

Zwischenlagebericht

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Nach einem schwachen Winterhalbjahr konnte die **Weltkonjunktur** im Frühjahr wieder leicht an Fahrt gewinnen. Zwar verlief die konjunkturelle Erholung im ersten Quartal mit einem Zuwachs von 0,6 % nochmals etwas geringer als gegen Jahresende 2015, doch deuten günstige Wirtschaftsdaten, wie z. B. der leichte Anstieg einiger Rohstoffpreise, auf eine Belebung der Weltkonjunktur im zweiten Quartal. Dem niedrigen Wachstum der Weltwirtschaft folgend verlor auch der **Welthandel** zu Jahresbeginn spürbar an Momentum.

In den **fortgeschrittenen Volkswirtschaften** setzt sich die konjunkturelle Erholung – wenngleich in einzelnen Ländern uneinheitlich – in gemäßigttem Tempo fort. So expandierte beispielsweise die US-amerikanische Wirtschaft im ersten Quartal langsamer als erwartet. Allerdings deuten positive Signale aus dem Einzelhandel auf ein verstärktes Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im zweiten Quartal. Die wirtschaftliche Dynamik in den **Schwellenländern** – obwohl noch gering und fragil – lag im ersten Quartal teilweise über den Erwartungen. Auch die Anzeichen für das zweite Quartal deuten auf eine Verlangsamung der bisher rückläufigen Entwicklung. Die **chinesische Wirtschaft** befindet sich weiterhin in einem Übergangsprozess zu einer zunehmend dienstleistungsorientierten Ökonomie mit stärkerer Binnennachfrage, wuchs dabei jedoch in den ersten beiden Quartalen 2016 noch mit jeweils 6,7 %. In **Russland** haben insbesondere eine verbesserte Verbraucher- und Unternehmenszuversicht und der steigende Ölpreis zur Stabilisierung beigetragen (Q4/2015: - 3,8 %; Q1/2016: - 1,2 %). Auch die Volkswirtschaft der **Ukraine** scheint langsam den Weg aus der Krise zu finden und ist nach Angaben des staatlichen Statistikamts gegenüber Vorjahr im ersten Quartal 2016 um 0,1 % gewachsen.

In der **europäischen Währungsunion** hat sich der Aufschwung im ersten Halbjahr 2016 fortgesetzt. Die Wirtschaft wuchs im zweiten Quartal 2016 trotz ansteigender Unsicherheiten im Vorfeld des britischen EU-Referendums um 1,6 %. Außerhalb des Euroraums expandierte insbesondere die Wirtschaft in den Ländern Mittel- und Osteuropas dynamisch, teilweise aber mit nachlassenden Zuwachsraten. Die **deutsche Wirtschaft** ist ungeachtet des fragilen internationalen Umfeldes weiterhin in einer guten Verfassung und befindet sich auf einem stabilen Wachstumspfad. Das Konjunkturbarometer des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung (DIW) signalisiert für das zweite Quartal 2016 einen Anstieg des BIP um 0,3 % gegenüber dem Vorquartal. In den ersten fünf Monaten des Jahres stiegen die Ausfuhren um 1,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, die Einfuhren nahmen im gleichen Zeitraum um 0,2 % zu.

Branchenumfeld

Nach einem bereits schwierigen Vorjahr startete der **weltweite Containerverkehr** äußerst schwach ins Jahr 2016. Das Wachstum – gemessen am Containerumschlag in den weltweiten Häfen – lag im ersten Quartal mit einem Plus von 0,5 % gegenüber dem Vorjahresquartal sogar deutlich unter den bereits verhaltenen Erwartungen des Marktforschungsinstituts Drewry, das zu Jahresbeginn noch eine Steigerung von 1,4 % prognostiziert hatte. Experten gehen nach aktueller Datenlage für das zweite Quartal von einem Aufkommenszuwachs um 2,3 % aus. Nach einer stagnierenden Umschlagentwicklung im ersten Quartal gewannen auch die **chinesischen Häfen** im zweiten Quartal mit einem Zuwachs von 3,2 % in der Summe an Dynamik. Die Entwicklung in den **südostasiatischen Häfen** war hingegen deutlich verhaltener. Insbesondere der Containerhafen von Singapur verlor im ersten Halbjahr 2016 rund 5 %. In den **nordwesteuropäischen Häfen** blieb der erwartete Aufschwung in den ersten drei Monaten aus (Q1/2016: - 0,2 %). Gleichwohl erwartet Drewry für das zweite Quartal einen Anstieg von 2,0 %. Nach einer Erholungsphase im ersten Quartal entwickelte sich der Containerumschlag in **Skandinavien und der Ostsee** im zweiten Quartal wieder rückläufig (Q1/2016: 0,3 %; Q2/2016: - 1,8 %). In den **russischen Ostseehäfen** begann eine leichte Erholung im Containerumschlag. Nach einem starken Mengeneinbruch im vergangenen Jahr stieg das dortige Containeraufkommen in den ersten fünf Monaten 2016 gegenüber dem Vorjahr um 2,8 %.

Die Entwicklung in den großen Containerhäfen der Nordrange und dem Hafen Gdansk verläuft weiter uneinheitlich. In **Rotterdam** wurden 6,1 Mio. TEU und damit 2,3 % weniger Container umgeschlagen. **Antwerpen** meldet für das erste Halbjahr 2016 rund 5,0 Mio. TEU (+ 4,4 %). Die **bremischen Häfen** verzeichneten in den ersten sechs Monaten 2016 2,8 Mio. TEU, was ein Plus von 3,9 % gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Der **Jade-WeserPort** erhielt durch die verstärkte Einbindung in das Liniennetzwerk der 2M-Allianz Wachstumsimpulse und konnte somit den Umschlag im ersten Quartal 2016 auf 131 Tsd. TEU verdoppeln. Der polnische Ostseehafen **Gdansk** konnte in den ersten sechs Monaten die Ladungsverluste 2015 infolge der Russland-Krise kompensieren. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum legte der Containerumschlag um 27,3 % zu und übertrifft sogar um 3,8 % den Halbjahreswert aus dem Rekordjahr 2014.

Vor dem Hintergrund des schwierigen Marktumfeldes kam es Ende 2015 zu einer neuen Welle von **Konsolidierungen bei den Containerreedereien**, die auch 2016 weiter anhält. Nach dem Zusammenschluss der beiden chinesischen Staatsreedereien Cosco und CSCL sowie der Akquisition von NOL durch CMA CGM befinden sich alle bestehenden Allianzen in der Containerschifffahrt im Umbruch. Auch Hapag-Lloyd und UASC gaben kürzlich ihre Pläne einer Fusion bekannt.

Das Transportaufkommen im **Schienengüterverkehr** in **Deutschland** entwickelte sich im Jahresverlauf robust. Im Vergleich zum Vorjahr wurden im Zeitraum Januar bis April 1,9 % mehr Güter befördert.

Die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – stieg gleichzeitig um 4,6 %. Auf **europäischer Ebene** entwickelte sich der Schienengüterverkehr im ersten Quartal 2016 rückläufig. Während im gesamteuropäischen Ergebnis im Transportaufkommen insgesamt 3,6 % weniger Güter transportiert wurden, fiel der Rückgang in **Mittel- und Osteuropa** mit 5,3 % hingegen deutlich stärker aus. Die Entwicklung stellt sich in den einzelnen Märkten allerdings sehr uneinheitlich dar. Während in **Polen** und **Ungarn** das Transportaufkommen um 2,4 % bzw. 1,4 % gegenüber dem ersten Quartal 2015 zurückging, wurden in der **Tschechischen Republik** 1,4 % mehr Güter auf der Schiene transportiert. Der Rückgang in der Transportleistung fiel auf europäischer Ebene nicht ganz so stark aus wie der des Transportaufkommens. Ein ähnliches Bild zeigt sich für Mittel- und Osteuropa.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2016	1–6 2015	Veränd.
Umsatzerlöse	573,5	585,1	- 2,0 %
EBITDA	125,8	142,9	- 12,0 %
EBITDA-Marge in %	21,9	24,4	- 2,5 PP
EBIT	66,9	82,6	- 19,1 %
EBIT-Marge in %	11,7	14,1	- 2,4 PP
Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter	25,8	37,5	- 31,1 %
ROCE in %	10,1	12,8	- 2,7 PP

Hinweise zur Berichterstattung

In der Berichtsperiode waren aufgrund der im Rahmen der vorgesehenen Restrukturierung im Segment Logistik entstandenen Einmalaufwendungen negative Auswirkungen auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zu verzeichnen. Eine Reduzierung des für die Ermittlung der Pensionsverpflichtungen relevanten Zinssatzes hat zu einer deutlichen Erhöhung der Pensionsrückstellungen bei entsprechender Reduzierung des Eigenkapitals geführt. Daneben ist die HHLA weiterhin von währungskursinduzierten Veränderungen betroffen.

Darüber hinaus gab es keine weiteren Effekte, die materielle Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des HHLA-Konzerns hatten.

Bei Umschlag- und Transportleistungen ist üblicherweise kein langfristiger Auftragsbestand gegeben, weshalb eine solche Berichtsgröße grundsätzlich keine Verwendung findet.

Ertragslage

Die wirtschaftliche Entwicklung der HHLA lag im ersten Halbjahr 2016 im Rahmen der Erwartungen. Beim **Containerumschlag** musste die HHLA im ersten Halbjahr einen Rückgang von 5,7 % auf 3.209 Tsd. TEU (im Vorjahr: 3.404 Tsd. TEU) verkraften. Ursachen waren ein weiterer Rückgang bei den Asienverkehren und den Feedermengen für die Ostseehäfen.

Beim **Transportvolumen** wurde ein deutlicher Anstieg um 6,2 % auf 694 Tsd. TEU (im Vorjahr: 654 Tsd. TEU) erreicht. Insbesondere in den Relationen mit den norddeutschen Seehäfen sowie den Adria Häfen war ein Wachstum zu verzeichnen.

Die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns betrugen im Berichtszeitraum 573,5 Mio. € und lagen damit um 2,0 % unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 585,1 Mio. €). Der mengenbedingte Rückgang der Erlöse im Segment Container sowie geringere Umsatzerlöse im Segment Logistik konnten vom Umsatzanstieg im Segment Intermodal nur teilweise kompensiert werden.

Mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik erzielte der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 557,8 Mio. € (im Vorjahr: 569,8 Mio. €). Der Rückgang vollzog sich nahezu analog zum Konzern. Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien steigerte seinen Umsatz um 3,8 % auf 18,7 Mio. € (im Vorjahr: 18,0 Mio. €) und trug mit 2,7 % zum Konzernumsatz bei.

Die **Bestandsveränderungen** in Höhe von 0,9 Mio. € hatten wie im Vorjahr keinen nennenswerten Einfluss auf das Konzernergebnis (im Vorjahr: - 0,7 Mio. €). Die **aktivierten Eigenleistungen** erreichten 3,5 Mio. € (im Vorjahr: 5,2 Mio. €).

Der Rückgang der **sonstigen betrieblichen Erträge** auf 16,1 Mio. € (im Vorjahr: 18,6 Mio. €) steht hauptsächlich in Verbindung mit der ergebniswirksamen Teilauflösung einer Rückstellung für rechtliche Risiken im Vorjahr.

Die **operativen Aufwendungen** erhöhten sich bei heterogener Entwicklung insgesamt geringfügig um 0,3 % auf 527,1 Mio. €. Ohne die Einmalaufwendungen im Segment Logistik wären die operativen Aufwendungen um 2,5 % rückläufig.

Der **Materialaufwand** verringerte sich im Berichtszeitraum um 8,0 % auf 168,6 Mio. € (im Vorjahr: 183,2 Mio. €). Absolut resultierte der Rückgang zu einem großen Teil aus den umsatzrückläufigen Segmenten Container und Logistik. Der Rückgang in der Materialaufwandsquote auf 29,4 % (im Vorjahr: 31,3 %) basiert hingegen vorrangig auf Kostenstrukturverschiebungen durch die ausgebaute Eigentraktion im Intermodalbereich.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert deutlich um 6,6 % auf 224,0 Mio. € (im Vorjahr: 210,2 Mio. €). Der Anstieg hängt wesentlich mit dem Einmal-aufwand im Bereich der Projekt- und Kontraktlogistik zusammen. Bereinigt um diesen Betrag entwickelte sich der Personalaufwand nahezu unverändert zum Vorjahr. Die Personalaufwandsquote erhöhte sich auf 39,1 % (im Vorjahr: 35,9 %). Dieser Anstieg resultierte hauptsächlich aus dem Einmal-aufwand.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen im Berichtszeitraum um 5,1 % auf 75,6 Mio. € (im Vorjahr: 71,9 Mio. €) an. Erneut ist auch die erhöhte Eigentraktion bei den Intermodalverkehren ursächlich für diesen Anstieg. Der Anteil am erwirtschafteten Umsatz erhöhte sich von 12,3 % im Vorjahr auf 13,2 %.

Vor allem aufgrund der Einmal-aufwendungen im Bereich Projekt- und Kontraktlogistik war beim **Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** ein starker Rückgang um 12,0 % auf 125,8 Mio. € (im Vorjahr: 142,9 Mio. €) zu verzeichnen. Die EBITDA-Marge ist im Berichtszeitraum auf 21,9 % zurückgegangen (im Vorjahr: 24,4 %). Ohne die Einmal-aufwendungen in Höhe von 14,9 Mio. € würde die EBITDA-Marge mit 24,5 % auf Vorjahresniveau liegen.

Der **Abschreibungsaufwand** ging leicht um 2,2 % auf 58,9 Mio. € (im Vorjahr: 60,3 Mio. €) zurück, der Anteil am erwirtschafteten Umsatz liegt unverändert bei 10,3 %.

Auf Konzernebene ging das **Betriebsergebnis (EBIT)** um 19,1 % auf 66,9 Mio. € zurück (im Vorjahr: 82,6 Mio. €). Die EBIT-Marge reduzierte sich auf 11,7 % (im Vorjahr: 14,1 %). Ohne die Einmal-aufwendungen wäre ein geringfügiger Anstieg der EBIT-Marge auf 14,3 % zu verzeichnen gewesen. Die EBIT-Beiträge der Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien beliefen sich auf 87,9 % bzw. 12,1 %.

Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund eines besseren Zinsergebnisses um 5,3 Mio. € auf 10,4 Mio. € (im Vorjahr: 15,7 Mio. €). Im Finanzergebnis sind negative Wechselkurseffekte in Höhe von 1,2 Mio. € (im Vorjahr: 5,3 Mio. €) enthalten, die sich im Wesentlichen durch die Abwertung der ukrainischen Währung ergaben.

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns bewegte sich mit 27,9 % oberhalb des Vorjahrs (im Vorjahr: 25,1 %). Wesentlicher Grund hierfür ist ein einmaliger Steueraufwand für Vorjahre im Teilkonzern Hafenlogistik.

Das **Ergebnis nach Steuern** reduzierte sich um 18,8 % von 50,2 Mio. € auf 40,8 Mio. €. Das Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter reduzierte sich gegenüber

der Vergleichsperiode des Vorjahrs überproportional um 31,1 % auf 25,8 Mio. € (im Vorjahr: 37,5 Mio. €) aufgrund der Einmal-aufwendungen im Segment Logistik mit vollständigem HHLA-Anteil. Das Ergebnis je Aktie lag mit 0,35 € ebenfalls um 31,1 % unter dem Vorjahreswert in Höhe von 0,52 €. Hierbei erzielte der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik ein um 36,0 % geringeres Ergebnis je Aktie von 0,30 € (im Vorjahr: 0,47 €). Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien fiel das Ergebnis je Aktie mit 1,68 € um 7,2 % höher aus (im Vorjahr: 1,56 €). Die Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) erreichte einen um 2,7 Prozentpunkte geringeren Wert von 10,1 % (im Vorjahr: 12,8 %). Ohne die Einmal-aufwendungen hätte die Rendite auf das eingesetzte Kapital einen im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Prozentpunkte geringeren Wert von 12,3 % erreicht.

Vermögens- und Finanzlage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns erhöhte sich zum Berichtsstichtag gegenüber dem Jahresende 2015 geringfügig auf 1.761,6 Mio. €.

Bilanzstruktur

in Mio. €	30.06.2016	31.12.2015
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	1.349,7	1.305,8
Kurzfristiges Vermögen	411,9	444,6
	1.761,6	1.750,4
Passiva		
Eigenkapital	510,0	580,6
Langfristige Schulden	1.056,0	979,2
Kurzfristige Schulden	195,6	190,6
	1.761,6	1.750,4

Die **langfristigen Vermögenswerte** lagen mit 1.349,7 Mio. € um 43,9 Mio. € über dem Wert des Vorjahres (zum 31. Dezember 2015: 1.305,8 Mio. €). Ursächlich für diese Entwicklung waren insbesondere die Erhöhung des Bilanzausweises der aktiven latenten Steuern aufgrund zinssatzbedingter Veränderungen der Pensionsrückstellungen und die im Berichtszeitraum in das Sachanlagevermögen getätigten Investitionen. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen die planmäßigen Abschreibungen der Sachanlagen und den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Die **kurzfristigen Vermögenswerte** wiesen mit 411,9 Mio. € zum 30. Juni 2016 einen um 32,7 Mio. € geringeren Wert aus als am 31. Dezember 2015 (444,6 Mio. €). Der Rückgang resultierte u. a. aus einer Verringerung der Zahlungsmittelbestände um 97,3 Mio. €. Im Gegenzug erhöhten sich die Forderungen

gegen nahestehende Unternehmen und Personen im Rahmen des Cash-Clearings um 44,5 Mio. € und die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 21,5 Mio. €.

Das **Eigenkapital** verminderte sich um 70,6 Mio. € und betrug zum Berichtsstichtag 510,0 Mio. € (zum 31. Dezember 2015: 580,6 Mio. €). Die Abnahme beruht im Wesentlichen auf der Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste saldiert mit den latenten Steuern in Höhe von 49,8 Mio. € und der Dividendenausschüttung in Höhe von 46,8 Mio. €. Darüber hinaus reduzierte der Erwerb weiterer Anteile an der METRANS a.s. das Eigenkapital. Gegenläufig wirkte das Ergebnis der Berichtsperiode in Höhe von 40,8 Mio. €. Die Eigenkapitalquote verminderte sich auf 29,0 % (zum 31. Dezember 2015: 33,2 %).

Die Zunahme der **langfristigen Schulden** um 76,8 Mio. € auf 1.056,0 Mio. € gegenüber dem Jahresende (zum 31. Dezember 2015: 979,2 Mio. €) ist auf die Erhöhung der Pensionsrückstellungen um 75,5 Mio. € im Wesentlichen aufgrund der Anpassung versicherungsmathematischer Parameter sowie auf eine Erhöhung der sonstigen langfristigen Rückstellungen zurückzuführen. Vermindernd wirkte sich die Abnahme der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 12,6 Mio. € aus.

Die **kurzfristigen Schulden** stiegen um 5,0 Mio. € auf 195,6 Mio. € (zum 31. Dezember 2015: 190,6 Mio. €). Ursächlich hierfür waren die Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 10,6 Mio. € und die Zunahme der sonstigen kurzfristigen Rückstellungen in Höhe von 10,1 Mio. €. Reduzierend wirkte die Abnahme der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 14,7 Mio. €.

Investitionsanalyse

Das Investitionsvolumen betrug im Berichtszeitraum 67,2 Mio. € und lag damit über dem Vorjahreswert von 64,0 Mio. €. Von den getätigten Investitionen wurden 59,2 Mio. € für Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 60,0 Mio. €) und 8,0 Mio. € für immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 4,0 Mio. €) verwendet. Es handelte sich überwiegend um Erweiterungsinvestitionen.

Ein Großteil der Investitionstätigkeit entfiel im ersten Halbjahr 2016 auf den Ausbau des Blocklagers am CTB und den Bau des Hinterlandterminals Budapest. Der Investitionsschwerpunkt zielt auch weiterhin darauf ab, die Produktivität auf bestehenden Terminalflächen zu steigern und die leistungsfähigen Hinterlandanbindungen marktkonform auszubauen.

Liquiditätsanalyse

Der Mittelzufluss aus **betrieblicher Tätigkeit** (operativer Cashflow) erhöhte sich zum 30. Juni 2016 um 14,7 Mio. € auf 112,5 Mio. € (im Vorjahr: 97,8 Mio. €). Ursächlich hierfür waren per Saldo hauptsächlich geringere Zahlungen von Ertragsteuern.

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	1–6 2016	1–6 2015
Finanzmittelfonds am 01.01.	165,4	185,6
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	112,5	97,8
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 45,6	- 17,4
Free Cashflow	66,9	80,4
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 101,2	- 79,8
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	- 34,2	0,6
Währungskursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds	- 0,4	- 1,7
Konsolidierungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds	4,5	0
Finanzmittelfonds am 30.06.	135,4	184,5

Aus der **Investitionstätigkeit** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 45,6 Mio. € (im Vorjahr: 17,4 Mio. €). Die Erhöhung um 28,2 Mio. € resultierte aus einer geringeren Veränderung der kurzfristigen Einlagen. Gegenläufig wirkten geringere Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen.

Als Summe von Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit und Cashflow aus der Investitionstätigkeit belief sich der **Free Cashflow** zum Ende der Berichtsperiode auf 66,9 Mio. € (im Vorjahr: 80,4 Mio. €) und verminderte sich somit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 13,5 Mio. €.

Der Mittelabfluss aus **Finanzierungstätigkeit** beträgt zum 30. Juni 2016 101,2 Mio. € (im Vorjahr: 79,8 Mio. €) und erhöhte sich um 21,4 Mio. €. Neben dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen führten geringere Neuaufnahmen von Krediten bei gleichzeitig geringeren Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen saldiert zu einer Erhöhung des Mittelabflusses aus Finanzierungstätigkeit.

Zum Berichtsstichtag ergab sich aus den zuvor beschriebenen Veränderungen ein **Finanzmittelfonds** in Höhe von 135,4 Mio. € (zum 30. Juni 2015: 184,5 Mio. €), der damit unter dem Niveau zu Jahresbeginn lag (zum 31. Dezember 2015: 165,4 Mio. €). Einschließlich der kurzfristigen Einlagen erreichte die verfügbare Liquidität des Konzerns zum 30. Juni 2016 einen Bestand von insgesamt 192,0 Mio. € (zum 30. Juni 2015: 224,5 Mio. €).

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2016	1–6 2015	Veränd.
Umsatzerlöse	336,6	351,9	- 4,4 %
EBITDA	95,4	100,3	- 4,9 %
EBITDA-Marge in %	28,4	28,5	- 0,1 PP
EBIT	54,2	57,5	- 5,9 %
EBIT-Marge in %	16,1	16,3	- 0,2 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	3.209	3.404	- 5,7 %

Im ersten Halbjahr 2016 wurden auf den Containerterminals der HHLA mit 3.209 Tsd. Standardcontainern (TEU) insgesamt 5,7 % weniger als im Vorjahreszeitraum umgeschlagen (im Vorjahr: 3.404 Tsd. TEU). Für den Rückgang im **Containerumschlag** an den Hamburger Terminals um 6,2 % auf 3.077 Tsd. TEU (im Vorjahr: 3.279 Tsd. TEU) waren im Wesentlichen die weiterhin schwachen Asienverkehre (Fernost–Nordeuropa) verantwortlich. Diese sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um insgesamt 9,0 % zurückgegangen. Darüber hinaus entwickelten sich auch die Zubringermengen vor allem für die Ostseehäfen rückläufig. Aufgrund vermehrter Direktanläufe von Reedereien in den baltischen Raum nahmen diese im Berichtszeitraum um 8,5 % ab. Die Feederverkehre von und nach Russland zeigten hingegen nach deutlichen Mengenverlusten im Vorjahr im ersten Halbjahr 2016 ein insgesamt wieder leicht gestiegenes Aufkommen. Der Containerumschlag am Container Terminal Odessa entwickelte sich weiterhin positiv und stieg von 125 Tsd. TEU im Vorjahr um 5,9 % auf 132 Tsd. TEU.

Der Mengenrückgang führte entsprechend zu sinkenden **Umsatzerlösen**. Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2015 gingen diese jedoch nur unterproportional um 4,4 % auf 336,6 Mio. € (im Vorjahr: 351,9 Mio. €) zurück. Die Durchschnittserlöse je wasserseitig umgeschlagenen Container stiegen im Wesentlichen aufgrund von einzelnen Ratenanpassungen und einer leicht gesunkenen Feederquote von 22,9 % (im Vorjahr: 23,4 %) in Hamburg.

Die EBIT-Kosten des Segments konnten nicht proportional zur rückläufigen wasserseitigen Menge reduziert werden. Sie gingen wegen des hohen Fixkostenanteils im Containerumschlag lediglich um 4,1 % zurück. Während der Materialaufwand überproportional reduziert werden konnte, stiegen die Personalstückkosten trotz des deutlich verminderten Einsatzes von Fremdpersonal leicht an. Aufgrund der aktuellen Auslastung der Anlagen und insbesondere durch die punktuelle Belastung durch die Anläufe sehr großer Schiffe können die Personalkosten nur bedingt an die rückläufige Mengenentwicklung angepasst werden. Das **Betriebsergebnis (EBIT)** ging als Folge der Mengenentwicklung um 5,9 % auf 54,2 Mio. € (im

Vorjahr: 57,5 Mio. €) zurück, das EBIT pro umgeschlagenen Container blieb dabei mit 16,9 € konstant. Auch die EBIT-Marge konnte mit 16,1 % (im Vorjahr: 16,3 %) nahezu konstant gehalten werden.

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2016	1–6 2015	Veränd.
Umsatzerlöse	190,8	180,8	5,5 %
EBITDA	45,3	38,2	18,6 %
EBITDA-Marge in %	23,8	21,1	2,7 PP
EBIT	33,7	26,8	25,5 %
EBIT-Marge in %	17,6	14,8	2,8 PP
Containertransport in Tsd. TEU	694	654	6,2 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafen hinterland haben die HHLA-Transportgesellschaften im ersten Halbjahr 2016 noch einmal deutlich zulegen können. Mit einem Plus von 6,2 % stieg das **Transportvolumen** auf 694 Tsd. Standardcontainer (TEU) gegenüber 654 Tsd. TEU im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Getragen wurde die Entwicklung durch das Wachstum der Bahntransporte. Diese konnten verglichen mit dem Vorjahr noch einmal signifikant um 8,6 % auf 537 Tsd. TEU (im Vorjahr: 494 Tsd. TEU) gesteigert werden. Dabei konnten insbesondere die Verbindungen von und zu den norddeutschen Seehäfen sowie zwischen den Adria Häfen und Mittel- und Osteuropa ein überdurchschnittliches Wachstum verzeichnen. Beim Straßentransport konnten die Mengenverluste des ersten Quartals zuletzt größtenteils wieder aufgeholt werden und lagen nach den ersten sechs Monaten 2016 mit 157 Tsd. TEU in etwa auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 160 Tsd. TEU).

Mit einem Plus von 5,5 % auf 190,8 Mio. € (im Vorjahr: 180,8 Mio. €) entwickelte sich der **Umsatz** etwas weniger dynamisch als die Transportmenge. Wesentlicher Grund hierfür war ein veränderter Relationsmix und damit einhergehend die Abnahme der durchschnittlichen Transportdistanz.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** erhöhte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres auf 33,7 Mio. € (im Vorjahr: 26,8 Mio. €) und übertraf die Mengen- und Umsatzentwicklung erheblich. Hier wirkte sich die seit Jahresbeginn 2015 mittels weiterer eigener Lokomotiven ausgebaute Eigentraktion durch Produktivitätsgewinne und eine verbesserte Kostenstruktur deutlich positiv aus. Diese war aufgrund der Umstellungsphase in den ersten Monaten des Vorjahres noch nicht in vollem Umfang wirksam gewesen. Auch ein im Vergleich zum Vorjahr verbesserter Mix von Im- und Exportmengen, verbunden mit einer hohen Auslastung der Züge, hatte positive Auswirkungen auf das Segmentergebnis. Die einzelnen Gesellschaften innerhalb des Segments entwickelten sich dabei zum Teil sehr unter-

schiedlich. Insbesondere die polnischen Aktivitäten bewegen sich weiterhin in einem sehr herausfordernden Wettbewerbsumfeld.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2016	1–6 2015	Veränd.
Umsatzerlöse	27,4	33,1	- 17,4 %
EBITDA	- 14,7	- 0,4	neg.
EBITDA-Marge in %	- 53,6	- 1,3	- 52,3 PP
EBIT	- 16,7	- 1,1	neg.
EBIT-Marge in %	- 60,9	- 3,2	- 57,7 PP
Equity-Beteiligungsergebnis	2,2	2,2	- 1,3 %

In den Finanzkennzahlen des Segments Logistik sind die Geschäftsbereiche Fahrzeuglogistik, Projekt- und Kontraktlogistik, Beratung sowie Kreuzfahrtlogistik enthalten. Die Ergebnisse von Massengut- und Fruchtlogistik werden im Equity-Beteiligungsergebnis erfasst.

Im ersten Halbjahr 2016 war bei den vollkonsolidierten Gesellschaften des Segments Logistik eine rückläufige **Umsatzentwicklung** zu verzeichnen. Der Segmentumsatz blieb mit 27,4 Mio. € um 17,4 % unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 33,1 Mio. €), was neben der sukzessiven Reduzierung der Projekt- und Kontraktlogistikaktivitäten u. a. mit projektbedingt geringeren Umsatzerlösen bei den Beratungsaktivitäten begründet ist. Das **Betriebsergebnis (EBIT)** war im zweiten Quartal durch Einmalaufwendungen in Höhe von 14,9 Mio. € im Zuge der geplanten Restrukturierung des Bereichs Projekt- und Kontraktlogistik stark belastet, die sich damit in der bereits im Geschäftsbericht 2015 kommunizierten Größenordnung bewegten. Der Betriebsverlust des Segments Logistik betrug somit im ersten Halbjahr - 16,7 Mio. € (im Vorjahr: - 1,1 Mio. €). Auch bereinigt um die Einmalaufwendungen unterschritt das EBIT des Segments Logistik mit - 1,8 Mio. € das Vorjahr. Hierzu trugen u. a. Verzögerungen bei der Auftragsvergabe im Beratungsbereich bei.

Die im **Equity-Beteiligungsergebnis** abgebildeten Gesellschaften verzeichneten im ersten Halbjahr 2016 eine uneinheitliche Geschäftsentwicklung. Das Equity-Beteiligungsergebnis lag mit insgesamt 2,2 Mio. € auf Vorjahresniveau.

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2016	1–6 2015	Veränd.
Umsatzerlöse	18,7	18,0	3,8 %
EBITDA	10,5	10,8	- 3,1 %
EBITDA-Marge in %	56,0	60,0	- 4,0 PP
EBIT	7,9	8,3	- 4,8 %
EBIT-Marge in %	42,4	46,2	- 3,8 PP

Der Hamburger Markt für Büroflächen hat sich im zweiten Quartal 2016 zwar stabilisiert, blieb aber weiter hinter der Vorjahresentwicklung zurück. So wurde laut Büromarktüberblick von Jones Lang LaSalle mit einem Büroflächenumsatz von 240.000 m² der Vorjahreswert um rund 6 % unterschritten. Ein wesentlicher Grund für den deutlichen Rückgang war hierbei auch der hohe Anteil an eigengenutzten Immobilien im Vorjahr. Die aktuelle Prognose geht auch für den weiteren Jahresverlauf von einer Fortsetzung dieses negativen Trends aus.

