

Geschäftsentwicklung

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–9 2022	1–9 2021	Veränderung
Umsatzerlöse	1.172,7	1.078,9	8,7 %
EBITDA	292,7	290,1	0,9 %
EBITDA-Marge in %	25,0	26,9	- 1,9 PP
EBIT	160,1	162,1	- 1,2 %
EBIT-Marge in %	13,7	15,0	- 1,3 PP
Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter	69,8	79,4	- 12,0 %
ROCE in %	9,4	10,2	- 0,8 PP

Wesentliche Ereignisse und Geschäfte

Mit Erwerbszeitpunkt vom 4. Januar 2022 wurde die Erstkonsolidierung von je 100 % der Anteile an den Gesellschaften CL EUROPORT s.r.o. mit Sitz in Pízen/Tschechien und CL EUROPORT Sp. z o.o. mit Sitz in Malaszewicze/Polen vorgenommen. Die Gesellschaften wurden zum 31. März 2022 in den Konsolidierungskreis der HHLA als vollkonsolidierte Gesellschaften aufgenommen.

Mit dem Beginn der Invasion durch russische Truppen am 24. Februar 2022 haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der konjunkturelle Verlauf in der Ukraine verschlechtert. Die weiteren zukünftigen Auswirkungen auf die weltwirtschaftliche Entwicklung können auch zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend bewertet werden, so dass Effekte möglich sind, die die zukünftige Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des HHLA-Konzerns negativ beeinflussen können.

Bei den Rückstellungen ergeben sich zinssatzinduzierte Reduzierungen, die bei den Pensionsverpflichtungen zu einer deutlichen erfolgsneutral abgebildeten Erhöhung des Eigenkapitals führen. Entsprechende Effekte finden sich bei den latenten Steuern. Darüber hinaus ergeben sich für den Ansatz und die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden des Konzerns zum 30. September 2022 keine wesentlichen Auswirkungen.

Die für die ersten neun Monate 2022 vorliegenden wirtschaftlichen Indikatoren wie auch die eingetretene wirtschaftliche Entwicklung der HHLA decken sich im Teilkonzern Hafenlogistik und im Teilkonzern Immobilien im Wesentlichen mit der im zusammengefassten Lagebericht 2021 erwarteten Entwicklung, die nach dem damaligen Kenntnisstand die möglichen Auswirkungen der russischen Invasion beschrieb. Jedoch führt die heterogene Entwicklung auf Segmentebene im dritten Quartal zu einer Anpassung der Prognose für das Geschäftsjahr 2022 gegenüber den im Halbjahresbericht formulierten Erwartungen.

Die EBIT-Erwartungen für den Teilkonzern Hafenlogistik sowie den Konzern liegen jedoch weiterhin unverändert in den genannten Bandbreiten. [Prognoseveränderungsbericht](#)

Darüber hinaus waren im Mitteilungszeitraum grundsätzlich weder im Umfeld der HHLA noch innerhalb des Konzerns besondere Ereignisse und Geschäfte mit wesentlicher Auswirkung auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage zu verzeichnen. [Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage](#)

Ertragslage

Der **Containerumschlag** an den HHLA-Containerterminals ging gegenüber dem Vorjahr um 5,7 % auf 4.869 Tsd. TEU zurück (im Vorjahr: 5.165 Tsd. TEU). Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen die Einstellung des seeseitigen Umschlags am Terminal in Odessa seit dem 24. Februar 2022 infolge des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine. An den Hamburger Containerterminals war die Entwicklung zum einen getrieben von der begrenzten Umschlagkapazität infolge der hohen Lagerauslastung durch die stark gestiegene Verweildauer von Import- und Exportcontainern. Zum anderen schlug sich die reduzierte Ladungsmenge aus den Fahrtgebieten Nordamerika und vor allem Fernost, mit Ausnahme von China, im Containerumschlag nieder.

Bei den internationalen Terminals war ein starker Rückgang festzustellen. Die höheren Ladungsmengen bei HHLA TK Estonia und HHLA PLT Italy konnten den fehlenden Umschlag am Containerterminal Odessa nicht ausgleichen.

Der **Containertransport** verzeichnete einen geringfügigen Anstieg um 0,9 % auf 1.266 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.254 Tsd. TEU). Einem deutlichen Rückgang bei den Straßentransporten in einem anhaltend schwierigen Marktumfeld stand ein moderates Wachstum in den Bahntransporten unter anderem durch einen Anstieg in den polnischen Verkehren entgegen.

Die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns erhöhten sich im Mitteilungszeitraum um 8,7 % auf 1.172,7 Mio. € (im Vorjahr: 1.078,9 Mio. €). Alle Segmente konnten zu diesem Anstieg beitragen. Die positive Entwicklung resultierte im Wesentlichen aus einem weiteren Anstieg der Lagergelderlöse an den Containerterminals infolge von Rückstaus in der Lieferkette sowie einem weiter gestiegenen Bahnanteil an den HHLA-Intermodaltransporten und temporären Zuschlägen zur anteiligen Kompensation der stark gestiegenen Energiepreise.

Mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik erzielte der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 1.145,8 Mio. € (im Vorjahr: 1.057,5 Mio. €). Der Anstieg vollzog sich nahezu analog zum

Konzern. Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien verzeichnete einen Umsatz in Höhe von 32,9 Mio. € (im Vorjahr: 27,6 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** erhöhten sich um 20,3 % auf 34,8 Mio. € (im Vorjahr: 28,9 Mio. €). Positiv wirkten sich hier die Rückerstattung von Bahnstromkosten sowie Trassenmehrkosten in den Bahnverkehren aus.

Die **operativen Aufwendungen** erhöhten sich um 10,7 % auf 1.054,1 Mio. € (im Vorjahr: 952,1 Mio. €). Während die Abschreibungen und der Personalaufwand moderat anstiegen, verzeichneten der Materialaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen einen starken Anstieg. Im Materialaufwand wirkten sich neben dem erhöhten Energieaufwand auch die operativen Beeinträchtigungen in den Bahnverkehren durch Sturmschäden im Februar sowie Baumaßnahmen an der deutschen Bahninfrastruktur und die Störungen in den internationalen Transportketten aus. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren unter anderem durch höhere Aufwendungen für Beratungs- und Dienstleistungen für laufende Projekte belastet. Im Personalaufwand wirkten sich vor allem die sehr hohe Lagerlast an den Containerterminals und die im dritten Quartal vereinbarte Tariflohnerhöhung aus. Zudem fielen im Vorjahr Zuführungen zur Restrukturierungsrückstellung höher aus als im Berichtszeitraum, in dem eine vor allem zinssatzinduzierte Teilauflösung von Restrukturierungsrückstellungen enthalten ist. Der Anstieg in den Abschreibungen hing mit einer erforderlichen Wertberichtigung im Bereich der neuen Geschäftsaktivitäten zusammen.

Im **Betriebsergebnis (EBIT)** war im Mitteilungszeitraum ein Rückgang um 2,0 Mio. € bzw. 1,2 % auf 160,1 Mio. € (im Vorjahr: 162,1 Mio. €) zu verzeichnen. Die **EBIT-Marge** betrug 13,7 % (im Vorjahr: 15,0 %). Im Teilkonzern Hafenlogistik ging das EBIT um 4,0 % auf 145,3 Mio. € (im Vorjahr: 151,3 Mio. €) zurück. Im Teilkonzern Immobilien stieg das EBIT um 38,7 % auf 14,6 Mio. € (im Vorjahr: 10,5 Mio. €).

Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** erhöhte sich um 1,0 Mio. € bzw. 5,0 % auf 21,8 Mio. € (im Vorjahr: 20,8 Mio. €).

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns bewegte sich mit 32,1 % oberhalb der des Vorjahres (im Vorjahr: 28,7 %).

Das **Ergebnis nach Steuern** reduzierte sich um 6,8 % von 100,7 Mio. € auf 93,9 Mio. €. Das **Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter** lag mit 69,8 Mio. € stark unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 79,4 Mio. €). Das **Ergebnis je Aktie** betrug 0,93 € (im Vorjahr: 1,06 €). Das Ergebnis je Aktie im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik belief sich auf 0,85 € (im Vorjahr: 1,02 €). Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien lag das Ergebnis je Aktie mit 3,16 €

über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 2,34 €). Die **Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)** erreichte einen Wert von 9,4 % (im Vorjahr: 10,2 %).

Vermögens- und Finanzlage Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns reduzierte sich zum 30. September 2022 gegenüber dem Jahresende 2021 um insgesamt 33,2 Mio. € auf 2.768,7 Mio. € (zum 31. Dezember 2021: 2.801,9 Mio. €).

Bilanzstruktur

in Mio. €	30.09.2022	31.12.2021
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	2.262,2	2.294,0
Kurzfristiges Vermögen	506,6	507,9
	2.768,7	2.801,9
Passiva		
Eigenkapital	846,7	705,2
Langfristige Schulden	1.557,9	1.730,2
Kurzfristige Schulden	364,1	366,5
	2.768,7	2.801,9

Auf der Aktivseite der Bilanz reduzierten sich die **langfristigen Vermögenswerte** um 31,8 Mio. € auf 2.262,2 Mio. € (zum 31. Dezember 2021: 2.294,0 Mio. €). Die Veränderung resultiert im Wesentlichen aus dem Rückgang latenter Steueransprüche im Zusammenhang mit der zinssatzinduzierten Veränderung versicherungsmathematischer Gewinne. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** nahmen um 1,3 Mio. € auf 506,6 Mio. € ab (zum 31. Dezember 2021: 507,9 Mio. €). Die Veränderung resultiert im Wesentlichen aus einem Rückgang der Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen und der Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen sowie einem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Auf der Passivseite ist das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2021 um 141,5 Mio. € auf 846,7 Mio. € (zum 31. Dezember 2021: 705,2 Mio. €) angestiegen. Erhöhend wirkten im Wesentlichen die zinssatzinduzierte Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne inklusive des erfolgsneutralen Steuereffekts sowie das positive Ergebnis der Berichtsperiode in Höhe von 93,9 Mio. €. Die Eigenkapitalquote stieg auf 30,6 % (zum 31. Dezember 2021: 25,2 %).

Die **langfristigen Schulden** reduzierten sich um 172,3 Mio. € auf 1.557,9 Mio. € (zum 31. Dezember 2021: 1.730,2 Mio. €). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die zinssatzinduzierte Veränderung der Pensionsrückstellungen zurückzuführen. Der Rückgang der **kurzfristigen Schulden** um 2,3 Mio. € auf

364,1 Mio. € (zum 31. Dezember 2021: 366,5 Mio. €) ist im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten. Gegenläufig wirkte die Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Investitionsanalyse

Das Investitionsvolumen betrug im Mitteilungszeitraum 139,5 Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert von 124,0 Mio. €.

Ein Großteil der Investitionstätigkeit entfiel in den ersten neun Monaten 2022 auf die Beschaffung von Großgeräten für den Horizontaltransport und Lagerkränen sowie den Flächenausbau auf den HHLA-Containerterminals vor allem im Hamburger Hafen. Des Weiteren wurde in die Erweiterung der Hinterlandterminals und den Erwerb von Lokomotiven und Waggons für die Metrans-Gruppe sowie die Entwicklung der Hamburger Speicherstadt investiert.

Liquiditätsanalyse

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** reduzierte sich zum 30. September 2022 um 30,9 Mio. € auf 224,2 Mio. € (im Vorjahr: 255,1 Mio. €). Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus gesunkenen Pensionsrückstellungen, die gestiegenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie höhere Ertragsteuerzahlungen.

Aus der **Investitionstätigkeit** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 85,1 Mio. € (im Vorjahr: 133,8 Mio. €). Diese Entwicklung resultierte überwiegend aus Einzahlungen (im Vorjahr: Auszahlungen) aus kurzfristigen Einlagen.

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** beträgt 133,3 Mio. € und veränderte sich um 43,8 Mio. € im Vergleich zum Vorjahreswert von 89,5 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch die höhere Auszahlung von Dividenden bzw. Ausgleichsverpflichtungen sowie eine höhere Auszahlung für die Tilgung von Finanzkrediten. Gegenläufig wirkten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegene neu aufgenommene Finanzkredite.

Der **Finanzmittelfonds** betrug zum 30. September 2022 insgesamt 178,6 Mio. € (im Vorjahr: 201,3 Mio. €). Einschließlich aller kurzfristigen Einlagen erreichte die verfügbare Liquidität des Konzerns zum Ende des dritten Quartals 2022 einen Bestand von 198,6 Mio. € (im Vorjahr: 251,3 Mio. €). Die verfügbare Liquidität zum 30. September 2022 besteht aus Cash-Pool-Forderungen gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement in Höhe von 68,0 Mio. € (im Vorjahr: 65,8 Mio. €) und aus Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten und kurzfristigen Einlagen in Höhe von 130,6 Mio. € (im Vorjahr: 185,5 Mio. €).

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	1–9 2022	1–9 2021
Finanzmittelfonds am 01.01.	173,0	168,8
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	224,2	255,1
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 85,1	- 133,8
Free Cashflow	139,1	121,3
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 133,3	- 89,5
Veränderungen des Finanzmittelfonds	5,6	32,5
Finanzmittelfonds am 30.09.	178,6	201,3
Kurzfristige Einlagen	20,0	50,0
Verfügbare Liquidität	198,6	251,3

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–9 2022	1–9 2021	Veränderung
Umsatzerlöse	653,2	620,0	5,4 %
EBITDA	196,6	182,9	7,5 %
EBITDA-Marge in %	30,1	29,5	0,6 PP
EBIT	121,7	107,9	12,8 %
EBIT-Marge in %	18,6	17,4	1,2 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	4.869	5.165	- 5,7 %

In den ersten neun Monaten 2022 ging der **Containerumschlag** an den **HHLA-Containerterminals** insgesamt um 5,7 % auf 4.869 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 5.165 Tsd. TEU) zurück.

Das Umschlagvolumen an den **Hamburger Containerterminals** lag dabei mit 4.605 Tsd. TEU um 2,3 % unter dem Vergleichswert des Vorjahres (im Vorjahr: 4.712 Tsd. TEU).

Haupttreiber für diese Entwicklung war zum einen die begrenzte Umschlagkapazität infolge der hohen Lagerauslastung durch die stark gestiegene Verweildauer von Import- und Exportcontainern im Hamburger Hafen. Zum anderen schlug sich die reduzierte Ladungsmenge aus den Fahrtgebieten Nordamerika und vor allem Fernost, mit Ausnahme von China, im Containerumschlag nieder.

Bei den Zubringerverkehren (Feeder) konnten der Einbruch russischer Volumina seit März 2022 sowie ein rückläufiger Trend in den britischen Mengen durch den Zugewinn von zwei Zubringerdiensten und einen starken Anstieg in den polnischen und skandinavischen Mengen kompensiert werden. Insgesamt lag die Feederquote am wasserseitigen Umschlag mit 20,5 % geringfügig über dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 20,0 %).

Die **internationalen Containerterminals** verzeichneten einen starken Rückgang im Umschlagvolumen von 41,7 % auf 264 Tsd. TEU (im Vorjahr: 453 Tsd. TEU). Ursache hierfür war der starke Rückgang der Ladungsmengen am Terminal in Odessa, nachdem dort Ende Februar der seeseitige Umschlag infolge des russischen Angriffskriegs auf behördliche Anweisung eingestellt worden war. Auch ein starker Mengenzuwachs am Containerterminal TK Estonia, bedingt durch die verstärkte Nutzung des Terminals als Alternative zu russischen Häfen, und zusätzliche Umschlagmengen seit der Abfertigung des ersten Containerschiffs im vergangenen Dezember bei PLT Italy konnten dies nur teilweise kompensieren.

Die **Umsatzerlöse** des Segments erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr trotz reduzierter Menge deutlich um 5,4 % auf 653,2 Mio. € (im Vorjahr: 620,0 Mio. €). Grund hierfür war im Wesentlichen der starke Anstieg der Lagergelderlöse an den Containerterminals in Hamburg, Tallinn und Triest. Hier wirkten sich längere Verweildauern als Folge der gestörten Lieferkette steigend auf die Lagerumsätze aus. Darüber hinaus trugen zusätzliche Umsatzerlöse aus dem RoRo- und Stückgutumschlag bei PLT Italy positiv zur Entwicklung bei.

Die EBIT-Kosten erhöhten sich im Berichtszeitraum um 3,8 % gegenüber dem Vorjahr. Die Mehraufwendungen resultierten zum einen aus einem stark erhöhten Materialaufwand aufgrund von erhöhtem Stromverbrauch und gestiegener Treibstoffpreise sowie zum anderen aus zusätzlichem Personalaufwand, hervorgerufen durch die sehr hohe Lagerlast und die im dritten Quartal 2022 vereinbarte Tariflohnerhöhung. Außerdem war der Dienstleistungs- und Beratungsaufwand deutlich erhöht. Die EBIT-Kosten des Terminals in Triest stiegen durch den vollumfänglichen Anlauf des Geschäftsbetriebs im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ebenfalls deutlich. Gegenläufig wirkten sich der auslastungsbedingt geringere Instandhaltungsaufwand und die verringerte Menge aus.

Vor dem Hintergrund der lagergeldbedingt temporär gestiegenen Durchschnittserlöse erhöhte sich das **Betriebsergebnis (EBIT)** um 12,8 % auf 121,7 Mio. € (im Vorjahr: 107,9 Mio. €). Darüber hinaus trugen auch die internationalen Terminals TK Estonia und PLT Italy positiv zur operativen Ergebnisentwicklung bei. Die EBIT-Marge stieg um 1,2 Prozentpunkte auf 18,6 % (im Vorjahr: 17,4 %).

Auch im Jahr 2022 führte die HHLA ihre **Investitionen** in klimafreundliche Umschlaggeräte und Containerterminals weiter fort. Der Container Terminal Altenwerder (CTA) schloss die Errichtung der wasserseitigen Stromtankstelleninfrastruktur mit Übernahme von weiteren vier vollautomatisch betriebenen Stromtankstellen für AGVs ab. Insgesamt wird die Flotte nun durch 18 Stromtankstellen mit grünem Ökostrom versorgt. Durch einen Praxistest wurde zudem ein möglicher Beitrag der Stromspeicher der AGVs (Automated Guided Vehicles) zur Netzstabi-

lität untersucht. Der Strategie der vollständigen Elektrifizierung des Terminalbetriebs folgend, wurden zudem sieben weitere Batteriezugmaschinen bestellt. Die im Bereich der Terminalzufahrt befindlichen OCR-(Optical Character Recognition) Gates zur digitalen Erfassung von per Lkw angelieferten Containern wurden technisch erneuert. Die neue Technik liefert eine höhere Datenqualität und trägt zur Energieeinsparung bei. Für den Container Terminal Tollerort (CTT) wurden acht weitere Hybrid-Transportfahrzeuge bestellt. Diese haben im Vergleich zu dieselbetriebenen Geräten deutlich reduzierte Verbrauchswerte. Im dritten Quartal wurde der Kohlenschiffhafen abschließend zu weiterer Lagerfläche ausgebaut und als solche genutzt. Auf einem Teil der Fläche wird zukünftig eine Wasserstofftankstelle entstehen. Der Container Terminal Burchardkai (CTB) trieb den Ausbau des Blocklagersystems und die Entwicklung der AGV-Fläche weiter voran und trug so ebenfalls zur kontinuierlichen Modernisierung und zukünftigen Effizienzsteigerung bei.

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–9 2022	1–9 2021	Veränderung
Umsatzerlöse	431,4	383,2	12,6 %
EBITDA	100,2	114,2	- 12,3 %
EBITDA-Marge in %	23,2	29,8	- 6,6 PP
EBIT	64,0	79,5	- 19,5 %
EBIT-Marge in %	14,8	20,8	- 6,0 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.266	1.254	0,9 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafen hinterland verzeichneten die HHLA-Transportgesellschaften in den ersten neun Monaten 2022 einen leichten Mengenanstieg. Der **Containertransport** erhöhte sich insgesamt um 0,9 % auf 1.266 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 1.254 Tsd. TEU).

Die Bahntransporte stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 3,3 % auf 1.054 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.021 Tsd. TEU). Neben einem moderaten Wachstum bei den Verkehren mit den norddeutschen Seehäfen trugen ein starker Anstieg in den polnischen Verkehren und ein deutlicher Anstieg in der DACH-Region zu dieser Entwicklung bei. Die Transporte mit den adriatischen Seehäfen blieben dagegen leicht unter dem Vorjahresniveau.

Die Straßentransporte verzeichneten nach der Erholung im zweiten Halbjahr 2021 einen deutlichen Rückgang in den ersten neun Monaten 2022. Die Transportmenge ging um 9,4 % auf 211 Tsd. TEU zurück (im Vorjahr: 233 Tsd. TEU).

Die **Umsatzerlöse** lagen mit 431,4 Mio. € um 12,6 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 383,2 Mio. €) und stiegen damit wesentlich stärker als die Transportmenge. Hintergrund hierfür

waren der weiter gestiegene Bahnanteil am Gesamtaufkommen der HHLA-Intermodaltransporte von 81,4 % auf 83,3 % sowie temporäre Preiszuschläge im Bahntransport, die zur anteiligen Kompensation der stark gestiegenen Energiepreise erforderlich waren.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** belief sich im Mitteilungszeitraum auf 64,0 Mio. € (im Vorjahr: 79,5 Mio. €) und sank somit um 19,5 %. Die EBIT-Marge ging um 6,0 Prozentpunkte auf 14,8 % (im Vorjahr: 20,8 %) zurück. Ursächlich für die rückläufige EBIT-Entwicklung waren vor allem operative Beeinträchtigungen durch anhaltende Störungen in den Lieferketten sowie stark gestiegene Energiekosten, die erst zeitversetzt an den Markt weitergegeben werden konnten. Im dritten Quartal des Vorjahres war zudem eine rückwirkend gewährte höhere Trassenpreisförderung in Höhe von 11 Mio. € enthalten.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–9 2022	1–9 2021	Veränderung
Umsatzerlöse	56,8	51,7	9,8 %
EBITDA	2,5	4,0	- 37,8 %
EBITDA-Marge in %	4,4	7,8	- 3,4 PP
EBIT	- 7,5	- 2,4	neg.
EBIT-Marge in %	- 13,3	- 4,7	neg.
Equity-Beteiligungsergebnis	2,6	2,2	19,5 %

Die **Umsatzerlöse** der konsolidierten Gesellschaften übertrafen in den ersten neun Monaten mit 56,8 Mio. € das Vorjahr um 9,8 % (im Vorjahr: 51,7 Mio. €). Diese positive Entwicklung wurde maßgeblich von den Beratungsaktivitäten und der Fahrzeuglogistik getragen.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** wies im Mitteilungszeitraum einen Verlust von 7,5 Mio. € aus (im Vorjahr: - 2,4 Mio. €). Bei teils gegenläufigen Ergebnisentwicklungen war das EBIT insbesondere durch eine Wertminderung im Bereich der neuen Aktivitäten belastet.

Das **Equity-Beteiligungsergebnis** des Segments Logistik belief sich im Mitteilungszeitraum auf 2,6 Mio. € (im Vorjahr: 2,2 Mio. €). Das Vorjahr war durch die Wertminderung eines Beteiligungsansatzes belastet.

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–9 2022	1–9 2021	Veränderung
Umsatzerlöse	32,9	27,6	19,0 %
EBITDA	20,4	16,0	27,6 %
EBITDA-Marge in %	62,1	57,9	4,2 PP
EBIT	14,6	10,5	38,7 %
EBIT-Marge in %	44,3	38,0	6,3 PP

Trotz der vielfältigen Risikofaktoren für die Wirtschaft zeigte sich der Hamburger Markt für Büroflächen auch im dritten Quartal weiterhin sehr robust. So wurde per September 2022 laut dem aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger mit einem Büroflächenumsatz von 465.000 m² wieder das Niveau des Rekordjahres 2017 erreicht. Der Vorjahreswert wurde damit um rund 29 % übertroffen. Die Leerstandsquote in Hamburg blieb bei einem leicht erhöhten Flächenbestand mit 3,8 % konstant auf Vorjahresniveau.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal konnten auch im dritten Quartal des laufenden Geschäftsjahres die positive Entwicklung bei annähernder Vollvermietung fortsetzen.

Die **Umsatzerlöse** stiegen im Berichtszeitraum stark um 19,0 % auf 32,9 Mio. € (im Vorjahr: 27,6 Mio. €). Neben gestiegenen Erlösen aus Umsatzmietvereinbarungen trugen vor allem höhere Mieterlöse aus neu entwickelten Objekten in der Speicherstadt hierzu bei.

Das kumulierte **Betriebsergebnis (EBIT)** stieg im Berichtszeitraum um 38,7 % auf 14,6 Mio. € (im Vorjahr: 10,5 Mio. €). Für die fortgesetzt positive Ergebnisentwicklung waren bei einem leicht reduzierten Instandhaltungsvolumen vorrangig die generierten Umsatzzuwächse maßgeblich.

Nachtragsbericht

Mit Beschluss des Amtsgerichts Lüneburg vom 21. Oktober 2022 wurde auf Antrag der Bionic Production GmbH, Lüneburg, über deren Vermögen das Insolvenzverfahren angeordnet.

Die HHLA AG und die COSCO SHIPPING Ports Limited (CSPL), ein an der Börse in Hongkong notierter Terminalbetreiber und Mitglied der COSCO-Shipping-Gruppe, hatten am 21. September 2021 einen unter Vorbehalt wettbewerbs- und außenwirtschaftsrechtlicher Genehmigungen (aufschiebender Bedingungen) geschlossenen Vertrag über eine Minderheitsbeteiligung von CSPL in Höhe von 35,0 % an der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH (CTT), einer 100%igen Tochtergesellschaft der HHLA AG, unterzeichnet. Die Bundesregierung hat durch Kabinettsbeschluss vom 26. Oktober 2022 dem

Erwerb dieser Minderheitsbeteiligung unter Auflagen zugestimmt. Zu den Auflagen zählt insbesondere, dass der Stimmrechtsanteil unter 25,0 % liegen muss und CSPL auch nicht in anderer Weise eine wirksame Beteiligung an der Kontrolle der CTT erlangt, die über den durch einen Stimmrechtsanteil unterhalb von 25,0 % vermittelten Einfluss hinausgeht.

Weitere nennenswerte Ereignisse nach dem Bilanzstichtag 30. September 2022 traten nicht ein.

Prognoseveränderungsbericht

Der Ergebnisverlauf der HHLA zum 30. September 2022 lag im Wesentlichen im Rahmen der Erwartungen. Jedoch führt die heterogene Entwicklung auf Segmentebene im dritten Quartal zu einer Anpassung der Prognose für das Geschäftsjahr 2022 gegenüber den im Halbjahresfinanzbericht 2022 kommunizierten Erwartungen.

Für den **Teilkonzern Hafenlogistik** wird im Vergleich zum Vorjahr ein deutlicher Rückgang (vormals: auf Niveau des Vorjahres) im Containerumschlag sowie ein geringfügiger Anstieg beim Containertransport erwartet (vormals: moderater Anstieg). Grund hierfür sind im Wesentlichen die weiterhin anhaltenden Lieferkettenstörungen.

Bei den Umsatzerlösen wird vor dem Hintergrund der bisher positiven Entwicklung 2022 ein deutlicher Anstieg auf Jahresbasis erwartet (vormals: moderater Anstieg). Im Segment Intermodal wird inflationsbedingt nunmehr von einem starken Anstieg der Umsatzerlöse ausgegangen (vormals: moderater Anstieg), während im Segment Container durch eine weiterhin verzögerte Abflachung der Durchschnittserlöse von einem unverändert moderaten Anstieg ausgegangen wird.

Die Erwartung für das operative Betriebsergebnis (EBIT) im Teilkonzern Hafenlogistik liegt weiterhin unverändert in der Bandbreite von 160 bis 195 Mio. €. Dabei wird im Segment Container aufgrund der lagergeldbedingt temporär gestiegenen Durchschnittserlöse nunmehr mit einem Ergebnisbeitrag auf dem Niveau des Vorjahres gerechnet (vormals: starker Rückgang). Hingegen wird im Segment Intermodal aufgrund anhaltender Lieferkettenstörungen und von deren Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe von einem deutlichen Rückgang ausgegangen (vormals: auf Niveau des Vorjahres).

Für den **Teilkonzern Immobilien** wird vor dem Hintergrund einer deutlich positiven Erlösentwicklung eine nunmehr starke Umsatz- und EBIT-Steigerung gegenüber dem Vorjahreswert erwartet (vormals: jeweils deutlicher Anstieg).

Insgesamt wird damit auf Konzernebene mit einem deutlichen Umsatzzanstieg (vormals: moderater Anstieg) und unverändert mit einem Betriebsergebnis (EBIT) in der Bandbreite von

175 bis 210 Mio. € gerechnet. Da sich für das Geschäftsjahr 2022 geplante Anlagenzugänge in das Folgejahr verschieben werden, wurden die Investitionen entsprechend angepasst. Auf Konzernebene wird nunmehr mit Investitionen in einer Bandbreite von 210 bis 260 Mio. € gerechnet (vormals: 300 bis 350 Mio. €). Davon entfallen 180 bis 230 Mio. € auf den Teilkonzern Hafenlogistik (vormals: 270 bis 320 Mio. €).

Risiko- und Chancenbericht

Hinsichtlich der Risiko- und Chancensituation des HHLA-Konzerns gelten – soweit nicht anders in diesem Bericht dargestellt – die im **zusammengefassten Lagebericht 2021** getroffenen Aussagen fort. 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.

Hamburg, 2. November 2022

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Der Vorstand



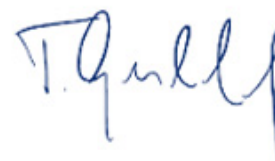
Angela Titzrath



Jens Hansen



Dr. Roland Lappin



Torben Seebold