach Allianzen

Fernost-Europa-Aufkommen zum 31. Dezember 2016



Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2017

Der Anteil der fünf wichtigsten Kunden der HHLA ist im Geschäftsjahr 2016 erneut leicht gestiegen auf 57 % (im Vorjahr: 55 %). Ebenso leicht angestiegen entfielen auf die zehn wichtigsten Kunden im Vergleich zum Vorjahr mit 82 % (im Vorjahr: 80 %) etwas mehr und auf die 15 wichtigsten Kunden unverändert 94 % (im Vorjahr: 94 %) des Umsatzes der HHLA-Containerterminals in Hamburg. Mit der überwiegenden Mehrheit ihrer wichtigsten Kunden unterhält die HHLA bereits seit weit mehr als 20 Jahren Geschäftsbeziehungen.

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

Rechtliche Rahmenbedingungen

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

In Bezug auf die wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA im und am Hamburger Hafen wird das regulatorische Umfeld wesentlich durch das hamburgische Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt. Das HafenEG formuliert die strukturellen Rahmenbedingungen für die weitere 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 effizient zu nutzen. Der Hamburger Hafen wird dabei nach dem sogenannten Landlord-Modell bewirtschaftet, bei dem die Hamburg Port Authority (HPA) Eigentümerin der Grundstücke im Hafen ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur (allgemein und nutzerspezifisch) übernimmt. Die privaten Hafenbetriebe sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Die HHLA hat die für ihre Geschäftsaktivitäten wesentlichen Hafenflächen langfristig von

der HPA gemietet. Die Mietverträge basieren auf den allgemeinen Geschäftsbedingungen für Hafenimmobilien (AVB-HI) der HPA.

Für die Errichtung, die Änderung und den Betrieb der Umschlaganlagen ist die HHLA auf die Erteilung und den Fortbestand öffentlich-rechtlicher Genehmigungen angewiesen, insbesondere auf behördliche Genehmigungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (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. Dazu gehören z. B. Umschlag, Lagerung und Transport umweltgefährdender Stoffe und gefährlicher Güter. Zu diesen regulatorischen Anforderungen gehören aber 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 regulatorische Umfeld der Geschäftsaktivitäten im **Segment Intermodal** wird maßgeblich durch die EU-Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (RiLi 2012/34/EU) und die nationalen Umsetzungsvorschriften bestimmt. Diese enthalten insbesondere Regelungen zur Zulassung als Eisenbahnunternehmen, zur Nutzung der Bahninfrastruktur und zu den hierfür zu zahlenden Entgelten sowie zum Bahnbetrieb. Die maßgeblichen Regelwerke in Deutschland sind das Allgemeine Eisenbahngesetz, das die Anforderungen an den Bahnbetrieb regelt, sowie das Eisenbahnregulierungsgesetz, das seit September 2016 die bisherige Eisenbahn-Infrastrukturverordnung abgelöst hat und insbesondere Regelungen zum Netzzugang und zur Trassenpreisge-

staltung enthält. Ergänzend gelten weitere nationale, europäische und – insbesondere für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr – internationale Regelungen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die HHLA unterliegen einem ständigen Wandel und werden auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene fortlaufend angepasst, u. a. an den technischen Fortschritt und das gesteigerte Sicherheitsbedürfnis und Umweltbewusstsein. Potenziell bedeutsame Gesetzgebungsvorhaben im Berichtszeitraum waren auf europäischer Ebene die Arbeiten an einer EU-Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz von Häfen (das sogenannte Port Package III) nebst Anpassungen der EU-Beihilferegulungen für Häfen und auf nationaler Ebene die Arbeiten an der „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“, die je nach Ausgestaltung in Zukunft Auswirkungen auf die HHLA haben können. Im Geschäftsjahr 2016 haben sich in Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen jedoch keine Veränderungen mit substantiellen Auswirkungen auf die operative Geschäftstätigkeit oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergeben.

Unternehmensstrategie

Die Strategie der HHLA ist darauf ausgerichtet, eine führende Stellung als **Hafenlogistikkonzern** einzunehmen und damit eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts zu erzielen. Durch ihr Geschäftsmodell der vertikalen Integration entlang der Transportkette zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland sieht sich die HHLA aussichtsreich positioniert, um am erwarteten Handelswachstum partizipieren zu können. Dies gilt insbesondere mit Blick auf Hamburgs Funktion als logistische Drehscheibe zwischen Fernost, vor allem China und Indien, und den Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa. Integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie sind Grundsätze des nachhaltigen Wirtschaftens. Im Fokus stehen dabei die Organisation ökologischer Transportketten, insbesondere durch die Verknüpfung der Verkehrsträger Schiff und Bahn, der klima- und flächenschonende Betrieb von Terminals und der Ressourcenschutz.

In ihrem nicht börsennotierten Teilkonzern **Immobilien** verfolgt die HHLA den Ansatz der langfristig ausgerichteten, nachfrageorientierten Entwicklung von Quartieren und Objekten. Dabei liegt der Fokus auf der Entwicklung von oftmals denkmalgeschützten Bestandsimmobilien.

Um die Marktstellung des Konzerns zu festigen und weiter auszubauen, verfolgt die HHLA im börsennotierten Teilkonzern **Hafenlogistik** die nachfolgenden strategischen Leitlinien: