

Zwischenlagebericht

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die weltwirtschaftliche Dynamik hat sich im bisherigen Jahresverlauf abgeschwächt. Der Internationale Währungsfonds (IWF) senkte seine Erwartungen Anfang Oktober aufgrund der vorliegenden Daten für das erste Halbjahr 2015 leicht auf 2,9 %. Zudem signalisieren die zuletzt aufgenommenen Frühindikatoren für das dritte Quartal 2015 eine nochmals verringerte Wachstumsdynamik. Dies spiegelt sich auch im Welthandel wider: Insbesondere in den Schwellen- und Entwicklungsländern war im ersten Halbjahr 2015 ein spürbarer Rückgang im Handelsvolumen zu erkennen.

Trotz verhaltenen Starts entwickelten sich die fortgeschrittenen Volkswirtschaften im Jahresverlauf robust. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in den G7-Ländern lag im zweiten Quartal bei 0,5 %. Wachstumsimpulse kamen vor allem aus den USA und Großbritannien. In den Schwellenländern dagegen kühlte sich die Konjunktur aufgrund binnenwirtschaftlicher Probleme, sinkender Rohstoffpreise und rückläufiger Kapitalflüsse spürbar ab. Das chinesische BIP lag im dritten Quartal mit 6,9 % erstmals seit der globalen Wirtschaftskrise 2009 unter 7 %. Russland rutschte im ersten Halbjahr in eine tiefe Rezession und schrumpfte im ersten Quartal um 2,2 % bzw. im zweiten Quartal um 4,6 %. Auch die Volkswirtschaft der Ukraine befindet sich in einer massiven Krise. Gleichwohl wird anhand jüngster Stimmungsindikatoren nach einem Einbruch der ukrainischen Wirtschaftsleistung um rund 16 % im ersten Halbjahr 2015 mit einer Stabilisierung im dritten Quartal gerechnet. Die Konjunktur der Europäischen Währungsunion erholte sich weiter. Für das dritte Quartal wird erneut ein Wachstum von 0,4 % gegenüber dem Vorquartal erwartet. Die osteuropäischen Volkswirtschaften entwickelten sich spürbar dynamischer und erreichten im zweiten Quartal Wachstumsraten zwischen 2,5 % und 4,4 %. Die deutsche Wirtschaft ist trotz gedämpfter weltwirtschaftlicher Perspektiven mit einem erwarteten Zuwachs von 0,5 % im dritten Quartal weiter in guter Verfassung. Die Ausfuhren stiegen im Zeitraum Januar bis August im Vergleich zum Vorjahr um 6,6 %. Die Importe stiegen in den ersten acht Monaten insgesamt um 3,5 %.

Branchenumfeld

Der globale Containerverkehr entwickelte sich unerwartet schwach. Hatte das Marktforschungsinstitut Drewry im Sommer für das zweite Quartal 2015 noch einen Zuwachs im weltweiten Containerumschlag von 4,3 % prognostiziert, lag der tatsächliche Aufkommenszuwachs für diesen Zeitraum nach aktueller Datenlage bei nur 1,6 %. Auch für das dritte Quartal signalisieren die im Oktober aufgenommenen Marktindikatoren ein deutlich schwächeres Umschlagwachstum von 1,8 % als noch im Juli erwartet (4,6 %). Von der abkühlenden Konjunktur sind nahezu alle Fahrtgebiete betroffen. In China hat sich das Wachstum mit 2,3 % im zweiten Quartal gegenüber

Vorjahr halbiert. Im Juli hatten die Schätzungen für denselben Zeitraum noch bei 4,9 % gelegen. Für das dritte Quartal rechnen die Experten nunmehr mit einem Anstieg um 2,8 %.

Auch in den nordwesteuropäischen Häfen haben sich die Vorzeichen im Jahresverlauf gedreht. War Drewry bis zur Jahresmitte noch von einer grundsätzlich positiven Entwicklung ausgegangen, mussten die Erwartungen deutlich nach unten angepasst werden. So wurden im zweiten Quartal 1,4 % weniger Container umgeschlagen als im Vorjahreszeitraum. Auch für das dritte Quartal rechnet Drewry mit um 1,3 % rückläufigen Mengen. Gleichzeitig fiel der Umschlageinbruch in den Häfen in Skandinavien und an der Ostsee deutlich stärker aus als zunächst angenommen. Demnach verzeichnete dieses Fahrtgebiet aufgrund des starken Mengeneinbruchs in den russischen Ostseehäfen im zweiten Quartal einen Rückgang um 20,5 %. Für das dritte Quartal wird eine Stabilisierung bei einem Minus von 19,6 % erwartet. Heterogen entwickelten sich die großen Containerhäfen der Nordrange. Während in Rotterdam und Antwerpen von Januar bis September 9,3 Mio. TEU (+ 1,0 % ggü. Vorjahr) bzw. 7,3 Mio. TEU (+ 8,0 % ggü. Vorjahr) umgeschlagen wurden, setzte sich der Abwärtstrend in den bremischen Häfen fort. Insgesamt wurden dort in den ersten neun Monaten 4,2 Mio. TEU umgeschlagen (- 3,7 % ggü. Vorjahr). Allerdings verlangsamte sich das Wachstum auch in Rotterdam und Antwerpen im dritten Quartal deutlich: Antwerpen lag mit 5,2 % spürbar unterhalb den hohen Wachstumsraten der ersten beiden Quartale, die u.a. aus Mengenverlagerungen von Zeebrügge nach Antwerpen resultierten. Rotterdam verzeichnete nach Zuwächsen in den ersten sechs Monaten zwischen Juli und September sogar ein Minus von 4,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Der europäische Schienengüterverkehr entwickelte sich im ersten Halbjahr insgesamt rückläufig. Die transportierte Menge lag im ersten Quartal 2015 4,1 % unter Vorjahr. In Mittel- und Osteuropa wurden in den ersten drei Monaten 3,2 % weniger Güter auf der Schiene befördert. Im zweiten Quartal stabilisierte sich die Entwicklung, fiel aber mit einem Minus von 2,9 % bzw. 1,1 % immer noch negativ aus. Nach Angaben von Eurostat schlug der Rückgang in der Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – auf europäischer Ebene nicht so stark durch und verbesserte sich im zweiten Quartal leicht. In Mittel- und Osteuropa konnte die Transportleistung sogar nach dem Rückgang im ersten Quartal wieder ausgedehnt werden.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland wurde maßgeblich durch den Tarifkonflikt bei der Deutschen Bahn im Frühjahr belastet. Im ersten Halbjahr ging das Transportaufkommen laut Destatis im Vergleich zum Vorjahr spürbar um 3,0 % zurück. Während es in den Monaten Januar bis Mai nur Rückgänge gegeben hatte, lag die transportierte Menge im Juni 2015 12,4 % über dem Vorjahresmonat. Die Transportleistung verrin-

gerte sich in den ersten sechs Monaten insgesamt nur leicht um 1,1 %. Besonders hoch fiel im ersten Halbjahr der Rückgang im Kombinierten Verkehr aus. Das Beförderungsvolumen brach um 13,6 % ein. Im Juni lag die transportierte Menge jedoch nur noch 0,5 % unter dem Vorjahresmonat.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–9 2015	1–9 2014	Veränd.
Umsatzerlöse	868,9	906,7	- 4,2 %
EBITDA	214,4	219,6	- 2,3 %
EBITDA-Marge in %	24,7	24,2	0,5 PP
EBIT	123,9	131,3	- 5,6 %
EBIT-Marge in %	14,3	14,5	- 0,2 PP
Ergebnis nach Steuern und Anteilen anderer Gesellschafter	55,9	46,9	19,1 %
Equity-Beteiligungsergebnis	3,3	3,9	- 17,3 %
ROCE in %	12,7	13,4	- 0,7 PP

Hinweise zur Berichterstattung

In der Berichtsperiode waren negative Wechselkurseffekte aus der Abwertung der lokalen ukrainischen Währung zu verzeichnen, die sich auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns wesentlich auswirkten. 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

Vor dem Hintergrund der beschriebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen verzeichnete die HHLA im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr einen starken Rückgang in ihrer Umschlagleistung. Der **Containerumschlag** ging um 11,8 % auf 5.027 Tsd. TEU (im Vorjahr: 5.701 Tsd. TEU) zurück. Ursachen sind rückläufige Feeder Mengen, insbesondere ein hoher Verlust in den Russlandverkehren, die Krise in der Ukraine und eine steigende Wettbewerbsintensität aufgrund neu entstandener Kapazitäten in Wettbewerbshäfen.

Beim **Transportvolumen** wurde gegen den allgemeinen Markttrend ein Anstieg um 2,4 % auf 996 Tsd. TEU (im Vorjahr: 973 Tsd. TEU) erreicht.

Die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns betrugen im Berichtszeitraum 868,9 Mio. € und lagen damit um 4,2 % unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 906,7 Mio. €). Obwohl der Rückgang

der Erlöse im Segment Container unterproportional im Vergleich zum Mengenrückgang ist, konnte er vom Umsatzanstieg der anderen Segmente nur etwa zur Hälfte kompensiert werden. Vor allem bei den im Vorjahr temporär sehr hohen Lagergelderlösen ist im aktuellen Jahr eine Normalisierung zu verzeichnen.

Mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik erzielte der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 845,6 Mio. € (im Vorjahr: 885,4 Mio. €). Der Rückgang vollzog sich im Teilkonzern Hafenlogistik nahezu analog zum Konzern. Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien steigerte seinen Umsatz um 9,0 % auf 27,5 Mio. € (im Vorjahr: 25,2 Mio. €) und trug mit 2,7 % zum Konzernumsatz bei.

Die **Bestandsveränderungen** in Höhe von 0,4 Mio. € hatten wie im Vorjahr keinen nennenswerten Einfluss auf das Konzernergebnis (im Vorjahr: 0,5 Mio. €). Die **aktivierten Eigenleistungen** erhöhten sich auf 7,5 Mio. € (im Vorjahr: 6,0 Mio. €).

Der Anstieg der **sonstigen betrieblichen Erträge** auf 27,5 Mio. € (im Vorjahr: 22,4 Mio. €) steht neben einer im Vorjahr gebildeten Rückstellung für rechtliche Risiken, die teilweise ergebniswirksam aufgelöst werden konnte, hauptsächlich in Verbindung mit einem Grundstücksverkauf.

Die **operativen Aufwendungen** gingen insgesamt um 3,0 % auf 780,4 Mio. € zurück.

Der **Materialaufwand** verringerte sich im Berichtszeitraum um 8,6 % auf 274,5 Mio. € (im Vorjahr: 300,3 Mio. €). Die Materialaufwandsquote reduzierte sich aufgrund von Kostenstrukturverschiebungen durch die seit Jahresbeginn ausgebaute Eigenattraktion bei den Intermodalverkehren auf 31,6 % (im Vorjahr: 33,1 %).

Der **Personalaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert geringfügig um 0,6 % auf 307,3 Mio. € (im Vorjahr: 305,3 Mio. €). Neben den Tarifsteigerungen führte auch die im Zuge des Ausbaus der Eigenattraktion erhöhte Beschäftigtenzahl im Segment Intermodal zu diesem Anstieg. Die Personalaufwandsquote erhöhte sich auf 35,4 % (im Vorjahr: 33,7 %). Dieser Anstieg hängt wesentlich mit einem nur leicht zurückgegangenen Personalaufwand trotz erheblich rückläufiger Umsatzerlöse im Segment Container zusammen.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** gingen im Berichtszeitraum um 2,0 % auf 108,1 Mio. € (im Vorjahr: 110,4 Mio. €) zurück. Der Rückgang ist in erster Linie auf einen Einmalaufwand im Vorjahr aufgrund der bilanziellen Vorsorge für rechtliche Risiken zurückzuführen. Der Anteil am erwirtschafteten Umsatz erhöhte sich von 12,2 % im Vorjahr auf 12,4 %.

Auf der Basis dieser Entwicklungen ging das **Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** leicht um 2,3 % auf 214,4 Mio. € (im Vorjahr: 219,6 Mio. €) zurück. Die EBITDA-Marge ist im Berichtszeitraum auf 24,7 % angestiegen (im Vorjahr: 24,2 %).

Der **Abschreibungsaufwand** erhöhte sich um 2,6 % auf 90,5 Mio. € (im Vorjahr: 88,3 Mio. €). Der Mehraufwand resultierte vor allem aus der verstärkten Investition in rollendes Material im Intermodalbereich.

Auf Konzernebene ging das **Betriebsergebnis (EBIT)** um 5,6 % auf 123,9 Mio. € zurück (im Vorjahr: 131,3 Mio. €). Die EBIT-Marge reduzierte sich leicht auf 14,3 % (im Vorjahr: 14,5 %). Die EBIT-Beiträge der Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien beliefen sich auf 89,6 % bzw. 10,4 %.

Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund eines besseren Zinsergebnisses um 4,1 Mio. € auf 21,9 Mio. € (im Vorjahr: 26,0 Mio. €). Im Finanzergebnis sind negative Wechselkurseffekte in Höhe von 5,8 Mio. € (im Vorjahr: 7,0 Mio. €) enthalten, die sich durch die Abwertung der ukrainischen Währung ergaben.

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns bewegte sich mit 24,1 % unterhalb des Vorjahrs (im Vorjahr: 30,1 %). Gründe hierfür sind der Wegfall eines einmaligen Ergebniseffekts, der sich im Vorjahr erhöhend auf die Steuerquote ausgewirkt hat, sowie ein erhöhter Ergebnisanteil von ausländischen Tochtergesellschaften.

Das **Ergebnis nach Steuern** erhöhte sich um 5,1 % von 73,7 Mio. € auf 77,4 Mio. €. Das Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter erhöhte sich gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahrs überproportional um 19,1 % auf 55,9 Mio. € (im Vorjahr: 46,9 Mio. €) aufgrund der positiven Entwicklung der Gesellschaften mit überwiegendem HHLA-Anteil. Das Ergebnis je Aktie lag mit 0,77 € ebenfalls um 19,1 % über dem Vorjahreswert in Höhe von 0,64 €. Hierbei erzielte der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik ein um 20,2 % höheres Ergebnis je Aktie von 0,70 € (im Vorjahr: 0,59 €). Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien fiel das Ergebnis je Aktie mit 2,43 € um 11,8 % höher aus (im Vorjahr: 2,17 €). Die Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) erreichte einen um 0,7 Prozentpunkte geringeren Wert von 12,7 % (im Vorjahr: 13,4 %).

Vermögens- und Finanzlage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns verminderte sich zum Berichtsstichtag gegenüber dem Jahresende 2014 nur geringfügig auf 1.775,7 Mio. €.

Bilanzstruktur

in Mio. €	30.09.2015	31.12.2014
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	1.318,7	1.308,1
Kurzfristiges Vermögen	457,0	480,0
	1.775,7	1.788,1
Passiva		
Eigenkapital	584,6	546,7
Langfristige Schulden	992,0	918,9
Kurzfristige Schulden	199,1	322,5
	1.775,7	1.788,1

Die **langfristigen Vermögenswerte** lagen mit 1.318,7 Mio. € um 10,6 Mio. € über dem Wert des Vorjahres (per 31. Dezember 2014: 1.308,1 Mio. €). Ursächlich für diese Entwicklung waren insbesondere die im Berichtszeitraum in das Sachanlagevermögen getätigten Investitionen. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen die planmäßigen Abschreibungen der Sachanlagen sowie währungsbedingte Umrechnungsanpassungen bei der ukrainischen Tochtergesellschaft. Der Bilanzausweis der aktiven latenten Steuern verminderte sich aufgrund zinsatzbedingter Veränderungen der Pensionsrückstellungen.

Die **kurzfristigen Vermögenswerte** wiesen mit 457,0 Mio. € zum 30. September 2015 einen um 23,0 Mio. € geringeren Wert aus als am 31. Dezember 2014 (480,0 Mio. €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus einer Verringerung der Zahlungsmittelbestände um 84,9 Mio. €. Im Gegenzug erhöhten sich die Forderungsbestände gegen nahestehende Unternehmen und Personen im Rahmen des Cash-Clearings um 41,5 Mio. €.

Das **Eigenkapital** erhöhte sich um 37,9 Mio. € und betrug zum Berichtsstichtag 584,6 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 546,7 Mio. €). Die Zunahme beruht im Wesentlichen auf dem Ergebnis nach Steuern des bisherigen Berichtsjahres in Höhe von 77,4 Mio. €. Dabei glichen die Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste, saldiert mit den latenten Steuern, die Belastungen aus Fremdwährungsumrechnung annähernd aus. Vermindernd wirkte die Dividendenausschüttung in Höhe von 40,5 Mio. €. Die Eigenkapitalquote stieg auf 32,9 % (per 31. Dezember 2014: 30,6 %).

Die Zunahme der **langfristigen Schulden** um 73,1 Mio. € auf 992,0 Mio. € gegenüber dem Jahresende (per 31. Dezember 2014: 918,9 Mio. €) ist auf die im dritten Quartal erfolgte Herausgabe von Schuldscheindarlehen in Höhe von 75,0 Mio. € zurückzuführen. Die Mittel wurden aufgenommen, um das aktuell niedrige Zinsniveau zu nutzen und langfristig Zinsänderungsrisiken für das Segment Immobilien zu minimieren. Gegenläufig wirkte die Reduzierung der Pensionsrückstellungen aufgrund der Anpassung der versicherungsmathematischen Parameter um 13,2 Mio. €.

Der Rückgang der **kurzfristigen Schulden** um 123,4 Mio. € auf 199,1 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 322,5 Mio. €) beruht im Wesentlichen auf der im dritten Quartal 2015 erfolgten Ablösung einer kurzfristigen Verbindlichkeit gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen in Höhe von 65,0 Mio. € durch die bereits erwähnte Herausgabe von Schuldscheindarlehen. Außerdem verminderten sich die kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 42,1 Mio. € aufgrund der Auszahlung des Ergebnisanteils 2014 an einen nicht beherrschenden Anteilseigner sowie aufgrund von Darlehenstilgungen.

Investitionsanalyse

Das **Investitionsvolumen** betrug im Berichtszeitraum 111,8 Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert von 81,8 Mio. €. Von den getätigten Investitionen wurden 104,9 Mio. € für Sachanlagen (im Vorjahr: 75,5 Mio. €) und 6,9 Mio. € für immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 6,4 Mio. €) verwendet. Es handelt sich zum überwiegenden Teil um Erweiterungsinvestitionen.

Ein Großteil der Investitionstätigkeit entfiel in den ersten neun Monaten 2015 auf den Erwerb neuer Lokomotiven, den weiteren Ausbau des Container Terminal Burchardkai sowie den Erwerb eines neuen Terminalgeländes in Budapest.

Auch für das Geschäftsjahr 2015 liegt der Investitionsschwerpunkt darauf, die Produktivität auf bestehenden Terminalflächen zu steigern und die leistungsfähigen Hinterlandanbindungen marktkonform auszubauen.

Liquiditätsanalyse

Der **Mittelzufluss aus betrieblicher Tätigkeit** (operativer Cashflow) verminderte sich bis zum 30. September 2015 um 44,7 Mio. € auf 139,8 Mio. € (im Vorjahr: 184,5 Mio. €). Ursächlich hierfür waren u. a. das niedrigere Betriebsergebnis (EBIT), eine geringere Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie eine höhere Zahlung von Ertragsteuern.

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	1–9 2015	1–9 2014
Finanzmittelfonds am 01.01.	185,6	151,1
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	139,8	184,5
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 88,6	- 86,5
Free Cashflow	51,2	98,0
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 71,8	- 71,2
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	- 20,6	26,8
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	- 2,0	- 3,6
Finanzmittelfonds am 30.09.	163,0	174,2

Aus der **Investitionstätigkeit** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 88,6 Mio. € (im Vorjahr: 86,5 Mio. €). Die Erhöhung um 2,1 Mio. € resultierte im Wesentlichen aus einer Zunahme der Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen um 37,7 Mio. € gegenüber dem Vorjahr aufgrund weiterer Investitionen überwiegend im Segment Intermodal. Gegenläufig wirkte die Abnahme der kurzfristigen Einlagen bei Kreditinstituten um 30 Mio. €.

Als Summe von Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit und Cashflow aus der Investitionstätigkeit belief sich der **Free Cashflow** zum Ende der Berichtsperiode auf 51,2 Mio. € (im Vorjahr: 98,0 Mio. €) und verminderte sich somit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 46,8 Mio. €.

Der Mittelabfluss aus **Finanzierungstätigkeit** beträgt zum 30. September 2015 71,8 Mio. € (im Vorjahr: 71,2 Mio. €) und erhöhte sich um 0,6 Mio. €. Die Rückführung von Darlehen, u. a. gegenüber einem verbundenen Unternehmen, die Ausgabe von Schuldscheindarlehen und die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten führten per saldo zu einem um 5,0 Mio. € geringeren Mittelabfluss gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der gegenüber dem Vorjahr um 5,6 Mio. € höhere Mittelabfluss aufgrund gesteigerter Dividendenzahlung wirkte gegenläufig.

Zum Berichtsstichtag ergab sich aus den zuvor beschriebenen Veränderungen ein **Finanzmittelfonds** in Höhe von 163,0 Mio. € (im Vorjahr: 174,2 Mio. €), der damit unter dem Niveau zu Jahresbeginn lag (zum 31. Dezember 2014: 185,6 Mio. €). Einschließlich der kurzfristigen Einlagen erreichte die verfügbare Liquidität des Konzerns zum 30. September 2015 einen Bestand von insgesamt 233,0 Mio. € (im Vorjahr: 254,2 Mio. €).

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–9 2015	1–9 2014	Veränd.
Umsatzerlöse	518,7	565,1	- 8,2 %
EBITDA	147,3	186,0	- 20,8 %
EBITDA-Marge in %	28,4	32,9	- 4,5 PP
EBIT	83,5	121,9	- 31,4 %
EBIT-Marge in %	16,1	21,6	- 5,5 PP
Equity-Beteiligungsergebnis	0,5	0,6	- 21,4 %
Containerumschlag in Tsd. TEU	5.027	5.701	- 11,8 %

Der Rückgang des Containerumschlags an den HHLA-Terminals in Hamburg hat sich im Vorjahresvergleich auch im dritten Quartal 2015 weiter fortgesetzt. Zusammen mit dem Containerterminal in Odessa lag der wasserseitige Umschlag nach den ersten neun Monaten 2015 mit 5.027 Tsd. Standardcontainern (TEU) 11,8 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (im Vorjahr: 5.701 Tsd. TEU).

Der Mengenrückgang an den Hamburger Terminals ist im Wesentlichen auf die rückläufigen Feederverkehre mit den Ostseehäfen zurückzuführen. Diese lagen von Januar bis September 2015 um 21,8 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Neben der Umdisposition einzelner Reeder war dafür insbesondere der Rückgang der Russlandverkehre verantwortlich, die im Vorjahresvergleich fast 40 % nachgaben. Die Feederquote verringerte sich entsprechend auf 23,1 % (im Vorjahr: 26,0 %). Ebenso trugen sinkende Containertransportmengen in den Asienverkehren (Fernost-Nordeuropa) zu einem geringeren Containerumschlag bei. In der Folge sank im dritten Quartal 2015 auch der Bahn- und Lkw-Umschlag der Hamburger HHLA-Terminals gegenüber dem sehr starken Vorjahresquartal und lag im Berichtszeitraum 3,2 % unter der Vergleichsperiode. Zudem hat die Wettbewerbsintensität zwischen den Nordrange-Häfen weiter zugenommen.

Der Containerumschlag des Container Terminal Odessa in der Ukraine konnte im dritten Quartal mit 3,6 % erstmals im Jahr 2015 gegenüber Vorjahresquartal leicht gesteigert werden. Jedoch lag das Umschlagvolumen mit insgesamt 188 Tsd. TEU weiterhin um 5,8 % unter dem Vorjahreswert. Die sich fortsetzende negative Marktentwicklung in der Ukraine konnte dabei durch Marktanteilsgewinne gedämpft werden. Dazu trugen insbesondere die Abfertigung von Direktdiensten und die hohe Leistungsfähigkeit des Terminals bei.

Der deutliche Mengenrückgang und die gegenüber dem Vorjahreszeitraum geringeren Lagergelderlöse – bedingt durch eine kürzere Verweildauer der Container – führten zu sinkenden Umsatzerlösen. Diese gingen in den ersten neun Monaten insgesamt um 8,2 % auf 518,7 Mio. € (im Vorjahr: 565,1 Mio. €) zurück. Die fortgesetzte Veränderung im Ladungsmix und der damit verbundene sinkende Anteil der margenschwächeren Feederverkehre führten jedoch zu höheren Durchschnittserlösen je wasserseitig umgeschlagenem Standardcontainer. Entsprechend stiegen die Durchschnittserlöse in den ersten neun Monaten 2015 um 4,1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die EBIT-Kosten des Segments blieben mit einem Minus von 1,8 % nur leicht unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Die Kosten konnten nicht proportional zur rückläufigen wasserseitigen Menge reduziert werden. Wesentlicher Treiber sind dabei die Personalkosten. Diese wurden zwar gegenüber den ersten beiden Quartalen 2015 unter anderem durch verringerten Einsatz von Fremdpersonal deutlich reduziert. Gegenläufig wirkten jedoch Tarifierhöhungen. Bei steigender Unterauslastung der Anlagen fällt es zunehmend schwerer, den Personaleinsatz adäquat anzupassen. Auch die Kostenpositionen mit nennenswerten fixen Anteilen trugen zur negativen Entwicklung bei. So lagen die Instandhaltungskosten deutlich über den Vorjahreswerten. Bedingt durch den hohen Auslastungsgrad der Anlagen im Vorjahr mussten notwendige Wartungsarbeiten 2014 teilweise in das Jahr 2015 verschoben werden. Darüber hinaus entstanden temporär erhöhte Aufwendungen für die Weiterentwicklung der operativen IT-Systeme. Diese Entwicklung führte zu einem um 31,4 % geringeren Betriebsergebnis (EBIT) in Höhe von 83,5 Mio. € (im Vorjahr: 121,9 Mio. €). Die EBIT-Marge sank entsprechend auf 16,1 % (im Vorjahr: 21,6 %).

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–9 2015	1–9 2014	Veränd.
Umsatzerlöse	272,8	263,4	3,6 %
EBITDA	61,1	37,4	63,4 %
EBITDA-Marge in %	22,4	14,2	8,2 PP
EBIT	44,0	22,0	99,9 %
EBIT-Marge in %	16,1	8,4	7,7 PP
Containertransport in Tsd. TEU	996	973	2,4 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafen hinterland haben die HHLA-Transportgesellschaften auf Schiene und Straße leicht zulegen können. Mit einem Plus von 2,4 % stieg das Transportvolumen in einem insgesamt rückläufigen Markt auf 996 Tsd. Standardcontainer (TEU) gegenüber 973 Tsd. TEU im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Nachdem im ersten Quartal 2015 noch ein starkes

Wachstum zu verzeichnen war und im zweiten Quartal die Transportmengen leicht zurückgingen, konnte im dritten Quartal mit einem Plus von 0,8 % die Vorjahresmenge leicht übertroffen werden.

Getragen wurde die Entwicklung per September 2015 insbesondere durch das Wachstum der Bahntransporte. Dabei konnten die Verbindungen zwischen den Adriahäfen sowie Mittel- und Osteuropa ein überdurchschnittliches Wachstum verzeichnen. Auch das Transportaufkommen aus den polnischen Seehäfen wurde gesteigert.

Mit einem Plus von 3,6 % auf 272,8 Mio. € (im Vorjahr: 263,4 Mio. €) entwickelte sich der Umsatz besser als die Transportmenge. Die Gründe hierfür waren im Wesentlichen ein geänderter Relationsmix sowie die Zunahme der durchschnittlichen Transportdistanz u. a. durch einen gestiegenen Bahnanteil von 74,5 % auf 76,5 % am Gesamtaufkommen der HHLA-Intermodaltransporte.

Das Betriebsergebnis (EBIT) verdoppelte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres auf 44,0 Mio. € (im Vorjahr: 22,0 Mio. €) und übertraf die Mengen- und Umsatzentwicklung erheblich. Hier wirkte sich insbesondere die seit Jahresbeginn 2015 mittels weiterer eigener Lokomotiven ausgebaute Eigentraktion in Form von Produktivitätsgewinnen und einer verbesserten Kostenstruktur deutlich positiv aus. Auch ein im Vergleich zum Vorjahr verbesserter Mix von Im- und Exportmengen verbunden mit einer höheren Auslastung der Züge hatte positive Auswirkungen auf das Segmentergebnis. Einen weiteren Beitrag zur erfreulichen Ergebnisentwicklung des Segments lieferten Verbesserungen in der Kostenstruktur und die Umsetzung von Restrukturierungsmaßnahmen bei der Polzug-Gruppe sowie Einmaleffekte in Höhe von 2,5 Mio. € aus dem Verkauf eines Grundstücks in Polen. Die Gesellschaft bewegt sich dabei weiterhin in einem sehr herausfordernden Wettbewerbsumfeld.

Der Ausbau der Eigentraktion und die Erweiterung des Hinterlandnetzwerks werden durch die HHLA-Intermodalgesellschaften weiter vorangetrieben. Neben der Bestellung von weiteren zehn Mehrsystem-Lokomotiven erwarb die Metrans ein Grundstück in der ungarischen Hauptstadt Budapest und legte den Grundstein für einen neuen Eisenbahn-Hub-Terminal. Seine Lage macht ihn zur idealen Schnittstelle zwischen den nordeuropäischen Seehäfen und Südosteuropa. Mit diesem dann vierten Hub- und Shuttle-Terminal der Metrans werden die mittel- und osteuropäischen Wachstumsmärkte noch enger an das Hinterlandnetzwerk der HHLA angebunden. Gleichzeitig können die Häfen an der Adria und in Griechenland besser erschlossen werden. Der Terminal soll 2017 seinen Betrieb aufnehmen.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–9 2015	1–9 2014	Veränd.
Umsatzerlöse	48,9	48,7	0,4 %
EBITDA	2,5	- 0,5	pos.
EBITDA-Marge in %	5,1	- 1,0	6,1 PP
EBIT	- 0,6	- 1,3	53,0 %
EBIT-Marge in %	- 1,3	- 2,7	1,4 PP
Equity-Beteiligungsergebnis	2,7	3,3	- 16,5 %

In den Finanzkennzahlen des Segments Logistik sind seit 2014 nur noch die Geschäftsbereiche Fahrzeuglogistik, Projekt- und Kontraktlogistik, Beratung sowie Kreuzfahrtlogistik enthalten. Die Ergebnisse von Massengut- und Fruchtlogistik werden seit 2014 bzw. 2012 im Equity-Beteiligungsergebnis erfasst.

Der Segmentumsatz nahm in den ersten neun Monaten um 0,4 % auf 48,9 Mio. € zu (im Vorjahr: 48,7 Mio. €). Das EBIT verbesserte sich im Berichtszeitraum deutlich auf ein Minus von 0,6 Mio. € (im Vorjahr: - 1,3 Mio. €). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Bereich Fahrzeuglogistik im dritten Quartal Anlagevermögen aus dem Bereich Holding/Übrige rückwirkend zum 1. Januar 2015 übernommen hat. Durch diese konzerninterne Transaktion veränderte sich die Kostenstruktur innerhalb des Bereichs Fahrzeuglogistik, so dass sich dadurch das Segment-EBIT deutlich verbessert hat. Der aus dieser Transaktion resultierende Zwischengewinn wurde auf Teilkonzernebene Hafenlogistik im Rahmen der Konsolidierung wieder eliminiert.

Das ausgewiesene Equity-Beteiligungsergebnis blieb im Berichtszeitraum aufgrund einer Veränderung im Steuerausweis unter dem Vorjahreswert. Umsatz und operatives Ergebnis der in diesem Bereich abgebildeten Gesellschaften konnten insgesamt jedoch in den ersten neun Monaten gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden.

Die Geschäftsentwicklung im Einzelnen:

Die **Fahrzeuglogistik** verzeichnete nach einem verhaltenen ersten Halbjahr durch erhöhten Containerumschlag eine Mengenerholung im dritten Quartal 2015. Der Umschlag inkl. Packen, der zum 30. Juni noch 6,2 % unter Vorjahr lag, erreichte im Berichtszeitraum mit 1.133 Tsd. t wieder Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.129 Tsd. t). Der Fahrzeugumschlag verfehlte allerdings mit 137 Tsd. Fahrzeugen das Vorjahr deutlich um 6,5 % (im Vorjahr: 147 Tsd.). Auch die Umsatzerlöse blieben hinter dem Vorjahr zurück. Das EBIT übertraf das Vorjahr, die Vergleichbarkeit ist aber durch den oben genannten Effekt eingeschränkt.

Die **Beratungsaktivitäten** konnten in den ersten neun Monaten den Umsatz und das EBIT gegenüber dem Vorjahr steigern.

Die **Projekt- und Kontraktlogistik** bewegte sich im Berichtszeitraum weiterhin in einem sehr schwierigen Marktumfeld. Der Umsatz war im dritten Quartal rückläufig, übertraf allerdings im Berichtszeitraum noch das Vorjahr. Das Ergebnis blieb unter dem durch periodenfremde Erträge beeinflussten Vorjahr.

In der **Kreuzfahrtlogistik** lag die Anzahl der Schiffsanläufe in den ersten neun Monaten mit 125 Schiffen 26,0 % unter Vorjahr (im Vorjahr: 169). Entsprechend konnten auch die Passagierzahlen mit 420 Tsd. nicht an das Vorjahr anknüpfen, was einem Rückgang um 23,4 % entspricht (im Vorjahr: 548 Tsd.). Auch Umsatz und Ergebnis blieben unter dem Vorjahreszeitraum.

Das wasserseitige Umschlagvolumen der **Massengutlogistik** übertraf im Berichtszeitraum mit 11,2 Mio. t das Vorjahr um 7,1 % (im Vorjahr: 10,5 Mio. t), wozu sowohl der Erz- als auch der Kohleumschlag beitrugen. Umsatz und operatives Ergebnis verbesserten sich ebenfalls gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Das Mengenaufkommen der **Fruchtlogistik** war im dritten Quartal rückläufig, erreichte in den ersten neun Monaten 2015 aber mit insgesamt 412 Tsd. t das Vorjahresniveau (im Vorjahr: 414 Tsd. t). Umsatz und Ergebnis übertrafen das Vorjahr.

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–9 2015	1–9 2014	Veränd.
Umsatzerlöse	27,5	25,2	9,0 %
EBITDA	16,4	14,4	13,7 %
EBITDA-Marge in %	59,7	57,2	2,5 PP
EBIT	12,7	11,1	13,9 %
EBIT-Marge in %	46,0	44,1	1,9 PP

Die positive Entwicklung auf dem Hamburger Markt für Büroflächen hat sich im Laufe des dritten Quartals deutlich abgeschwächt. In den ersten neun Monaten wurden laut Büromarktüberblick von Grossmann & Berger mit 355.000 m² trotz eines relativ hohen Anteils an eigengenutzten Immobilien rund 7 % weniger umgesetzt als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Zum Ende des ersten Halbjahres 2015 konnte dagegen noch ein Umsatzwachstum von 12 % zum Vorjahr ausgewiesen werden.

Die Leerstandsquote in Hamburg sank nach Angaben von Jones Lang LaSalle zum Ende des dritten Quartals 2015 auf 6,2 % und unterschritt somit deutlich den Vorjahreswert von 7,1 %. Die Trendprognose für das kommende Quartal geht dabei von einer weiter fallenden Leerstandsquote aus.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal setzten entgegen dem Markttrend in Hamburg auch im dritten Quartal ihre positive Umsatzentwicklung fort. Dies spiegelt sich im Anstieg der Umsatzerlöse um 9,0 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wider. Zu diesem deutlichen Erlöswachstum trugen wesentlich Projektentwicklungen im Portfolio bei.

Das Betriebsergebnis (EBIT) konnte per Ende September 2015 erneut deutlich um 13,9 % auf 12,7 Mio. € (im Vorjahr: 11,1 Mio. €) gesteigert werden. Im Ergebnis des aktuellen Geschäftsjahres ist hierbei ein außerordentlicher Ertrag aus einer Versicherungserstattung in Höhe von 0,9 Mio. € zu berücksichtigen. Aufgrund von geplanten Instandhaltungsmaßnahmen im Laufe des vierten Quartals wird sich der Ergebnisanstieg im Vorjahresvergleich zum Geschäftsjahresende voraussichtlich leicht abschwächen.

Personal

Beschäftigte

nach Segmenten	30.09.2015	31.12.2014	Veränd.
Container	2.966	3.022	- 1,9 %
Intermodal	1.458	1.319	10,5 %
Holding/Übrige	667	588	13,4 %
Logistik	228	229	- 0,4 %
Immobilien	41	36	13,9 %
HHLA-Konzern	5.360	5.194	3,2 %

Die HHLA-Belegschaft zählte zum 30. September 2015 insgesamt 5.360 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2014 erhöhte sich die Anzahl leicht um 3,2 % bzw. um 166 Beschäftigte. Die Auflösung der Zwischenholding HHLA Container Terminals GmbH und Bündelung von dort angesiedelten Funktionen und Steuerungsaufgaben in der Holding beeinflusste die Personalstruktur der Segmente Container und Holding/Übrige. So nahm die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Segment Container um 56 ab, während im Bereich Holding/Übrige 79 Personen mehr beschäftigt werden. Das Segment Intermodal verstärkte sich aufgrund der Leistungsausweitung um 139 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Auslastungsbedingt erhöhte sich auch die Beschäftigtenzahl im Segment Immobilien und wuchs um 5 Personen. Die Belegschaft im Segment Logistik blieb im Vergleich zum 31. Dezember nahezu konstant.

Nachtragsbericht

Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 30. September 2015 nicht ein.

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Nachdem der für die erste Jahreshälfte erwartete konjunkturelle Aufschwung der Weltwirtschaft ausblieb, korrigierte der Internationale Währungsfonds (IWF) im Oktober seine Schätzung für das Jahr 2015 erneut um 0,2 Prozentpunkte und geht nunmehr von einem Anstieg des Weltinlandsproduktes um 3,1 % aus. Positive Wachstumsimpulse werden insbesondere durch den weiterhin niedrigen Rohölpreis und günstige Finanzierungsbedingungen gerade in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften erwartet. Wesentlich für die HHLA bleibt dabei jedoch, dass sich die Konjunktur in China im Vergleich zu den Vorjahren mit 6,8 % im Gesamtjahr 2015 weiter abschwächt und die russische Wirtschaft infolge der Ukraine-Krise und des Preisverfalls im weltweiten Rohölmarkt voraussichtlich um 3,8 % schrumpft. Nach Einschätzung des IWF bleiben der Euroraum (+ 1,5 %), die aufstrebenden Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa (+ 3,0 %) sowie die deutsche Wirtschaft (+ 1,5 %) 2015 auf einem stabilen Niveau.

Angesichts einer erneuten Abflachung des Weltwirtschaftswachstums senkte der IWF seine Prognose auch für das Welt-handelsvolumen 2015 deutlich um 0,9 Prozentpunkte und rechnet nun mit einem Anstieg um 3,2 %.

Ausblick auf das Branchenumfeld

Vor dem Hintergrund der spürbar eingetrübten Konjunkturaussichten hat das Marktforschungsinstitut Drewry seine Wachstumserwartungen für den weltweiten Containerumschlag gegenüber seinen Schätzungen im Juli halbiert und prognostiziert für das Gesamtjahr 2015 ein Wachstum um 2,2 %. Dies ist – mit Ausnahme des Ergebnisses in der Finanzkrise 2009 – die geringste Wachstumsrate seit Aufzeichnung des weltweiten Containerumschlags. In diesem schwachen Marktumfeld sind die stärksten Wachstumsimpulse aus den Fahrtgebieten Golfküste Nordamerika (+ 6,1 %), Ostafrika (+ 5,5 %), Südafrika (+ 6,3 %) und Mittlerer Osten (+ 5,1 %) zu erwarten. Für China dagegen – das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen – hat Drewry seine aktuelle Aufkommensprognose erneut um 1,2 Prozentpunkte gesenkt und rechnet nur noch mit einem Wachstum von 3,8 %. Deutlich fällt die Korrektur für das geschätzte Containeraufkommen in den Häfen Nordwesteuropas aus: War das Marktforschungsinstitut im Juli noch von einem leichten Wachstum ausgegangen, senkte das Institut seine Annahme um 2,8 Prozentpunkte und rechnet für das Gesamtjahr 2015 mit einem Minus von 0,6 %. Auch die Prognose für den skandinavisch-baltischen Raum setzte Drewry erheblich um 7,3 Prozentpunkte herunter und erwartet nunmehr einen Rückgang um 19,8 %.

Seit Veröffentlichung des Halbjahresberichts wurden zur Entwicklung des Gütertransports keine neuen Daten veröffentlicht. Die im Frühsommer aufgenommenen Stimmungsindikatoren deuteten nach einem deutlichen Rückgang des Transportaufkommens zu Jahresbeginn zuletzt auf eine Aufhellung im europäischen Schienengüterverkehr hin. Die Entwicklung der westeuropäischen Verkehre 2015 wurde zunehmend optimistischer eingeschätzt. Auch die Stimmungsindikatoren für die Osteuropaverkehre zeigten im Juni eine aufsteigende Tendenz. Gleichwohl ging die Mehrheit noch von einem tendenziell sinkenden Transportaufkommen aus. Etwas verhaltener fielen die Einschätzungen für den Kombinierten Verkehr aus. Die Mengenerwartungen für den westeuropäischen Markt lagen zwar noch unter Vorjahresniveau, zeigten zuletzt aber eine Aufwärtstendenz. Für Osteuropa zeichnete sich ein verbessertes Stimmungsbild ab: Hier hielten sich positive (steigende Mengen) wie negative (sinkende Mengen) Einschätzungen für das Gesamtjahr 2015 die Waage.

Erwartete Ertragslage 2015

Vor dem Hintergrund sowohl der eingetrübten Konjunkturaussichten als auch der anhaltend schwachen und weiterhin rückläufigen Mengenentwicklung im Segment Container sowie aufgrund der Ergebnisentwicklung in den ersten neun Monaten hat die HHLA ihre Einschätzung zu der erwarteten Ertragslage des Konzerns im Jahr 2015 aktualisiert.

Dies vorausgeschickt erwartet die HHLA für das Jahr 2015 im Segment Container eine stark rückläufige Mengenentwicklung (bislang: moderater Rückgang). Beim Containertransport wird weiterhin von einem moderaten Anstieg ausgegangen. Diese Mengenerwartungen führen im Jahr 2015 auf Konzernebene zu einem moderaten Rückgang (bislang: leichter Rückgang) beim Umsatz gegenüber dem Vorjahr. Es wird ein Konzernbetriebsergebnis (EBIT) im Bereich von 135 Mio. € erwartet (bislang: auf dem Niveau des Vorjahres, Ist 2014: 169,3 Mio. €).

Der Teilkonzern Hafenlogistik sollte im Jahr 2015 den auf Konzernebene erwarteten relativen Veränderungen dieser Berichtsgrößen folgen. Dementsprechend wird ein Betriebsergebnis (EBIT) im Bereich von 135 Mio. € erwartet (bislang: auf dem Niveau des Vorjahres, Ist 2014: 155,6 Mio. €).

Abweichend von der Entwicklung des Teilkonzerns Hafenlogistik wird die Umsatzentwicklung im Segment Container dem Trend der erwarteten Mengenentwicklung folgen und stark zurückgehen (bislang: moderater Rückgang). Das Segmentergebnis wird auslastungsbedingt die bisherige Prognose (in einer Bandbreite von 125 bis 135 Mio. €) stark unterschreiten.

Im Segment Intermodal wird die Umsatzentwicklung abweichend von der Entwicklung des Teilkonzerns Hafenlogistik ebenfalls der Tendenz in der Mengenentwicklung folgen und unverändert moderat ansteigen. Auf Basis des Ergebnistrends in den ersten neun Monaten wird für das Gesamtjahr unverändert ein starker Ergebnisanstieg erwartet.

Beim Teilkonzern Immobilien wird für Umsatz und EBIT im Jahr 2015 ein moderater Anstieg erwartet (bislang: unverändert auf Vorjahresniveau).

Für den Teilkonzern Hafenlogistik und auf Konzernebene können sich noch zusätzliche währungskursinduzierte Ergebnisbelastungen ergeben, die im Finanzergebnis unterhalb des EBIT ausgewiesen werden.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage 2015

Die erwartete Entwicklung der Bilanzansätze bleibt im Vergleich zur Prognose des Geschäftsberichts 2014 unverändert. Abweichend von der ursprünglichen Annahme geht die HHLA auf Basis der aktuellen Zinsentwicklung allerdings von einem im Vergleich zum Jahresende 2014 tendenziell leicht steigenden Zinsniveau aus (bislang: eher weiteres Potenzial für einen Zinsrückgang).

Für das Jahr 2015 ist von Investitionen auf Konzernebene im Bereich von 150 Mio. € auszugehen (bislang: im Bereich von rund 170 Mio. €), die nahezu ausschließlich auf den Teilkonzern Hafenlogistik entfallen.

An dem Ziel einer ertragsorientierten Ausschüttungspolitik hält die HHLA unverändert fest. Um dieses Ziel zu erreichen und weiteres wertorientiertes Wachstum realisieren zu können, hat die Wahrung der finanziellen Stabilität weiterhin oberste Priorität.

Risiko- und Chancenbericht

Hinsichtlich der Risiko- und Chancensituation des HHLA-Konzerns gelten – soweit nicht anders in diesem Bericht dargestellt – die im Lagebericht des Geschäftsberichtes 2014 auf den Seiten 76 bis 82 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.