Die Leerstandsquote in Hamburg blieb dagegen zum Ende des ersten Halbjahres mit 5,9 % weiter unterhalb des Vorjahreswertes von 6,7 %. Die Trendprognose von Jones Lang LaSalle geht dabei von einer stabilen Entwicklung in den nächsten Monaten aus.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal blieben dagegen auch im zweiten Quartal auf Wachstumskurs. So konnten zum Ende des ersten Halbjahres bei weitgehender Vollvermietung beider Quartiere die **Umsatzerlöse** im Vorjahresvergleich erneut um 3,8 % auf 18,7 Mio. € (im Vorjahr: 18,0 Mio. €) gesteigert werden.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** sank im Vorjahresvergleich um 4,8 % auf 7,9 Mio. € (im Vorjahr: 8,3 Mio. €). Ursächlich waren hierfür vorrangig erhöhte Instandhaltungsaufwendungen im Zuge erforderlicher Mietflächenherrichtungen in der Speicherstadt. Zum Geschäftsjahresende wird bei einem fortgesetzt hohen Vermietungsstand weiterhin ein EBIT im Bereich des Vorjahres erwartet.

Personal

Beschäftigte

nach Segmenten	30.06.2016	31.12.2015	Veränd.
Container	2.952	2.957	- 0,2 %
Intermodal	1.554	1.449	7,2 %
Holding/Übrige	651	668	- 2,5 %
Logistik	228	232	- 1,7 %
Immobilien	36	39	- 7,7 %
HHLA-Konzern	5.421	5.345	1,4 %

Zur Jahresmitte 2016 beschäftigte die HHLA insgesamt 5.421 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2015 erhöhte sich die Zahl um 76 Personen bzw. um 1,4 %. Der geografische Schwerpunkt lag mit 3.642 Beschäftigten in Deutschland (31. Dezember 2015: 3.656), von denen die überwiegende Zahl am Standort Hamburg tätig war. Dies entspricht einem Anteil von 67,2 % (31. Dezember 2015: 68,4 %). Die Anzahl der Arbeitsplätze im Ausland ist im ersten Halbjahr 2016 um 5,3 % auf 1.779 gestiegen (31. Dezember 2015: 1.689). Dies ist im Wesentlichen auf den weiteren Ausbau der Intermodalgesellschaften in Tschechien, der Slowakei und weiteren zentral- und osteuropäischen Ländern zurückzuführen. Das Segment Intermodal verstärkte sich insgesamt um weitere 105 Beschäftigte auf 1.554. In der Holding sowie in den Segmenten Container, Logistik und Immobilien verringerte sich die Anzahl der Beschäftigten zum Halbjahr 2016 hingegen leicht um insgesamt 29 Personen.

Nachtragsbericht

Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 30. Juni 2016 nicht ein.

Prognosebericht

Die wirtschaftliche Entwicklung der HHLA lag im ersten Halbjahr 2016 im Bereich der Erwartungen. Die im Geschäftsbericht 2015 enthaltenen Angaben zum erwarteten Geschäftsverlauf 2016 besitzen daher weiterhin Gültigkeit.

Für die langfristige Entwicklung des Hamburger Hafens und der HHLA bleibt die abschließende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe von entscheidender Bedeutung. Die hierfür notwendigen Planergänzungsbeschlüsse wurden zum Ende des ersten Quartals 2016 dem Gericht vorgelegt. Die erneute mündliche Verhandlung ist vom Bundesverwaltungsgericht für Ende 2016 angesetzt worden. Wann das Urteil gesprochen werden wird, ist weiterhin offen.

Risiko- und Chancenbericht

Hinsichtlich der Risiko- und Chancensituation des HHLA-Konzerns gelten – soweit nicht anders in diesem Bericht dargestellt – die im Lagebericht des Geschäftsberichts 2015 gemachten Aussagen fort. Dort wurden die mit der Geschäftstätigkeit des HHLA-Konzerns verbundenen Risiko- und Chancenfaktoren beschrieben. Die identifizierten Risiken haben unverändert keinen existenzbedrohenden Charakter. Auch für die Zukunft sind aus heutiger Sicht keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden.