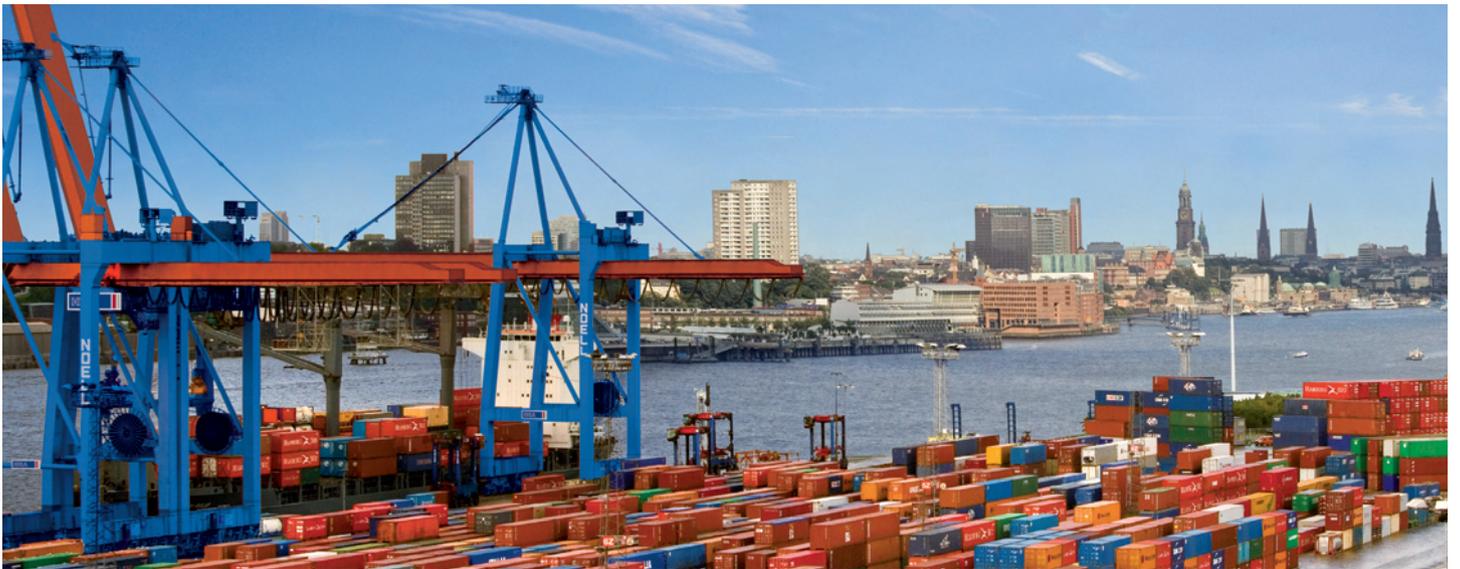


WERTPAPIERPROSPEKT

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT





HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG

Prospekt

für das öffentliche Angebot von

bis zu 4.800.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus einer noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen

und von

bis zu 17.100.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus dem Eigentum der Abgebenden Aktionärin

und von

bis zu 2.940.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus dem Eigentum der Abgebenden Aktionärin im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung

aber

insgesamt nicht mehr als 22.540.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien)

sowie

für die Zulassung zum Börsenhandel im regulierten Markt mit gleichzeitiger Zulassung zum Teilbereich des regulierten Markts mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) an der Frankfurter Wertpapierbörse sowie zum Börsenhandel im regulierten Markt an der Börse Hamburg

von

67.595.500 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) (auf den Teilkonzern Hafenlogistik entfallender Teil des bisherigen Grundkapitals)

und von

bis zu 4.800.000 von auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen

— jeweils mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von € 1,00 je Stückaktie und mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2007 —

der

Hamburger Hafen und Logistik AG Hamburg

International Securities Identification Number (ISIN): DE 000A0S8488
Wertpapier-Kenn-Nummer (WKN): A0S848 / Common Code: 032739903

Joint Global Coordinators und Joint Bookrunners

Citi

JPMorgan

Co-Lead Manager und Retail -Coordinator

Commerzbank Corporates & Markets

Co-Managers

Berenberg Bank Hamburger Sparkasse AG HSH Nordbank AG M.M.Warburg & CO

Selling Agent

Bankhaus Lampe

19. Oktober 2007

[Diese Seite wurde absichtlich freigelassen.]

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|---|-----|
| ZUSAMMENFASSUNG DES PROSPEKTS | 1 |
| Allgemeine Informationen zur HHLA-Gruppe und ihrer Geschäftstätigkeit | 1 |
| Zusammenfassung des Angebots | 6 |
| Sonstige wesentliche Angaben betreffend die Gesellschaft | 11 |
| Ausgewählte konsolidierte Finanzangaben und Geschäftsinformationen | 13 |
| Zusammenfassung der Risikofaktoren | 18 |
| RISIKOFAKTOREN | 21 |
| Marktbezogene Risiken | 21 |
| Risiken im Zusammenhang mit geplanten Infrastruktur- und Suprastrukturmaßnahmen | 23 |
| Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe | 27 |
| Rechtliche Risiken | 31 |
| Risiken im Zusammenhang mit dem Angebot und der Aktionärsstruktur | 36 |
| ALLGEMEINE INFORMATIONEN | 39 |
| Verantwortlichkeit für den Inhalt des Prospekts | 39 |
| Gegenstand des Prospekts | 39 |
| Zukunftsgerichtete Aussagen und Wertungen | 39 |
| Informationen und Hinweise zu Zahlenangaben | 40 |
| Einsichtnahme in Dokumente | 41 |
| Hinweise zu Währungs- und Finanzangaben | 41 |
| Angaben zu den Segmenten der HHLA-Gruppe | 42 |
| Angaben zu zukünftigen Umschlagkapazitäten der Container Terminals der HHLA-Gruppe .. | 42 |
| DAS ANGEBOT | 43 |
| Gegenstand des Angebots | 43 |
| Preisspanne, Angebotszeitraum, Platzierungspreis und Zuteilung | 44 |
| Zeitplan für das Angebot | 45 |
| Allgemeine und besondere Angaben über die Aktien | 46 |
| Übertragbarkeit der Aktien | 47 |
| Abgebende Aktionärin | 47 |
| Kriterien der Zuteilung | 47 |
| Stabilisierungsmaßnahmen, Mehrzuteilungen und Greenshoe-Option | 48 |
| Marktschutzvereinbarung der Gesellschaft und Veräußerungsbeschränkungen (Lock-up) ... | 48 |
| Börsenzulassung und Notierungsaufnahme | 49 |
| Designated Sponsors | 49 |
| GRÜNDE FÜR DAS ANGEBOT UND VERWENDUNG DES EMISSIONSERLÖSES | 50 |
| DIVIDENDENPOLITIK UND ANTEILIGES ERGEBNIS | 51 |
| KAPITALAUSSTATTUNG | 53 |
| VERWÄSSERUNG | 55 |
| AUSGEWÄHLTE FINANZANGABEN UND GESCHÄFTSINFORMATIONEN | 56 |
| DARSTELLUNG UND ANALYSE DER VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE | 63 |
| Überblick | 64 |
| Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren | 65 |
| Ertragslage | 73 |
| Liquidität und Kapitalausstattung | 98 |
| Zusätzliche Informationen aus dem Einzelabschluss | 105 |
| Quantitative und qualitative Angaben zum Marktrisiko | 106 |
| Kritische Bilanzierungsgrundsätze | 107 |
| MARKTUMFELD | 113 |
| Überblick | 113 |
| Der Weltmarkt für Containerverkehr | 114 |
| Der Markt für den seeseitigen Containerumschlag in der Nordrange | 117 |
| Der Markt für den seeseitigen Containerumschlag in Hamburg | 118 |
| Der Markt für intermodale Hinterlandverkehre zwischen Hamburg und Zentral- und Osteuropa | 123 |
| GESCHÄFTSTÄTIGKEIT DER HHLA-GRUPPE | 127 |
| Überblick | 127 |
| Wettbewerbsstärken | 128 |

| | |
|--|-----|
| Unternehmensstrategie | 130 |
| Segmente innerhalb des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe | 132 |
| Investitionen | 139 |
| Kundenstruktur, Vertrieb und Marketing | 140 |
| Wettbewerb | 141 |
| Technologie, Forschung und Entwicklung | 143 |
| Geistiges Eigentum | 144 |
| Mitarbeiter und Pensionsverbindlichkeiten | 145 |
| Standorte und Grundbesitz | 147 |
| Rechtsstreitigkeiten und Verwaltungsverfahren | 150 |
| Umwelt- und sonstige öffentlich-rechtliche Fragen | 153 |
| Versicherungsschutz | 156 |
| RECHTLICHES UMFELD | 157 |
| Hafenentwicklung, Erweiterung und Instandhaltung | 157 |
| Hafensicherheit | 158 |
| Port Package I und II — EU-Kommissionsvorschläge | 159 |
| Rahmenbedingungen für den Hinterlandwaretransport | 160 |
| Transport von bzw. Umgang mit gefährlichen Gütern | 161 |
| Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit | 161 |
| Genehmigungsrechtliche Situation und umweltrechtliche Rahmenbedingungen | 161 |
| Förderung für den Kombinierten Verkehr | 162 |
| Zollrechtliche Grundlagen | 163 |
| Europäisches und deutsches Wettbewerbs- und Beihilferecht | 164 |
| WESENTLICHE VERTRÄGE | 166 |
| Mietverträge mit der Hamburg Port Authority über Grundstücke und Kaimauern | 166 |
| Reederverträge | 166 |
| Kooperationsvertrag mit der Hapag-Lloyd AG zum Betrieb des HHLA Container Terminals Altenwerder | 167 |
| Joint Venture Vereinbarungen mit der Railion-Gruppe | 168 |
| Joint Venture mit der Salzgitter-Gruppe | 169 |
| Gesellschaftervereinbarung mit der Grimaldi compagnia di navigazione S.p.A. | 169 |
| Gesellschaftervereinbarung mit der Belgian New Fruit Wharf N.V. | 170 |
| Kreditverträge mit der Europäischen Investitionsbank | 170 |
| AKTIONÄRSSTRUKTUR (VOR UND NACH DURCHFÜHRUNG DES ANGEBOTS) | 172 |
| GESCHÄFTE UND RECHTSBEZIEHUNGEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN | 173 |
| Geschäfte und Rechtsbeziehungen zur HGV | 173 |
| Geschäfte und Rechtsbeziehungen mit der Freie und Hansestadt Hamburg und ihren weiteren Tochtergesellschaften und Einrichtungen | 175 |
| ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE HHLA | 177 |
| Gründung, Firma, Sitz, Geschäftsjahr und Dauer der Gesellschaft | 177 |
| Gegenstand des Unternehmens | 177 |
| Unternehmensgeschichte | 178 |
| Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien | 178 |
| Konzernstruktur | 180 |
| Informationen über wesentliche Beteiligungen der HHLA | 182 |
| Abschlussprüfer | 184 |
| Bekanntmachungen, Zahl- und Anmeldestelle | 185 |
| ANGABEN ÜBER DAS KAPITAL DER HHLA | 186 |
| Aktuelles Grundkapital | 186 |
| Genehmigtes Kapital | 186 |
| Grundkapital der Gesellschaft bei ihrer Gründung und Entwicklung in den letzten drei Jahren | 187 |
| Mitarbeiterbeteiligungsprogramm | 188 |
| Aktienoptionsprogramm | 188 |
| Ermächtigungen zum Erwerb und zur Veräußerung eigener Aktien | 188 |
| Allgemeine Regelungen zur Gewinnverwendung und zu Dividendenzahlungen | 189 |
| Allgemeine Bestimmungen zu einer Liquidation der Gesellschaft | 190 |
| Allgemeine Bestimmungen zu einer Veränderung des Grundkapitals | 190 |

| | |
|---|-----|
| Allgemeine Bestimmungen zu Bezugsrechten | 191 |
| Ausschluss von Minderheitsaktionären | 191 |
| Melde- und Anzeigepflichten für Anteilsbesitz | 192 |
| ANGABEN ÜBER DIE ORGANE DER HHLA | 193 |
| Vorstand | 194 |
| Aufsichtsrat | 197 |
| Bestimmte Informationen über Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat | 203 |
| Hauptversammlung | 203 |
| Corporate Governance | 205 |
| BESTEUERUNG IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND | 206 |
| Besteuerung der Gesellschaft | 206 |
| Besteuerung der Aktionäre | 206 |
| AKTIENÜBERNAHME | 215 |
| Gegenstand und Vereinbarungen zur Aktienübernahme | 215 |
| Provisionen | 216 |
| Greenshoe-Option und Wertpapierdarlehen | 216 |
| Rücktritt/Haftungsfreistellung | 216 |
| Sonstige Beziehungen zwischen den Konsortialbanken und der HHLA | 216 |
| Verkaufsbeschränkungen | 217 |
| FINANZTEIL | F-1 |
| ANGABEN ÜBER JÜNGSTEN GESCHÄFTSGANG UND GESCHÄFTSAUSSICHTEN | G-1 |
| GLOSSAR | G-2 |
| UNTERSCHRIFTENSEITE | G-7 |

[Diese Seite wurde absichtlich freigelassen.]

ZUSAMMENFASSUNG DES PROSPEKTS

Die folgende Zusammenfassung ist als Einführung zu diesem Prospekt zu verstehen. Anleger sollten wegen der wesentlich detaillierteren Informationen in anderen Teilen des Prospekts ihre Anlageentscheidung auf die Prüfung des gesamten Prospekts stützen.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG, Hamburg (auch die „Gesellschaft“ oder „HHLA“ und zusammen mit ihren Tochtergesellschaften die „Gruppe“ oder die „HHLA-Gruppe“), die Citigroup Global Markets Limited, Citigroup Centre, Canada Square, London E14 5LB, Großbritannien, („Citi“) und J.P. Morgan Securities Ltd., 125 London Wall, London EC2Y 5AJ, Großbritannien, („JPMorgan“) als Joint Global Coordinators und Joint Bookrunners, sowie die Commerzbank Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, als Co-Lead Manager und Retail-Coordinator, die Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG, Hamburg, die Hamburger Sparkasse AG, Hamburg, die HSH Nordbank AG, Hamburg und die M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg, als Co-Managers, (zusammen mit den Joint Global Coordinators und dem Co-Lead Manager und Retail-Coordinator die „Konsortialbanken“) übernehmen gemäß § 5 Absatz 2 Satz 3 Nr. 4 Wertpapierprospektgesetz die Verantwortung für den Inhalt dieser Zusammenfassung. Sie können jedoch für den Inhalt der Zusammenfassung nur haftbar gemacht werden, falls die Zusammenfassung irreführend, unrichtig oder widersprüchlich ist, wenn sie zusammen mit den anderen Teilen dieses Prospekts gelesen wird. Für den Fall, dass vor einem Gericht Ansprüche aufgrund der in diesem Prospekt enthaltenen Informationen geltend gemacht werden, könnte der als Kläger auftretende Anleger in Anwendung einzelstaatlicher Rechtsvorschriften der Staaten des europäischen Wirtschaftsraums die Kosten für die Übersetzung des Prospekts vor Prozessbeginn zu tragen haben.

Allgemeine Informationen zur HHLA-Gruppe und ihrer Geschäftstätigkeit

Geschäftstätigkeit

Die HHLA-Gruppe ist mit ihrem Teilkonzern Hafenlogistik ein führender, vertikal integrierter Hafenlogistikkonzern in der europäischen Nordrange. Der geografische Schwerpunkt ihrer Geschäftstätigkeit liegt im Hamburger Hafen und dessen Hinterland. Der Hamburger Hafen ist die maßgebliche internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport nahe der deutschen Nordseeküste mit hervorragenden Hinterlandanbindungen an die Volkswirtschaften in Zentral- und Osteuropa, Skandinavien und in den baltischen Raum.

Die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe im Teilkonzern Hafenlogistik ist in die Segmente Container, Intermodal und Logistik unterteilt:

- Das Segment Container, auf das im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 60,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 58,8% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe entfiel, ist gemessen am Containerumschlag der führende Betreiber von Container Terminals im Hamburger Hafen. Zudem betreibt die HHLA-Gruppe in diesem Segment einen Container Terminal in Odessa (Ukraine), ist an einem weiteren Terminal in Cuxhaven beteiligt und erbringt umschlagnahe Dienstleistungen wie Containerreparatur und -wartung.
- Im Segment Intermodal, in dem im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 28,0% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 27,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe erwirtschaftet wurde, erbringt die HHLA-Gruppe dem seeseitigen Umschlag vor- bzw. nachgelagerte intermodale Transportleistungen (Zug, Straße und Feederschiffe) in das Hinterland des Hamburger Hafens (insbesondere Zentral- und Osteuropa sowie Skandinavien) und bietet die Be- und Entladung von Verkehrsträgern sowie den Binnenumschlag an; außerdem betreibt dieses Segment einen Container Terminal im Lübecker Hafen sowie Feedertransporte nach Skandinavien und in die Ostseeregion.
- Das Segment Logistik, auf das im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 10,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 10,0% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe entfiel, bündelt eine große Bandbreite von Dienstleistungen: Lager- und Kontraktlogistik, Umschlag, Lagerung und Distribution von Containern.

uern und Waren verschiedenster Art einschließlich Massengütern, Früchten, Kraftfahrzeugen und sonstiger Stückgüter. Außerdem erbringt dieses Segment Beratungs-, Analyse- und Planungsdienstleistungen für Häfen und andere Logistikzentren.

Der in der Segmentberichterstattung der HHLA-Gruppe enthaltene Bereich „Holding/Übrige“ stellt kein eigenständiges Geschäftssegment i.S.d. IFRS-Standards dar, wurde aber aus Gründen der Vollständigkeit und Übersichtlichkeit den Geschäftssegmenten des Teilkonzerns Hafenlogistik zugeordnet. In diesem Bereich wurde im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 1,4% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 1,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe erwirtschaftet; der Bereich Holding/Übrige umfasst die Konzernholding mit Funktionen wie Finanzen, Human Resources, Controlling und IT. Zudem sind der Holding die hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA-Gruppe zugeordnet, sowie der Betrieb der Schwimmkräne, mit denen sich Projekt- und Schwergutverladungen bis 300 t bewerkstelligen lassen.

Die Segmente Container, Intermodal und Logistik sind entlang der Transportkette vertikal integriert: Die vom Teilkonzern Hafenlogistik betriebenen Container Terminals, die schienen- und straßengebundenen Hinterlandtransportsysteme und Feederverkehre im Segment Intermodal sowie die Logistikdienstleistungen im und um den Hamburger Hafen bilden ein vollständiges Transport- und Logistiknetzwerk zwischen dem Überseehafen Hamburg und dessen Hinterland.

Infolge jahrzehntelanger Erfahrung kann die HHLA-Gruppe in ihren Geschäftsaktivitäten auf eine besondere Expertise im Bereich des Containerumschlags und der intermodalen Transporte zurückgreifen. Darüber hinaus konnte sie ihre Position im Wettbewerb mit anderen Betreibern von Container Terminals vor allem in jüngerer Zeit stetig verbessern. Während beispielsweise der Containerumschlag im gesamten Hamburger Hafen von rund 8,1 Mio. TEU im Jahr 2005 um 9,6% auf rund 8,9 Mio. TEU im Jahr 2006 wuchs und in den Häfen entlang der Nordseeküste zwischen Hamburg und Le Havre (der sog. „Nordrange“) im gleichen Zeitraum ein gewichtetes durchschnittliches Wachstum von 8,9% verzeichnete, konnte die HHLA den Containerumschlag auf ihren Hamburger Container Terminals von rund 5,3 Mio. TEU im Jahr 2005 um 16,1% auf rund 6,1 Mio. TEU im Jahr 2006 steigern. Auch in den anderen Segmenten Intermodal und Logistik konnte die HHLA-Gruppe große Wachstumssteigerungen verzeichnen.

Der Teilkonzern Immobilien umfasst die nicht-hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA-Gruppe (die Immobilien der sog. Hamburger Speicherstadt und des Fischmarkts Hamburg-Altona). Die beiden Teilkonzerne sind in der Satzung der Gesellschaft durch positive Zuordnung bestimmter Rechtspositionen, Verträge und Wirtschaftsgüter zum Teilkonzern Immobilien und der Zuordnung aller verbleibenden Rechtspositionen, Verträge und Wirtschaftsgüter zum Teilkonzern Hafenlogistik voneinander abgegrenzt. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien wird von einer eigenen Aktiengattung, den sog. S-Aktien, abgebildet, die nicht Gegenstand dieses Angebots sind. Die S-Aktien werden auch nach Durchführung des Angebots ausschließlich von der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH („HGV“) und ihrer 100%-igen Tochtergesellschaft, der HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH („HHLA-BG“), gehalten. Deshalb beschränkt sich die Darstellung der Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe in diesem Prospekt grundsätzlich auf den Teilkonzern Hafenlogistik.

Der Umsatz der HHLA-Gruppe stieg von € 715,6 Mio. im Jahr 2004 um € 117,4 Mio. oder 16,4% auf € 833,0 Mio. im Jahr 2005; im Jahr 2006 erzielte die HHLA-Gruppe einen Umsatz in Höhe von € 1.017,4 Mio., eine Steigerung um € 184,5 Mio. oder 22,1% verglichen mit dem Jahr 2005. Die HHLA-Gruppe erzielte damit im Jahr 2006 ein EBITDA von € 296,4 Mio., eine Steigerung um € 86,2 Mio. oder 41,0% von € 210,2 Mio. im Jahr 2005; im Jahr 2004 lag das EBITDA der HHLA-Gruppe bei € 146,0 Mio. Das EBIT der HHLA-Gruppe stieg in diesem Zeitraum von € 146,6 Mio. im Jahr 2005 um € 71,5 Mio. oder 48,8% auf € 218,1 Mio. im Jahr 2006, und der ROCE stieg von 19,3% im Jahr 2005 um 5,1 Prozentpunkte auf 24,4% im Jahr 2006; im Jahr 2004 lag das EBIT der HHLA-Gruppe bei € 69,2 Mio. und der ROCE bei 12,0%. Im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 erzielte die HHLA-Gruppe einen Umsatz in Höhe von € 561,3 Mio. und ein EBITDA von € 181,7 Mio. und damit 15,7% bzw. 42,6% mehr als im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006.

Wettbewerbsstärken

Nach Ansicht der Gesellschaft zeichnet sich die HHLA-Gruppe durch folgende Wettbewerbsstärken aus:

- **Hervorragende Position im Wachstumsmarkt des internationalen Containerverkehrs.** Die HHLA-Gruppe ist in dem stark wachsenden Markt für den Containerumschlag, -transport und -logistik tätig, der besonders von dem seit geraumer Zeit steigenden globalen Frachtaufkommen infolge der Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft, der Zunahme des weltweiten Handelsverkehrs und dem stetig steigenden Containerisierungsgrad profitiert hat. Beobachter gehen davon aus, dass der weltweite Containerverkehr (insbesondere zwischen Zentral- und Osteuropa sowie Asien, der einen Großteil des Gesamtumschlags der HHLA-Gruppe ausmacht) mittelfristig weiter erhebliche Wachstumsraten verzeichnen wird. Damit sieht sich die HHLA-Gruppe hervorragend positioniert, um von diesem Wachstum zu profitieren, und sieht vor allem im Hinblick auf die geplante Ausweitung ihrer Umschlagkapazitäten ihre hervorragenden mittel- und langfristigen Wachstumschancen als gesichert an.
- **Überdurchschnittlich wachsendes Containerumschlagunternehmen in einem der weltweit bedeutendsten Containerseehäfen.** Der Hamburger Hafen ist mit einem Umschlagvolumen von 8,9 Mio. TEU im Jahr 2006 einer der zehn weltweit führenden Überseehäfen für den Containerumschlag und nimmt in Europa unmittelbar nach dem Rotterdamer Hafen den zweiten Platz ein. Die HHLA-Gruppe hat ihren Schwerpunkt im Hamburger Hafen und ist mit einem Umschlagvolumen im Jahr 2006 von 6,1 Mio. TEU auf ihren dortigen Container Terminals das größte Containerumschlagunternehmen im Hamburger Hafen, mit deutlichem Vorsprung vor ihrem wichtigsten Wettbewerber. Zudem konnte die HHLA im Zeitraum 2004 bis 2006 gemessen am Umschlagvolumen höhere Wachstumsraten erzielen als ihre größten Wettbewerber in der Nordrange.
- **Vorteilhafte geografische Lage des Hamburger Hafens mit hervorragenden Hinterlandanbindungen in den Ostseeraum und nach Zentral- und Osteuropa.** Als am weitesten östlich gelegener Nordseehafen mit großer Nähe zur Ostsee verfügt der Hamburger Hafen über ideale Voraussetzungen als Hub für den gesamten Ostseeraum und den Hinterlandtransport von Überseeverkehren nach Zentral- und Osteuropa. Sowohl die direkte Nachbarschaft des Hamburger Hafens zu diesen seit mehr als einem Jahrzehnt erhebliche Wachstumsraten verzeichnenden Märkten als auch dessen Lage im Binnenland führen zu vergleichsweise geringen Hinterlandtransportkosten und tragen so zur Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens bei, da die Hinterlandtransportkosten pro Kilometer beim Gütertransport zwischen Überseebestimmungen und Zentral- und Osteuropa in der Regel die Kosten für den seeseitigen Transport wesentlich übersteigen. Zudem steigern die bereits seit langem existierenden Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und den stark wachsenden Märkten Asiens die Attraktivität Hamburgs als bedeutende europäische Container-Drehscheibe. Insbesondere im Seehandel mit Asien liegt ein Schwerpunkt des Hamburger Hafens.
- **Vertikal integriertes Geschäftsmodell und diversifizierte Kundenstruktur.** Aufgrund der vertikalen Integration ihrer Segmente Container, Intermodal und Logistik entlang der Wertschöpfungskette sieht sich die HHLA-Gruppe bestens aufgestellt, um in jedem dieser Segmente von dem starken Wachstum des seeseitigen Handelsverkehrs zu profitieren. Das Wachstum der Segmente Intermodal und Logistik wird insoweit durch das starke, marktgetriebene Wachstum im Segment Container verstärkt; umgekehrt steigern die Angebote der Segmente Intermodal und Logistik die Attraktivität der HHLA-Gruppe für den Containerumschlag. Zudem verfügt die HHLA-Gruppe über eine breit diversifizierte, ausgewogene Kundenstruktur. Derzeit erwirtschaftet die HHLA-Gruppe Überschüsse in sämtlichen Segmenten. Dies ermöglicht es der HHLA-Gruppe, erforderliche Investitionen in ihre Anlagen im Hamburger Hafen größtenteils aus ihren operativen Cashflows zu finanzieren.
- **Hohe Effizienz und Produktivität aufgrund Technologieführerschaft.** Die HHLA-Gruppe verdankt ihre führende Position im Markt für Containerumschlagdienste innerhalb der Nordrange u.a. der hohen Effizienz und Produktivität ihres Containerumschlagbetriebs, die auch auf ihre Technologieführerschaft zurückzuführen ist. Die HHLA-Gruppe nutzt ihr breites operatives und technologisches Fachwissen, um ihre Container Terminals den gegebenen externen Umständen anzupassen und damit die Umschlagkapazität der Contai-

ner Terminals zu erhöhen und die Liegezeiten möglichst gering zu halten. Die an den HHLA Container Terminals Altenwerder und Burchardkai eingesetzte Terminalsteuerungssoftware wurde von der HHLA-Gruppe selbst bzw. in Kooperation mit Dritten entwickelt und befindet sich in ihrem Eigentum. Das Know-how der HHLA-Gruppe ist weltweit bei anderen Hafenbetreibern und Logistikunternehmen stark gefragt.

- **Identifizierte Ausbaupotenziale für die Umschlagkapazitäten.** Um der von ihr erwarteten, stark wachsenden Nachfrage seitens ihrer Kunden gerecht werden zu können, plant die HHLA-Gruppe erhebliche Investitionen und beabsichtigt, die Umschlagkapazitäten der HHLA Container Terminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort auf insgesamt mehr als 12 Mio. TEU auszubauen. Dieser Kapazitätsausbau ist weitgehend auf den bereits derzeit von der HHLA-Gruppe genutzten Flächen möglich und wurde bereits detailliert vorbereitet. Darüber hinaus hat die Freie und Hansestadt Hamburg angekündigt, weitere Flächen im Bereich des Hamburger Hafens zur Bewirtschaftung mit Container Terminals auszuweisen, was erhebliches Potenzial für eine mittel- und langfristige Ausweitung der Umschlagkapazitäten der HHLA bietet. Weitere Ausbaupotenziale bestehen nach Ansicht der HHLA-Gruppe am Standort Odessa (Containerumschlag), am O'Swaldkai (RoRo-, ConRo- sowie Frächteumschlag) sowie in ihrem Segment Intermodal (Ausbau der schienengebundenen Hinterlandnetzwerke).
- **Starkes Führungsteam mit breiter Industrieerfahrung.** Die HHLA-Gruppe wird von einem erfahrenen Führungsteam mit einer hohen Kompetenz unter Führung des Vorstandsvorsitzenden Klaus-Dieter Peters geleitet. Dieses Führungsteam hat den Fokus der HHLA-Gruppe bereits vor Jahren auf die Erlangung der Kapitalmarktfähigkeit ausgerichtet, indem der Konzern umstrukturiert wurde, die Segmente des Konzerns vertikal integriert wurden und Tochtergesellschaften in Bereichen, die nicht zum Kerngeschäft gehörten, abgestoßen wurden. Zudem hat das Führungsteam die konsequente Expansion der HHLA-Gruppe durch einen kontinuierlichen Ausbau der Umschlag- und Transportkapazitäten in den Segmenten Container und Intermodal betrieben. Sämtliche Mitglieder des Vorstands der HHLA können außerdem auf eine breite (teilweise jahrzehntelange) Erfahrung im Markt für Hafendienstleistungen sowie im Logistik- und Transportsektor zurückgreifen.

Unternehmensstrategie

Die Strategie der HHLA-Gruppe ist im Teilkonzern Hafenlogistik darauf ausgerichtet, sich als führender vertikal integrierter Hafenlogistikkonzern in Europa zu positionieren und dadurch überproportional am Wachstum der globalen Handelsströme zu partizipieren. Dabei soll der Fokus der Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe weiterhin auf dem Standort Hamburg, dem Ostseeraum, Zentral- und Osteuropa sowie der nördlichen Adria und dem Schwarzen Meer liegen. Die HHLA-Gruppe beabsichtigt, ihre technologische Führungsposition zu behaupten und eine attraktive Kapitalrendite zu erzielen.

Grundlage für die Erreichung dieser strategischen Ziele sind nach Auffassung der Gesellschaft die folgenden strategischen Maßnahmen:

- **Angebot weiterer komplementärer Dienstleistungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette.** Die HHLA-Gruppe bietet ein zunehmend komplettes containerbezogenes Transportnetzwerk vom Überseehafen bis in das Hinterland an und beabsichtigt, dieses Netzwerk weiter auszubauen und ihre Marktführerschaft in den einzelnen Segmenten entlang der Transportkette zu festigen. Hierzu sollen sowohl gezielt komplementäre segmentspezifische Dienstleistungen (etwa Leercontainerlager, Containerreparatur etc.) angeboten als auch Synergien zwischen den einzelnen Segmenten realisiert werden.
- **Konsequente und noch effektivere Ausnutzung der vorteilhaften verkehrsgeografischen Lage des Hamburger Hafens.** Die HHLA beabsichtigt, die vorteilhafte verkehrsgeografische Lage des Hamburger Hafens weiterhin effektiv auszunutzen und damit seine Stellung als internationale Drehscheibe nach Fernost, insbesondere China und Indien, sowie als Hub in den Ostseeraum und vornehmlich das Baltikum auszubauen. Dieser Ausbau soll von einer Erweiterung der Intermodalangebote flankiert werden, wodurch sich die HHLA eine verstärkte Partizipation am Wachstum der zentral- und osteuropäischen Volkswirtschaften sowie die Absicherung des „Loco-Aufkommens“ verspricht.

- **Wertorientierter Ansatz für strategische Investitionen.** Die HHLA-Gruppe verfolgt bei ihren strategischen Investitionen einen wertorientierten Ansatz. Der Fokus der Investitionen liegt dabei auf den bestehenden Kerngeschäften Container, Intermodal und Logistik. Wichtigste Investitionskriterien sind die Wachstumsperspektiven und die zu erwartende Kapitalrendite bei Investitionsprojekten. Zur Vermeidung eines Aufbaus von Leerkapazitäten sollen die Kapazitäten im Dialog mit den Kunden nachfrageorientiert ausgebaut werden. Es ist erklärtes Ziel der HHLA, außerhalb Hamburgs rein opportunitätsgetrieben zu wachsen, wobei sie als Fokus möglicher Akquisitionen und Beteiligungen Hafenprojekte an der Ostsee (etwa in Lübeck), aber auch in der nördlichen Adria sowie am Schwarzen Meer, sieht.
- **Ausbau der Technologie- und Effizienzführerschaft.** Die HHLA-Gruppe beabsichtigt, ihre Führungsposition in der Umschlagtechnologie- und -effizienz weiter auszubauen. Hierzu sollen neue, innovative Technologien und Prozesse zum Einsatz kommen, um die Flächen- und Mitarbeitereffizienz insbesondere der Container Terminals nachhaltig zu steigern. Dazu beabsichtigt die HHLA auch, ihre IT-Basis kontinuierlich weiter zu entwickeln. Um weitgehende Unabhängigkeit von IT-Dienstleistungsunternehmen zu gewährleisten, sollen insbesondere erfolgskritische Systeme selbst entwickelt und gepflegt werden, sofern nicht Standardmodule beschafft und eingesetzt werden können.
- **Ausbau und Pflege des Kundenportfolios.** Die HHLA beabsichtigt, ihr Kundenportfolio durch das Aufrechterhalten ihrer Qualitätsführerschaft weiter auszubauen, d.h. ihre Kunden hinsichtlich Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Flexibilität der Serviceleistungen wie bisher zufrieden zu stellen und dadurch eine dauerhafte Kundenbindung zu gewährleisten. Dabei beabsichtigt die HHLA, ihr Multi-User-Konzept konsequent weiter zu verfolgen, das nach ihrer Auffassung den langfristigen Bestand eines ausgeglichenen Kundenportfolios sowie die Rentabilität der Serviceleistungen sichert.
- **Segment Container: Kapazitätsausbau und Effizienzsteigerungen.** Die Kapazitäten der drei HHLA Container Terminals in Hamburg (Altenwerder, Burchardkai und Tollerort) sollen entsprechend der erwarteten Nachfrageentwicklung ausgebaut werden. Zudem beabsichtigt die HHLA-Gruppe, sich an den erwarteten Ausschreibungen für die Entwicklung weiterer Terminals im Hamburger Hafen, vor allem der Terminals Steinwerder und Moorburg, zu beteiligen, um so auch ihre langfristigen Wachstumsperspektiven am Standort Hamburg zu sichern. Außerdem soll die Effizienz der Umschlagdienstleistungen kontinuierlich gesteigert werden. Grundlage hierfür ist eine konsequente Ausrichtung von Design und Betrieb der HHLA Container Terminals im Hamburger Hafen an der höchstmöglichen Flächen- und Mitarbeitereffizienz sowie eine kontinuierliche Steigerung der Qualitätsstandards durch den Einsatz innovativer Technologien und Prozesse.
- **Segment Intermodal: Ausbau der Transportkapazitäten und der Kontrolle über das Netzwerk.** Durch den Ausbau der Intermodal-Dienstleistungen in einem Netzwerk von Schiene, Straße und Feeder soll das Angebot im Segment Intermodal kontinuierlich verbessert werden. Neben der Steigerung von Leistungsumfang und Reichweite verfolgt die HHLA-Gruppe insbesondere einen Ausbau ihrer Kontrolle über das Intermodal-Netzwerk. Im Bereich ihrer Bahnaktivitäten beabsichtigt die HHLA-Gruppe, die Marktposition ihrer Intermodal-Töchter in ihren jeweiligen Märkten zu stärken, wobei der geografische Fokus auf den Wachstumsmärkten in Zentral- und Osteuropa liegen und vor allem in Waggonen und Binnenterminals investiert werden soll. Diese Maßnahmen sollen durch einen Ausbau der Lkw-Plattform sowie das Angebot innovativer Feeder-Lösungen flankiert werden, wovon sich die HHLA-Gruppe eine erhebliche Steigerung ihrer Wertschöpfungstiefe in diesem Segment verspricht.
- **Segment Logistik: Wachstum in Spezialsegmenten.** In ihrem Segment Logistik beabsichtigt die HHLA, am Wachstum in Spezialsegmenten zu partizipieren, wobei die HHLA-Gruppe insbesondere ihr ausgeprägtes hafenumschlagspezifisches Know-how zur Anwendung bringen kann. Neben einer konsequenten Fortführung ihrer individuell spezialisierten Einheiten im Segment Logistik beabsichtigt die HHLA-Gruppe, selektiv und opportunitätsgetrieben in potenziell lukrativen Segmenten zu wachsen. Der Fokus soll hierbei auf dem Spezialumschlag (z.B. RoRo-, Frucht- oder Massengutumschlag) liegen. Daneben sollen ergänzende Logistikdienstleistungen mit Bezug zum Seehafenumschlag angeboten werden, wie z.B. Fruchtspedition, Kontraktlogistik und Consulting.

Zusammenfassung des Angebots

| | |
|--|---|
| Angebot | Das Angebot besteht aus einem öffentlichen Angebot in der Bundesrepublik Deutschland („Deutschland“) sowie einer Privatplatzierung in bestimmten anderen Jurisdiktionen außerhalb Deutschlands. In den Vereinigten Staaten von Amerika werden die angebotenen Aktien an Qualified Institutional Buyers gemäß Rule 144A nach dem U.S. Securities Act von 1933 angeboten. Außerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika werden die angebotenen Aktien im Rahmen einer Platzierung gemäß Regulation S nach dem U.S. Securities Act von 1933 angeboten. |
| Angebotene Aktien | <p>Das Grundkapital der HHLA besteht aus zwei verschiedenen Aktiengattungen, den A-Aktien und den S-Aktien. Gegenstand dieses Angebots (einschließlich einer eventuellen Mehrzuteilung) sind auf den Namen lautende A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) der HHLA mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils € 1,00 und mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2007. Das Angebot setzt sich zusammen aus:</p> <ul style="list-style-type: none">• bis zu 4.800.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen und• bis zu 17.100.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus dem Eigentum der Abgebenden Aktionärin und• bis zu 2.940.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus dem Eigentum der Abgebenden Aktionärin im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung, <p>aber insgesamt nicht mehr als 22.540.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien).</p> |
| Preisspanne und Platzierungspreis ... | <p>Die Preisspanne, innerhalb derer Kaufangebote abgegeben werden können, sowie konkrete Zeitpunkte für Beginn und Ende des Angebotszeitraums werden in Form eines Nachtrags zu diesem Prospekt vor Beginn des Angebotszeitraums unter der Internetadresse der HHLA-Gruppe (http://www.hhla.de/) veröffentlicht und des Weiteren über elektronische Medien wie Reuters oder Bloomberg bekannt gemacht werden. Sofern nach dem Wertpapierhandelsgesetz erforderlich, wird außerdem eine Ad hoc-Mitteilung veröffentlicht. Der Nachtrag wird außerdem während der üblichen Geschäftszeiten bei der Gesellschaft und den Joint Global Coordinators in gedruckter Form kostenlos erhältlich sein. Eine Mitteilung über die Veröffentlichung des Nachtrags wird unverzüglich, voraussichtlich einen Werktag nach der Veröffentlichung des Nachtrags in der Frankfurter Allgemeine Zeitung erscheinen. Bereits vor Bekanntgabe der Preisspanne und dem Beginn des Angebotszeitraums wird die Gesellschaft gemeinsam mit den Joint Global Coordinators voraussichtlich ab dem 22. Oktober 2007 mit der Vermarktung der Aktien beginnen.</p> <p>Die Gesellschaft und die Abgebende Aktionärin behalten sich gemeinsam mit den Joint Global Coordinators das Recht vor, die Anzahl der</p> |

insgesamt angebotenen Aktien zu verringern, die obere und/oder untere Begrenzung der Preisspanne zu ermäßigen oder zu erhöhen und/oder den Angebotszeitraum zu verlängern oder zu verkürzen.

Nach Ablauf des Angebotszeitraums wird der Platzierungspreis voraussichtlich frühestens am 1. November 2007 und spätestens am 15. November 2007 von der Gesellschaft, der Abgebenden Aktionärin und den Joint Global Coordinators mit Hilfe des im Bookbuilding-Verfahren erstellten sog. Orderbuchs gemeinsam festgelegt. Grundlage dieses Bookbuilding-Verfahrens wird die Preisspanne sein, die vor Beginn des Angebotszeitraums in Form eines Nachtrags zu diesem Prospekt veröffentlicht werden wird. Kaufaufträge sind bis zum Ende des Angebotszeitraums frei widerruflich. Nach Festlegung des Platzierungspreises werden die angebotenen Aktien aufgrund der dann vorliegenden Angebote an Anleger zugeteilt. Der Platzierungspreis wird voraussichtlich frühestens am 1. November 2007 und spätestens am 15. November 2007 im Wege einer Ad hoc-Mitteilung über ein elektronisch betriebenes Informationssystem und unter der Internetadresse der Gesellschaft sowie voraussichtlich frühestens am darauf folgenden Werktag durch Bekanntmachung in der Frankfurter Allgemeine Zeitung veröffentlicht werden. Insbesondere für den Fall, dass das Platzierungsvolumen nicht ausreicht, sämtliche Kaufaufträge zum Platzierungspreis zu bedienen, behalten sich die Konsortialbanken vor, Kaufangebote nicht oder nur teilweise anzunehmen.

Angebotszeitraum Das Angebot, im Rahmen dessen Anleger die Möglichkeit erhalten, Kaufangebote für die Aktien abzugeben, beginnt voraussichtlich frühestens am 26. Oktober 2007 und spätestens am 9. November 2007 und endet voraussichtlich frühestens am 1. November 2007 und spätestens am 15. November 2007. Der Angebotszeitraum wird voraussichtlich fünf, mindestens jedoch drei Werktage betragen. Beginn und Ende des Angebotszeitraums werden zusammen mit der Preisspanne veröffentlicht werden. Kaufangebote von Privatanlegern für das öffentliche Angebot in der Bundesrepublik Deutschland können während des Angebotszeitraums bei den deutschen Niederlassungen der Konsortialbanken abgegeben werden. Am letzten Tag des Angebotszeitraums wird die Abgabe von Kaufangeboten für Privatanleger bis 12:00 Uhr MEZ und für institutionelle Anleger bis 14:00 Uhr MEZ möglich sein.

Vorzeitige Beendigung des Angebots Der Übernahmevertrag sieht vor, dass die Konsortialbanken unter bestimmten Umständen vom Übernahmevertrag zurücktreten können, und zwar auch noch nach Zuteilung und Notierungsaufnahme bis zur Lieferung und Abrechnung. Sollte es zu einem Rücktritt vom Übernahmevertrag kommen, wird das Angebot nicht durchgeführt. Bereits erfolgte Zuteilungen an Anleger sind in diesem Fall unwirksam. Ein Anspruch auf Lieferung besteht in diesem Fall nicht. Ansprüche in Bezug auf bereits erbrachte Zeichnungsgebühren und im Zusammenhang mit der Zeichnung entstandene Kosten eines Anlegers richten sich allein nach dem Rechtsverhältnis zwischen dem Anleger und dem Institut, bei dem er sein Kaufangebot abgegeben hat. Sollten

| | |
|--|--|
| | Anleger so genannte Leerverkäufe vorgenommen haben, trägt der die Aktien verkaufende Anleger das Risiko, seine Verpflichtungen daraus nicht durch Lieferung erfüllen zu können. |
| Abgebende Aktionärin | HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH. |
| Joint Global Coordinators und Joint Bookrunners | Citigroup Global Markets Limited, London. J.P. Morgan Securities Ltd., London. |
| Co-Lead Manager | Commerzbank Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main. |
| Co-Managers | Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG, Hamburg. Hamburger Sparkasse AG, Hamburg. HSH Nordbank AG, Hamburg. M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg. |
| Selling Agent | Bankhaus Lampe KG, Bielefeld. |
| Börsennotierung | Die Zulassung der A-Aktien der Gesellschaft zum Börsenhandel im regulierten Markt sowie gleichzeitig zum Teilbereich des regulierten Markts mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) an der Frankfurter Wertpapierbörse sowie im regulierten Markt an der Börse Hamburg wird voraussichtlich am 22. Oktober 2007 beantragt werden. Der Zulassungsbeschluss wird voraussichtlich einen Bankarbeitstag vor Ablauf des Angebotszeitraums erteilt werden. Die Notierungsaufnahme an der Frankfurter Wertpapierbörse sowie an der Börse Hamburg wird voraussichtlich am Tag des Endes des Angebotszeitraums erfolgen. |
| Lieferung und Abrechnung | Die Lieferung der angebotenen Aktien gegen Zahlung des Platzierungspreises und der üblichen Effektenprovision erfolgt voraussichtlich am zweiten Bankarbeitstag nach Notierungsaufnahme. Die Aktien werden den Aktionären als Miteigentumsanteile an der jeweiligen Globalurkunde zur Verfügung gestellt. |
| Stabilisierung/Mehrzuteilung | Im Zusammenhang mit der Platzierung der angebotenen Aktien handelt die Citigroup Global Markets Limited („Citi“) oder die in ihrem Namen handelnden Personen als Stabilisierungsmanager und kann Maßnahmen ergreifen, die auf die Stützung des Börsen- oder Marktpreises der Aktien der Gesellschaft abzielen, um einen bestehenden Verkaufsdruck auszugleichen (Stabilisierungsmaßnahmen). Derartige Maßnahmen können ab dem Zeitpunkt der Aufnahme der Börsennotierung der Aktien der Gesellschaft im regulierten Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse und der Börse Hamburg vorgenommen werden und müssen spätestens am dreißigsten Kalendertag nach diesem Zeitpunkt beendet sein (Stabilisierungszeitraum). In Bezug auf mögliche Stabilisierungsmaßnahmen können Anlegern neben den bis zu 4.800.000 neuen Aktien der Gesellschaft aus einer im Zusammenhang mit dem Angebot von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung und bis zu 17.100.000 bestehenden Aktien aus dem Eigentum der Abgebenden Aktionärin weitere bis zu 2.940.000 Aktien der |

Gesellschaft im Rahmen des Angebots zugeteilt werden (sog. Mehrzuteilung).

Greenshoe-Option

Im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung hat die Abgebende Aktionärin Citi die Option eingeräumt, bis zum dreißigsten Kalendertag nach der Aufnahme der Börsennotierung der Aktien der Gesellschaft bis zu 2.940.000 weitere Aktien der Gesellschaft für Rechnung der Konsortialbanken zum Platzierungspreis (abzüglich vereinbarter Provisionen) zu erwerben (sog. Greenshoe-Option). Diese Greenshoe-Option kann durch Citi bis zum dreißigsten Kalendertag nach Aufnahme der Börsennotierung ausgeübt werden.

Allgemeine Zuteilungskriterien

Zwischen der Gesellschaft, der Abgebenden Aktionärin und den Konsortialbanken bestehen vor Beginn des Angebotszeitraums keine Vereinbarungen über das Zuteilungsverfahren. Die Gesellschaft, die Abgebende Aktionärin und die Joint Global Coordinators werden hinsichtlich der Zuteilung an Privatanleger die „Grundsätze für die Zuteilung von Aktienemissionen an Privatanleger“ beachten, die am 7. Juni 2000 von der Börsensachverständigenkommission beim Bundesministerium der Finanzen herausgegeben wurden. Die Gesellschaft, die Abgebende Aktionärin und die Joint Global Coordinators werden die Einzelheiten des Zuteilungsverfahrens nach Beendigung des Angebotszeitraums festlegen und nach Maßgabe der Zuteilungsgrundsätze veröffentlichen. Die Zuteilung im Rahmen des Angebots an Privatanleger in Deutschland wird nach einheitlichen Kriterien für alle Konsortialbanken und ihre angeschlossenen Institute erfolgen.

Die HHLA-Gruppe beabsichtigt, Aktien im Gegenwert von insgesamt bis zu 3% des Angebotsvolumens bevorrechtigt an Mitarbeiter zuzuteilen. Teilnahmeberechtigt sind die Mitarbeiter, die bei der HHLA oder bei einem Unternehmen beschäftigt sind, an dem die HHLA unmittelbar oder mittelbar 50% oder mehr als 50% der Anteile hält, sofern sie sich zum Zeitpunkt der Billigung dieses Wertpapierprospekts durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht in einem ungekündigten Arbeits- oder Ausbildungsverhältnis befinden, das spätestens seit dem 1. November 2006 (beginnend) ununterbrochen besteht.

**Marktschutzvereinbarung/
Veräußerungsbeschränkungen
(Lock-up)**

Die Gesellschaft hat sich in dem am 19. Oktober 2007 mit den Konsortialbanken abgeschlossenen Übernahmevertrag u.a. verpflichtet, bis zum Ablauf von sechs Monaten nach der Notierungsaufnahme der Aktien der Gesellschaft weder durch die Gesellschaft noch den Vorstand noch den Aufsichtsrat ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Joint Global Coordinators

- (i) eine Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzukündigen oder durchzuführen; oder
- (ii) ihrer Hauptversammlung eine Kapitalerhöhung zur Beschlussfassung vorzuschlagen; oder

(iii) eine Emission von mit Wandlungs- oder Optionsrechten auf Aktien der Gesellschaft ausgestatteten Finanzinstrumenten anzukündigen, durchzuführen oder vorzuschlagen; oder

(iv) andere wirtschaftlich mit den unter (i) bis (iii) beschriebenen vergleichbare Transaktionen anzukündigen, durchzuführen oder vorzuschlagen.

Ausgenommen hiervon sind die Ausgabe von Aktien bzw. sonstiger Wertpapiere im Rahmen von Mitarbeiterbeteiligungsprogrammen einschließlich Aktienoptionsprogrammen oder ihm Rahmen von Joint Ventures oder Unternehmenserwerben.

Die Abgebende Aktionärin und (in einer separaten Marktschutzvereinbarung) die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement ("HGV") haben sich gegenüber den Konsortialbanken jeweils verpflichtet, bis zum Ablauf von 18 Monaten nach der Notierungsaufnahme der Aktien der Gesellschaft an der Frankfurter Wertpapierbörse ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Joint Global Coordinators weder

(i) direkt noch indirekt zu veranlassen oder zuzustimmen, dass Aktien der Gesellschaft oder andere Wertpapiere, die in Aktien umgewandelt oder dafür eingetauscht werden können oder ein Recht zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft verkörpern, von der Gesellschaft ausgegeben, verkauft, angeboten oder vermarktet werden oder ein darauf bezogenes Angebot bekannt gemacht wird;

(ii) mittelbar noch unmittelbar Aktien oder andere Wertpapiere der Gesellschaft zu verkaufen, zu vertreiben, zu übertragen oder in anderer Weise darüber zu verfügen;

(iii) irgendeine Transaktion (einschließlich Derivat-Geschäfte) abzuschließen, die wirtschaftlich einem Verkauf entspricht;

(iv) Kaufangebote einzuholen oder anderweitige Rechte auszuüben, sofern eine solche Maßnahme eine Verpflichtung zur Registrierung der gegenwärtigen Aktien oder anderer Wertpapiere der Gesellschaft, die in Aktien umgewandelt oder dafür eingetauscht werden können, nach Maßgabe der U.S.-Wertpapiergesetze begründen würde; noch

(v) irgendeine Transaktion abzuschließen oder anderweitige Handlung vorzunehmen, die wirtschaftlich einer der unter (i) bis (iv) beschriebenen Handlungen entspricht.

Ausgenommen von den vorstehenden Verpflichtungen ist, im Fall von (i), jede Handlung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Wertpapieren durch die Gesellschaft, soweit diese der Gesellschaft selbst gestattet ist, sowie in den Fällen von (ii) bis (iv), eine Übertragung von Aktien der Gesellschaft an im Sinne von § 15 AktG verbundene Unternehmen der Abgebenden Aktionärin bzw. der HGV, sofern diese verbundenen Unternehmen den Verpflichtungen der Abgebenden Aktionärin bzw. der HGV aus dem Übernahmevertrag bzw. der Marktschutzvereinbarung beitreten und sich gegenüber den Konsortialbanken verpflichten, die erhaltenen Aktien an die Abgebende Aktionärin bzw. der HGV unverzüglich zurück zu übertragen, sobald sie nicht

mehr verbundene Unternehmen der Abgebenden Aktionärin bzw. der HGV sind.

Kosten des Börsengangs für die Gesellschaft / Verwendung des Emissionserlöses

Der der Gesellschaft zufließende Nettoemissionserlös ist das Produkt aus dem festgelegten Platzierungspreis und der Anzahl der tatsächlich platzierten neuen Aktien aus der von der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung (Bruttoemissionserlös) abzüglich der gesamten von der Gesellschaft zu tragenden Kosten für das Angebot (einschließlich Provisionen). Die Gesellschaft beabsichtigt, einen Bruttoemissionserlös von rund € 100 Mio. zu erzielen.

Aufgrund der Abhängigkeit der Kosten von der Gesamtzahl der platzierten Aktien (einschließlich Greenshoe-Aktien) und dem Platzierungspreis, durch die sich die Höhe der Provisionen bestimmt, lassen sich die Kosten zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verlässlich vorhersagen. Die Gesellschaft schätzt, dass die von ihr zu tragenden Gesamtkosten (einschließlich Provisionen der Konsortialbanken) unter Annahme eines Bruttoemissionserlöses in Höhe von € 100 Mio. sowie einer angenommenen vollständigen Zahlung der Erfolgsvergütung für die Konsortialbanken voraussichtlich bis zu € 6 Mio. betragen werden. Die Gesellschaft wird eine weitere Schätzung der Gesamtkosten des Börsengangs (einschließlich der Provisionen der Konsortialbanken) im Rahmen des Nachtrags zu diesem Prospekt, mit dem die Preisspanne bekannt gemacht wird, veröffentlichen.

International Securities Identification Number (ISIN)

DE000A0S8488.

Wertpapier-Kenn-Nummer (WKN)

A0S848.

Common Code

032739903.

Börsenkürzel

HHFA.

Sonstige wesentliche Angaben betreffend die Gesellschaft

Vorstand

Klaus-Dieter Peters, Dr. Stefan Behn, Gerd Drossel, Rolf Fritsch, Dr. Roland Lappin.

Aufsichtsrat

Prof. Dr. Peer Witten, Gunther Bonz, Dr. Bernd Egert, Rolf Kirchfeld, Jörg Klauke, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Thomas Lütje, Thomas Mendrzik, Arno Münster, Wolfgang Rose, Uwe Schröder, Walter Stork.

Abschlussprüfer

Abschlussprüfer der Gesellschaft ist die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Michaelis-Quartier, Ludwig-Erhard-Straße 11-17, 20459 Hamburg, ein Mitglied der deutschen Wirtschaftsprüferkammer, Berlin.

Grundkapital und Aktien

Das Grundkapital der HHLA beträgt unmittelbar vor der Durchführung der Kapitalerhöhung im Rahmen des Angebots € 70.300.000,00 und ist eingeteilt in 70.300.000 auf den Namen lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) mit einem auf die einzelne Aktie ent-

fallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von € 1,00. Das Grundkapital ist vollständig eingezahlt. Das Grundkapital der HHLA besteht aus zwei verschiedenen Aktiegattungen, den A-Aktien und den S-Aktien. Die Hauptversammlung wird voraussichtlich frühestens am 29. Oktober 2007 und spätestens am 12. November 2007 beschließen, das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu € 4.800.000 durch Ausgabe von bis zu 4.800.000 auf den Namen lautende A-Aktien mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von € 1,00 gegen Bareinlagen unter Ausschluss des Bezugsrechts der A- und der S-Aktionäre im Rahmen der Durchführung des Angebots auf insgesamt bis zu € 75.100.000 zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wird voraussichtlich frühestens am 1. November 2007 und spätestens am 15. November 2007 in das Handelsregister eingetragen werden. Die Anzahl der S-Aktien wird sich durch diese Kapitalerhöhung nicht verändern.

Konzernstruktur

Die HHLA ist die Management-Holding und Obergesellschaft der HHLA-Gruppe. Das operative Geschäft wird überwiegend in den jeweiligen operativen Tochtergesellschaften betrieben. Zum Kreis der vollkonsolidierten Unternehmen zählen 31 inländische und 4 ausländische Tochtergesellschaften. Die HHLA-Gruppe ist an mehreren gemeinschaftlich geführten Unternehmen beteiligt. Aktionäre der HHLA sind die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH („HGV“) mit 50,6% und die HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH („HHLA-BG“) mit 49,4%. An der HHLA-BG ist die HGV mit 100% beteiligt. Die Geschäftsanteile der HGV werden zu 100% von der Freie und Hansestadt Hamburg gehalten.

**Geschäfte und Rechtsbeziehungen mit
nahestehenden Personen**

Die HHLA-Gruppe unterhält verschiedene Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Personen, die nach Ansicht der Gesellschaft zu marktüblichen Konditionen abgewickelt wurden. Hierzu gehören Geschäfte und Rechtsbeziehungen zur HGV sowie der Freie und Hansestadt Hamburg. Die Unternehmen der HHLA-Gruppe haben weitere Rechtsgeschäfte mit öffentlichen Einrichtungen und Unternehmen der Freie und Hansestadt Hamburg, die im Bereich der Daseinsfürsorge und der Versorgung tätig sind, abgeschlossen. Die HHLA-Gruppe geht davon aus, dass sämtliche Verträge mit öffentlichen Einrichtungen und Unternehmen in diesen Bereichen zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen wurden.

Ausgewählte konsolidierte Finanzangaben und Geschäftsinformationen

Die nachstehend zusammengefassten Finanzangaben sind dem ungeprüften Konzernzwischenabschluss (IFRS) der HHLA zum 30. Juni 2007, dem Konzernabschluss (IFRS) der HHLA zum 31. Dezember 2006 (mit Vergleichsangaben zum 31. Dezember 2005), dem Konzernabschluss (HGB) der HHLA zum 31. Dezember 2005 (mit Vergleichsangaben zum 31. Dezember 2004) und dem Konzernabschluss (HGB) der HHLA zum 31. Dezember 2004 (mit Vergleichsangaben zum 31. Dezember 2003) entnommen, die im Finanzteil dieses Prospekts abgedruckt sind. Die Konzernabschlüsse der HHLA für die zum 31. Dezember 2006, 2005 und 2004 endenden Geschäftsjahre sind auf den Seiten F-3 ff., F-73 ff. und F-105 ff. zu finden, der ungeprüfte Konzernzwischenabschluss der HHLA für das zum 30. Juni 2007 endende Halbjahr (mit Vergleichsangaben zum 30. Juni 2006) auf den Seiten F-133 ff.

Der Konzernabschluss der HHLA zum 31. Dezember 2006 wurde im Hinblick auf die Anpassung der Rechnungslegung der HHLA-Gruppe an international gebräuchliche Standards und geänderte gesetzliche Vorschriften erstmals gemäß den Rechnungslegungsvorschriften des International Accounting Standard Boards (IASB) — den International Financial Reporting Standards (IFRS) — unter Anwendung des Gesamtkostenverfahrens aufgestellt und enthält die Finanzangaben nach IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, sowohl für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 sowie entsprechende Vergleichszahlen für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005¹. Der ungeprüfte Konzernzwischenabschluss der HHLA zum 30. Juni 2007 wurde ebenfalls nach IFRS aufgestellt. Auch in Zukunft werden die Konzernabschlüsse und die Konzernzwischenabschlüsse der HHLA nach IFRS aufgestellt. Die Konzernabschlüsse der HHLA zum 31. Dezember 2005 und zum 31. Dezember 2004 wurden unter Anwendung des Gesamtkostenverfahrens auf der Grundlage des deutschen Handelsgesetzbuchs („HGB“) erstellt. Die IFRS weichen in einigen wesentlichen Aspekten von den Grundsätzen des HGB ab.

Die in den nachfolgenden Tabellen und im Text aufgeführten Finanzangaben für das Geschäftsjahr 2005 wurden dem Konzernabschluss (IFRS) der HHLA zum 31. Dezember 2006 entnommen, soweit nicht ausdrücklich angegeben wurde, dass diese dem Konzernabschluss (HGB) der HHLA zum 31. Dezember 2005 entnommen wurden. Sofern in den nachfolgenden Tabellen Finanzangaben verwendet werden, die sowohl dem Konzernabschluss der HHLA zum 31. Dezember 2006 als auch dem Konzernabschluss der HHLA zum 31. Dezember 2005 entnommen wurden, wurden grundsätzlich die Bezeichnungen nach IFRS für diese Angaben verwendet. Sofern dieselben Posten nach HGB unterschiedlich bezeichnet werden, wurde darauf in einer Fußnote hingewiesen.

Die nachstehend zusammengefassten Finanzangaben sollten in Verbindung mit dem Abschnitt „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage“, den in diesem Prospekt enthaltenen Konzernabschlüssen, sowie den dazugehörigen Anhängen und den an anderer Stelle in diesem Prospekt enthaltenen weiteren Finanzangaben gelesen werden.

¹ „IFRS“ und „IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind“ werden nachfolgend einheitlich mit „IFRS“ bezeichnet.

Ausgewählte Daten aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

| Jeweils in Mio. € | Für den Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni | | | für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | | | |
|--|--|---------------------|---------------------|--|--------------|--------------|--------------|
| | 2007 | 2007 | 2006 | HHLA-Gruppe | | 2005 | 2004 |
| | Teilkonzern Hafenlogistik ^(*) IFRS (ungeprüft) | IFRS (ungeprüft) | IFRS (ungeprüft) | IFRS | IFRS | HGB | HGB |
| Umsatzerlöse | 547,8 | 561,3 | 485,0 | 1.017,4 | 832,9 | 833,0 | 715,6 |
| Bestandsveränderungen ⁽¹⁾ | 2,4 | 2,4 | 2,1 | -1,9 | 3,0 | 3,0 | 2,3 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 3,2 | 3,2 | 2,0 | 9,3 | 3,0 | 4,1 | 3,6 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 14,4 | 13,3 | 7,7 | 22,3 | 13,8 | 14,0 | 29,9 |
| Materialaufwand | -212,8 | -214,9 | -189,3 | -397,2 | -328,8 | -331,0 | -299,6 |
| Personalaufwand | -121,4 | -122,5 | -115,9 | -236,8 | -212,0 | -235,9 | -220,1 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen ⁽²⁾ | -58,0 | -61,2 | -64,2 | -116,7 | -101,8 | -101,4 | -85,7 |
| Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) | 175,6 | 181,6 | 127,4 | 296,4 | 210,2 | 185,8 | 146,0 |
| Abschreibungen auf Vermögenswerte ⁽³⁾ | -41,2 | -42,8 | -36,6 | -78,3 | -63,6 | -75,7 | -76,8 |
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | 134,4 | 138,8 | 90,8 | 218,1 | 146,6 | 110,1 | 69,2 |
| Zinserträge ⁽⁴⁾ | 3,9 | 2,8 | 2,4 | 4,9 | 4,9 | 4,1 | 2,6 |
| Zinsaufwendungen ⁽⁵⁾ | -17,7 | -18,8 | -18,4 | -36,2 | -37,1 | -20,4 | -18,9 |
| Sonstiges Finanzergebnis ⁽⁶⁾ | 0,2 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | -0,7 | -1,6 | -3,0 |
| Ergebnis vor Steuern (EBT) | 120,8 | 123,0 | 74,8 | 186,8 | 113,7 | 92,3 | 49,9 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | -43,0 | -43,7 | -28,6 | -69,8 | -44,3 | -31,5 | -14,6 |
| Konzernjahresüberschuss | 77,8 | 79,3 | 46,2 | 116,9 | 69,4 | 60,7 | 35,2 |
| davon | | | | | | | |
| Anteile anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss | 17,0 | 17,0 | 6,7 | 19,8 | 12,2 | 11,0 | 2,9 |
| Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens am Konzernjahresüberschuss ⁽⁷⁾ | 60,8 | 62,3 | 39,5 | 97,1 | 57,2 | 49,7 | 32,4 |

(*) Bei den in dieser Tabelle dargestellten Finanzzahlen für den Teilkonzern Hafenlogistik handelt es sich um Beträge vor Konsolidierungseffekten, m.a.W. einschließlich konzerninternen Umsätzen zwischen dem Teilkonzern Hafenlogistik und dem Teilkonzern Immobilien.

- (1) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Leistungen“ bezeichnet.
- (2) Die für die Geschäftsjahre 2005 und 2004 (HGB) ausgewiesene Position wurde durch Addition der in den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre enthaltenen Positionen „Sonstige betrieblichen Aufwendungen“ und „Sonstige Steuern“ errechnet.
- (3) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs“ bezeichnet.
- (4) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „sonstige Zinsen und ähnliche Erträge“ bezeichnet.
- (5) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Zinsen und ähnliche Aufwendungen“ bezeichnet.
- (6) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre ist die Position „Sonstiges Finanzergebnis“ als solche nicht enthalten; diese wurde durch die Addition der in diesen Konzernabschlüssen ausgewiesenen Positionen „Erträge aus Beteiligungen“, „Abschreibungen auf Finanzanlagen“,

„Aufwendungen aus Verlustübernahme“ und „Auf Grund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn“ berechnet.

- (7) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Konzernjahresüberschuss ohne Anteile anderer Gesellschafter“ bzw. „Konzernjahresüberschuss“ bezeichnet.

Ausgewählte Daten aus den Konzernbilanzen zum 30. Juni 2007 und zum 31. Dezember 2006 (mit Vergleichszahlen zum 31. Dezember 2005)

| Jeweils in Mio. € | für den Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni | für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | |
|------------------------------|--|--|----------------|
| | 2007 IFRS (ungeprüft) | 2006 IFRS | 2005 IFRS |
| Langfristiges Vermögen | 992,4 | 977,7 | 796,6 |
| Kurzfristiges Vermögen | 289,3 | 222,0 | 249,2 |
| Summe Aktiva | 1.281,7 | 1.199,6 | 1.045,8 |
| Eigenkapital | 373,9 | 258,7 | 151,9 |
| Langfristige Schulden | 674,7 | 736,4 | 726,3 |
| Kurzfristige Schulden | 233,1 | 204,6 | 167,6 |
| Summe Passiva | 1.281,7 | 1.199,6 | 1.045,8 |

Ausgewählte Daten aus den Konzernbilanzen zum 31. Dezember 2005 und zum 31. Dezember 2004

| Jeweils in Mio. € | für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | |
|--|---|--------------|
| | 2005 HGB | 2004 HGB |
| Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs | 5,3 | 14,5 |
| Anlagevermögen | 653,7 | 615,4 |
| Umlaufvermögen | 246,8 | 165,4 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 0,6 | 0,6 |
| Aktive latente Steuern | 6,7 | 6,9 |
| Summe Aktiva | 913,1 | 802,8 |
| Eigenkapital | 189,3 | 91,3 |
| Sonderposten für Investitionszuschüsse | 0,9 | 1,0 |
| Rückstellungen | 331,0 | 307,8 |
| Verbindlichkeiten | 389,2 | 400,0 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 2,7 | 2,7 |
| Summe Passiva | 913,1 | 802,8 |

Ausgewählte Daten aus der Konzern-Kapitalflussrechnung

| Jeweils in Mio. € | für den Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni | | für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | | | |
|---|--|--------------|---|--------------|--------------|--------------|
| | 2007 IFRS | 2006 IFRS | 2006 IFRS | 2005 IFRS | 2005 HGB | 2004 HGB |
| | (ungeprüft) | (ungeprüft) | | | | |
| Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit ⁽¹⁾ | 124,7 | 89,2 | 199,7 | 160,7 | 155,6 | 90,5 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | -69,2 | -169,4 | -248,9 | -101,2 | -100 | -98,5 |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | -8,7 | -1,7 | -19,7 | 9,8 | 13,7 | -10,5 |
| Zahlungswirksame Veränderung des | | | | | | |
| Finanzmittelfonds | 46,8 | -81,9 | -68,9 | 69,3 | 69,3 | -18,5 |
| Währungsbedingte Veränderungen des | | | | | | |
| Finanzmittelfonds ⁽²⁾ | 0,2 | 0,5 | 0,3 | 1,6 | 1,6 | 0,3 |
| Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des | | | | | | |
| Finanzmittelfonds (HGB) | n/a | n/a | n/a | n/a | 0,9 | -0,1 |
| Finanzmittelfonds am Anfang der Periode ... | 36,5 | 105,1 | 105,1 | 34,2 | 33,3 | 51,6 |
| Finanzmittelfonds am Ende der Periode | 83,5 | 23,7 | 36,5 | 105,1 | 105,1 | 33,3 |

- (1) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit“ bezeichnet.
- (2) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Währungsumrechnungsdifferenzen (soweit sie nicht dem Anlagevermögen zuzuordnen sind)“ bezeichnet.

Ausgewählte Daten aus der Segment-Berichterstattung betreffend den Teilkonzern Hafenlogistik (ungeprüft)

| Jeweils in Mio. € | Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 | | | | Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 | | | |
|----------------------------|---|--------------|-------------|-----------------------------------|---|--------------|-------------|-----------------------------------|
| | Container | Intermodal | Logistik | Holding/ Übrige ⁽¹⁾ | Container | Intermodal | Logistik | Holding/ Übrige ⁽¹⁾ |
| | (ungeprüft) | | | | (ungeprüft) | | | |
| Erlöse konzernfremde | | | | | | | | |
| Dritte | 330,1 | 153,5 | 56,4 | 7,5 | 275,9 | 131,9 | 55,1 | 10,0 |
| Inter-Segment Erlöse ... | 0,7 | 1,3 | 1,5 | 56,2 | 1,0 | 1,4 | 0,9 | 49,5 |
| Summe Segmenterlöse | 330,8 | 154,8 | 57,9 | 63,7 | 276,9 | 133,2 | 56,1 | 59,4 |
| EBIT | 119,9 | 14,2 | 6,1 | -6,8 | 79,1 | 11,5 | 5,7 | -11,1 |
| EBIT Marge | 36,2% | 9,2% | 10,5% | -10,7% | 28,6% | 8,6% | 10,2% | -18,7% |
| EBITDA | 152,1 | 19,5 | 8,4 | -3,6 | 107,6 | 15,0 | 7,4 | -7,9 |
| EBITDA Marge | 46,0% | 12,6% | 14,6% | -5,7% | 38,9% | 11,3% | 13,2% | -13,3% |
| Segmentvermögen | 695,0 | 172,1 | 74,0 | 81,4 | 665,4 | 155,8 | 67,7 | 79,5 |

- (1) Der in der Segmentberichterstattung der HHLA-Gruppe enthaltene Bereich „Holding/Übrige“ stellt kein eigenständiges Geschäftssegment i.S.d. IFRS-Standards dar, wurde aber aus Gründen der Vollständigkeit und Übersichtlichkeit den Geschäftssegmenten des Teilkonzerns Hafenlogistik zugeordnet.

Ausgewählte sonstige Kennzahlen (ungeprüft)

| | für den Sechsmonats- zeitraum bis zum 30. Juni | | für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | | | |
|---|---|-------|---|-------|----------------------|----------------------|
| | 2007 | 2006 | 2006 | 2005 | 2005 | 2004 |
| | IFRS | IFRS | IFRS | IFRS | HGB | HGB |
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) (in Mio. €) ⁽¹⁾ | 138,8 | 90,8 | 218,1 | 146,6 | 110,1 ⁽³⁾ | 69,2 ⁽³⁾ |
| Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) (in Mio. €) ⁽²⁾ | 181,7 | 127,4 | 296,4 | 210,2 | 185,8 ⁽³⁾ | 146,0 ⁽³⁾ |
| EBITDA als Anteil des Umsatzes (in %) | 32,4 | 26,3 | 29,1 | 25,2 | 22,3 | 20,4 |
| Umschlag im Geschäftsfeld Container (in Mio. TEU) | 3,5 | 3,0 | 6,5 | 5,6 | 5,6 | 4,6 |
| Erlöse konzernfremde Dritte im Segment Container/ Umsatzerlöse Geschäftsfeld Container (in Mio. €) | 330,1 | 275,9 | 587,9 | 473,2 | 473,2 | 388,1 |

- (1) Die Gesellschaft definiert das EBIT für die Jahre 2005 und 2004 (nach HGB) als das Periodenergebnis vor sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen, Zinsen und ähnlichen Aufwendungen, auf Grund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn, Aufwendungen aus Verlustübernahmen, Abschreibungen auf Finanzanlagen, Erträgen aus Beteiligungen und Steuern für die Periode. Das EBIT wird von der HHLA-Gruppe ausgewiesen, weil der Vorstand es als hilfreiche Kennzahl für die Beurteilung der Betriebsleistung der HHLA-Gruppe ansieht. EBIT ist keine nach IFRS definierte Kennzahl. Das von der HHLA-Gruppe ausgewiesene EBIT ist in dieser Form nicht unbedingt mit Kennzahlen ähnlichen Namens vergleichbar, wie sie von anderen Unternehmen veröffentlicht werden.
- (2) Die Gesellschaft definiert das EBITDA für die Jahre 2005 und 2004 (nach HGB) als das Periodenergebnis vor Abschreibungen, sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen, Zinsen und ähnlichen Aufwendungen, auf Grund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn, Aufwendungen aus Verlustübernahmen, Abschreibungen auf Finanzanlagen, Erträgen aus Beteiligungen und Steuern für die Periode. Das EBITDA wird von der HHLA-Gruppe ausgewiesen, weil der Vorstand es als hilfreiche Kennzahl für die Beurteilung der Betriebsleistung der HHLA-Gruppe ansieht. EBITDA ist keine nach IFRS definierte Kennzahl. Das von der HHLA-Gruppe ausgewiesene EBITDA ist in dieser Form nicht unbedingt mit Kennzahlen ähnlichen Namens vergleichbar, wie sie von anderen Unternehmen veröffentlicht werden.
- (3) In der folgenden Tabelle ist die Überleitung vom Ergebnis vor Steuern (EBT) auf das EBITDA sowie auf das EBIT für die Jahre 2005 und 2004 (nach HGB) dargestellt:

| Jeweils in Mio. € | für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | |
|---|---|--------------|
| | 2005 HGB | 2004 HGB |
| Ergebnis vor Steuern (EBT) | 92,3 | 49,9 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | 20,4 | 18,9 |
| Auf Grund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | 0,9 | 1,2 |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme | 0,1 | 0,7 |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen | 0,5 | 1,2 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 4,1 | 2,6 |
| Erträge aus Beteiligungen | 0,0 | 0,1 |
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | 110,1 | 69,2 |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufwendungen für die Inangangsetzung des Geschäftsbetriebs | 75,7 | 76,8 |
| Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) | 185,8 | 146,0 |

Zusammenfassung der Risikofaktoren

Die HHLA-Gruppe ist bestimmten Risiken ausgesetzt, die im Abschnitt „Risikofaktoren“ ausführlich dargestellt sind und wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe oder den Börsenkurs der Aktien der Gesellschaft haben könnten. Vor einer Entscheidung über den Kauf von Aktien der Gesellschaft sollten Anleger bestimmte Risiken sorgfältig abwägen. Zu diesen Risiken gehören:

Marktbezogene Risiken

- Die HHLA-Gruppe ist von dem Wachstum des weltweiten Containerverkehrs und damit vom weltweiten Wirtschaftswachstum und dem Abbau von Handelshemmnissen auf nationaler und internationaler Ebene abhängig.
- Der Markt für Hafendienstleistungen entlang der Nordseeküste zwischen Hamburg und Le Havre (der sog. „Nordrange“) und im Hamburger Hafen ist derzeit von intensivem Wettbewerb geprägt, der sich noch verschärfen könnte.
- Sollte die Containerschifffahrt in Zukunft nicht so schnell wie derzeit prognostiziert wachsen, könnte dies einen temporären Angebotsüberhang von Umschlagkapazitäten mit der Folge eines sich verschärfenden Preiswettbewerbs zur Folge haben.
- Es lässt sich nicht ausschließen, dass der HHLA-Gruppe künftig eine kleinere Gruppe von Containerreedereien gegenübersteht, wodurch die Marktmacht ihrer Kunden anstiege.
- Der schienengebundene Hinterlandtransport im Segment Intermodal ist der Konkurrenz durch andere Anbieter von Schienentransport sowie durch andere Transportmittel, insbesondere dem LKW- und Feederverkehr sowie der Binnenschifffahrt, ausgesetzt.

Risiken im Zusammenhang mit geplanten Infrastruktur- und Suprastrukturmaßnahmen

- Die HHLA-Gruppe ist davon abhängig, dass die gegenwärtig geplante bzw. künftig erforderlichen Fahrrinnenanpassungen der Elbe plangemäß durchgeführt werden.
- Der Ausbau und die Ertüchtigung der nutzerspezifischen Infrastruktur des Hamburger Hafens sind unabdingbare Voraussetzungen für das zukünftige Umsatzwachstum der HHLA-Gruppe.
- Im Hinblick auf die Ausweitung ihrer seeseitigen Umschlagkapazitäten ist die HHLA-Gruppe abhängig von dem erfolgreichen und rechtzeitigen Ausbau der HHLA-spezifischen Suprastruktur.
- Die erfolgreiche Weiterentwicklung des Hamburger Hafens hängt davon ab, dass die Anbindung des Hafens an die Hinterlandinfrastruktur erweitert wird und der Verkehrsfluss im Hinterland kontinuierlich gewährleistet ist.
- Die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sowie der Ausbau der Umschlagkapazitäten der HHLA-Gruppe hängen von dem erfolgreichen Abschluss laufender Planfeststellungsverfahren bzw. daran anschließender Gerichtsverfahren ab.

Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe

- Die HHLA-Gruppe ist dem Risiko von Betriebsstörungen und -unterbrechungen ausgesetzt.
- Die HHLA-Gruppe ist auf die Bereitschaft ihrer Mitarbeiter, Mehrarbeit zu leisten, angewiesen.
- Die Reichweite der Mitbestimmung bei der HHLA geht über das gesetzliche Maß hinaus.
- Die HHLA-Gruppe plant erhebliche Investitionen zur Realisierung des weiteren Wachstums in den kommenden Jahren. Im Zusammenhang mit diesen Investitionsvorhaben unterliegt die HHLA-Gruppe diversen Risiken.
- Für die HHLA-Gruppe resultieren Risiken aus dem Transport und dem Umschlag von Containern und sonstigen Stückgütern sowie dem Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen und gefährlichen Gütern.

- Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die HHLA-Gruppe einer Haftung für Bodenkontaminationen ausgesetzt ist.
- Aufgrund der wachsenden Internationalität ihres Geschäfts ist die HHLA-Gruppe volkswirtschaftlichen, politischen und anderen Risiken ausgesetzt.
- Im Segment Intermodal kauft die HHLA-Gruppe wesentliche Traktions-, Waggon- und Netzdienstleistungen von den jeweiligen Staatsbahnen ein, die in der Regel über Angebotsmonopole verfügen.
- Die HHLA-Gruppe ist von qualifizierten Führungskräften und Mitarbeitern abhängig.
- Durch die frühzeitige Festlegung auf bestimmte technische Standards ist die Abhängigkeit der HHLA-Gruppe gegenüber bestimmten Zulieferern gestiegen.

Rechtliche Risiken

- Der Geschäftsbetrieb der HHLA-Gruppe ist abhängig von der Erteilung und vom Fortbestand wesentlicher behördlicher Genehmigungen.
- Neue Gesetzgebung der Europäischen Kommission betreffend die Erbringung von Hafendiensten könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Geschäft der HHLA-Gruppe haben.
- Schon erfolgte und geplante Verschärfungen der Sicherheitsvorschriften für den Seeverkehr in den USA und andernorts können auch auf europäischer Ebene erhebliche zusätzliche Kosten für die Einhaltung von Sicherheitsstandards für Häfen nach sich ziehen.
- Die im Eigentum der HHLA-Gruppe stehenden Gebäude im Hamburger Hafen sind bilanziell im Anlagevermögen der HHLA erfasst, obwohl sie sich auf Grundstücken der Hamburg Port Authority befinden, welche von der HHLA-Gruppe lediglich auf Basis langfristiger Mietverträge genutzt werden.
- Die Ausschüttung von Dividenden hängt von der Finanz- und Ertragslage der HHLA und der Ausschüttung von Gewinnen ihrer operativen Tochtergesellschaften ab.
- Die Gesellschaft ist Risiken im Zusammenhang mit ihrer Beteiligung an Gemeinschaftsunternehmen und anderen Unternehmen ausgesetzt.
- Das technologische Know-how der HHLA ist nur begrenzt geschützt bzw. schutzfähig.
- Die Technologieführerschaft der HHLA-Gruppe basiert zum Teil auf Softwaresystemen, an denen die HHLA-Gruppe lediglich Lizenzen erworben hat.
- Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die HHLA-Gruppe in der Vergangenheit gewährte Fördermittel ganz oder teilweise zurückzahlen muss.
- Staatliche Leistungen an die HHLA-Gruppe, denen Austauschverhältnisse zugrunde liegen, könnten als nach dem Europäischen Gemeinschaftsrecht unzulässige Beihilfen qualifiziert werden, die die HHLA-Gruppe zurückgewähren muss.
- Die HHLA-Gruppe hat keinen Anspruch auf die Gewährung von Fördermitteln für künftige Investitionsvorhaben.
- Die Steuerlast der HHLA-Gruppe könnte sich aufgrund einer Veränderung der steuerlichen Rahmenbedingungen oder aufgrund laufender oder zukünftiger Steuerprüfungen zum Nachteil der Gesellschaft ändern.

Risiken im Zusammenhang mit dem Angebot und der Aktionärsstruktur

- Die Freie und Hansestadt Hamburg wird nach dem Börsengang erheblichen Einfluss auf die HHLA ausüben können; die von der Freie und Hansestadt Hamburg verfolgten öffentlichen Interessen können von den Interessen der sonstigen Aktionäre der HHLA abweichen.
- Die HHLA ist Risiken aufgrund der Unterteilung ihres Grundkapitals in A- und S-Aktien ausgesetzt.

- Zukünftige Verkäufe von Aktien der HHLA durch die Freie und Hansestadt Hamburg könnten den Aktienkurs negativ beeinflussen.
- Zukünftige Kapitalmaßnahmen könnten zu einer erheblichen Verwässerung der Beteiligung der Aktionäre an der HHLA führen.
- Die Aktien der HHLA sind bisher nicht öffentlich gehandelt worden. Es besteht keine Gewähr, dass sich ein aktiver und liquider Handel für die Aktien der HHLA entwickelt.
- Der Aktienkurs der HHLA könnte signifikanten Schwankungen unterliegen.

RISIKOFAKTOREN

Anleger sollten vor der Entscheidung über den Kauf von Aktien der Gesellschaft die nachfolgend beschriebenen Risiken und die übrigen in diesem Prospekt enthaltenen Informationen sorgfältig lesen und abwägen. Der Eintritt dieser Risiken kann, einzeln oder zusammen mit anderen Umständen, die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe wesentlich beeinträchtigen und/oder erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe oder den Börsenkurs der Aktien der Gesellschaft haben. Die nachfolgend beschriebenen Risiken könnten sich als nicht abschließend herausstellen und sind damit möglicherweise nicht die einzigen Risiken, denen die HHLA-Gruppe ausgesetzt ist oder sein wird. Die Reihenfolge, in der die einzelnen Risiken dargestellt sind, stellt weder eine Aussage über deren Eintrittswahrscheinlichkeit noch über die Schwere bzw. Bedeutung der einzelnen Risiken dar. Weitere Risiken und Unsicherheiten, die der Gesellschaft etwa gegenwärtig nicht bekannt sind, könnten die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe ebenfalls wesentlich beeinträchtigen und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben. Der Börsenkurs der Aktien der Gesellschaft könnte aufgrund des Eintritts jedes einzelnen der nachfolgend beschriebenen Risiken fallen, und Anleger könnten ihr eingesetztes Kapital ganz oder teilweise verlieren.

Marktbezogene Risiken

Die HHLA-Gruppe ist von dem Wachstum des weltweiten Containerverkehrs und damit vom weltweiten Wirtschaftswachstum und dem Abbau von Handelshemmnissen auf nationaler und internationaler Ebene abhängig.

Die Entwicklung des Welthandels und insbesondere des Handels mit den Regionen Zentral- und Osteuropa, China und Indien ist für das globale Frachtaufkommen und damit für die Umsatz- und Ertragsentwicklung der HHLA-Gruppe von entscheidender Bedeutung. In den vergangenen Jahren konnte der Containerverkehr von dem starken Wachstum des interkontinentalen Warenverkehrs profitieren, weil dieser zu einem wesentlichen Teil per Containerverschiffung abgewickelt wurde. Eine Verzögerung oder Behinderung der weiteren Liberalisierung der Märkte in einzelnen Ländern oder Regionen, ein Abflachen des Wirtschaftswachstums in Zentral- und Osteuropa oder in Fernost (etwa aufgrund von Konjunkturschwankungen, Kriegen, Naturkatastrophen oder internen Entwicklungen wie politischen Neuausrichtungen) oder der Aufbau neuer Handelshemmnisse (wie z.B. Zölle, Mindestpreise, Exportsubventionen und Importeinschränkungen) auf nationaler oder internationaler Ebene könnte zu einem geringeren Wachstum oder Rückgang des Welthandelsvolumens und damit zu einem Rückgang oder einer Verlangsamung des Wachstums des weltweiten Containerumschlags führen. Angesichts der Abhängigkeit der HHLA-Gruppe von der Entwicklung des Containerverkehrs könnte dies die Wachstumsaussichten der HHLA-Gruppe erheblich beeinträchtigen und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Der Markt für Hafendienstleistungen entlang der Nordseeküste zwischen Hamburg und Le Havre (der sog. „Nordrange“) und im Hamburger Hafen ist derzeit von intensivem Wettbewerb geprägt, der sich noch verschärfen könnte.

Der Markt für Hafendienstleistungen entlang der Nordseeküste zwischen Hamburg und Le Havre (der sog. „Nordrange“) zeichnet sich durch eine relativ hohe Hafendichte aus. Im Wettbewerb stehen derzeit insbesondere die Häfen Le Havre, Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, die Bremischen Häfen und Hamburg. Der Marktanteil des Hamburger Hafens in der Nordrange belief sich im Jahr 2006 auf rund 26,1% Prozent gemessen am Containerumschlag in TEU; Hamburg nimmt damit den zweiten Rang hinter Rotterdam ein. Der Markt für Hafendienstleistungen in der Nordrange ist jedoch von starkem Wettbewerb geprägt, welcher sich künftig noch verschärfen könnte. So beteiligen sich Containerreedereien an anderen Seehäfen („vertikaler Zusammenschluss“), wie etwa im Falle der Beteiligung der weltgrößten Containerreederei A.P. Moeller Maersk Group am North Sea Terminal in Bremerhaven und am geplanten JadeWeserPort in Wilhelmshaven. Ferner wird erwartet, dass Partnerschaften zwischen Containerreedereien und anderen Häfen oder Hafenbetreibern entstehen werden. Dadurch versuchen die Containerreedereien, sich ausreichende Kapazitäten für ihre Containerflotte zu sichern. Diese Entwicklung könnte eine Verlagerung von Containerströmen in andere Häfen zur Folge haben. Außerdem schließen sich derzeit konkurrierende Hafenbetreiber im Wege von Unternehmenszusammenschlüssen,

-übernahmen und in Allianzen zusammen („horizontaler Zusammenschluss“) und es beteiligen sich Finanzinvestoren an Hafenebetrieben oder Umschlagunternehmen. Auch diese Entwicklung könnte eine Intensivierung des Wettbewerbs in der Nordrange zur Folge haben, wenn konkurrierende Häfen oder Umschlagunternehmen es auf diese Weise schaffen, Skalenvorteile zu erzielen oder weitere Finanzierungsquellen zu erschließen.

Süd- und südosteuropäische Häfen wie Triest, Koper und Rijeka weisen aufgrund ihrer geographischen Lage sehr kurze Hinterlandverbindungen zu bedeutsamen Wirtschaftszentren wie z.B. München, Wien und Budapest auf und verfügen insofern über einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Hamburg und den anderen Häfen der Nordrange. Der Containertransport aus Asien über den Suez-Kanal nach Zentral- oder Osteuropa muss — wenn der seeseitige Umschlag in Süd- oder Südosteuropa stattfindet — eine viel kürzere Distanz überbrücken als die Containerströme, die über die Nordrange gelenkt werden. Sollten die derzeit noch nicht ausreichenden Kapazitäten der oben genannten, süd- und südosteuropäischen Häfen in Zukunft ausgebaut und das Schienennetz sowie die Straßeninfrastruktur im Hinterland verbessert werden, könnte sich der Wettbewerb für den Hamburger Hafen und damit auch für die HHLA-Gruppe weiter verschärfen.

Im Hamburger Hafen ist die HHLA-Gruppe Marktführer bei der Erbringung von Hafendienstleistungen; sie bewältigt derzeit rund zwei Drittel des gesamten Containerumschlags im Hamburger Hafen. Auch hier befindet sich die HHLA-Gruppe in einem Wettbewerbsumfeld. Die Wettbewerber der HHLA-Gruppe im Hamburger Hafen könnten ihre Umschlagkapazitäten auf den derzeit von ihnen genutzten Flächen ausweiten. Auch ist es möglich, dass die Freie und Hansestadt Hamburg und die Hamburg Port Authority in Zukunft noch nicht genutzte Erweiterungsflächen für den Hafenebetrieb freigeben werden, um so die Hafenekapazitäten weiter zu steigern. Sollte dieser Fall eintreten, ist es möglich, dass der Abschluss von Mietverträgen über diese Grundstücke europaweit ausgeschrieben wird oder dass nur die derzeitigen Mieter der Fläche die Möglichkeit erhalten, den Ausbau, z.B. durch Errichtung eines weiteren Containerterminals vorzunehmen. Sollte ein Wettbewerber der HHLA-Gruppe im Rahmen einer solchen öffentlichen Ausschreibung den Zuschlag erhalten oder die bisherigen Mieter der Fläche einen weiteren Containerterminal errichten, besteht die Gefahr, dass sich der Wettbewerb im Hamburger Hafen für die HHLA-Gruppe weiter verschärft.

Eine Verschärfung des Wettbewerbs auf dem Markt für Hafendienstleistungen in Europa, der Nordrange oder im Hamburger Hafen infolge eines dieser Faktoren könnte die Wachstumsaussichten der HHLA-Gruppe erheblich beeinträchtigen und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Sollte die Containerschiffahrt in Zukunft nicht so schnell wie derzeit prognostiziert wachsen, könnte dies einen temporären Angebotsüberhang von Umschlagkapazitäten mit der Folge eines sich verschärfenden Preiswettbewerbs zur Folge haben.

Die weltweite Containerschiffahrt ist in den vergangenen Jahren infolge des starken Anstiegs des Welthandels kontinuierlich gewachsen. Da die HHLA-Gruppe sich insbesondere auf die Abfertigung von Containerschiffen spezialisiert hat und ihre Container-Kapazitäten mit Blick auf das prognostizierte Wachstum des Containerverkehrs ausweiten wird, ist ihre Umsatz- und Ertragsentwicklung auch in Zukunft abhängig vom künftigen Wachstum der Containerschiffahrt. Der Containerisierungsgrad der internationalen Warenströme hat in der Vergangenheit stetig zugenommen, und auch für die kommenden Jahre wird im Zuge des Wachstums des weltweiten Handels ein Zuwachs des Containerverkehrs prognostiziert.

Im Hinblick darauf planen sämtliche Überseehäfen in der Nordrange in den kommenden Jahren einen Ausbau (z.T. erheblicher) weiterer Kapazitäten für den Containerumschlag. Sollte die Containerschiffahrt in Zukunft nicht so schnell wie derzeit prognostiziert wachsen, könnte dies einen temporären Angebotsüberhang von Umschlagkapazitäten mit der Folge eines sich verschärfenden Preiswettbewerbs zwischen den Häfen der Nordrange und den Anbietern von Hafendienstleistungen und einer geringeren Auslastung einzelner Containerhäfen zur Folge haben. Diese Ereignisse könnten die Wachstumsaussichten der HHLA-Gruppe erheblich beeinträchtigen und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Es lässt sich nicht ausschließen, dass der HHLA-Gruppe künftig eine kleinere Gruppe von Containerreedereien gegenübersteht, wodurch die Marktmacht ihrer Kunden ansteigt.

Obwohl die HHLA-Gruppe derzeit über ein breites und ausgeglichenes Kundenportfolio verfügt, lässt sich nicht ausschließen, dass der HHLA-Gruppe künftig eine kleinere Gruppe von Containerreedereien gegenübersteht wird. Derzeit entfallen auf die weltweit 20 größten Containerreedereien ca. 80% des globalen Containerverkehrsaufkommens. Eine Konzentration von Containerreedereien könnte sich u.a. durch Übernahmen, Unternehmenszusammenschlüsse oder Allianzen zwischen Reedereien ergeben. Gestützt wird die Entwicklung zur Konsolidierung durch den derzeitigen Kostendruck bei den Reedereien, welche durch niedrige Frachtraten aufgrund stark ansteigender Kapazitäten und hoher Treibstoffkosten verursacht wird. Die Auswirkungen der Marktkonzentration auf Kundenseite für die HHLA-Gruppe sind gegenwärtig noch nicht im Detail prognostizierbar, doch es ist davon auszugehen, dass die Marktmacht der verbleibenden Reedereien bzw. Allianzen gegenüber der HHLA-Gruppe ansteigen wird. Reedereien bzw. Allianzen könnten sich in einer solchen Situation dazu entscheiden, ihre Volumina auf andere Häfen in der Nordrange zu verlagern. Dies könnte die Umsatzentwicklung der HHLA-Gruppe belasten, den Preisdruck für die HHLA-Gruppe verschärfen und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Der schienengebundene Hinterlandtransport im Segment Intermodal ist der Konkurrenz durch andere Anbieter von Schienentransporten sowie durch andere Transportmittel, insbesondere dem LKW- und Feederverkehr sowie der Binnenschifffahrt, ausgesetzt.

Die Strategie der HHLA-Gruppe zielt darauf ab, die seeseitige Abfertigung von Containerschiffen am Standort Hamburg und den intermodalen Hinterlandverkehr vertikal zu integrieren. Schienengebundene Transportdienstleistungen innerhalb Deutschlands und nach Österreich, in die Schweiz, nach Polen und Tschechien sowie in weitere Staaten Zentral- und Osteuropas, die von ihren Beteiligungsgesellschaften, der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, der METRANS-Gruppe und der POLZUG Intermodal GmbH, abgewickelt werden, bilden den Schwerpunkt des Dienstleistungsangebots der HHLA-Gruppe im Segment Intermodal. Die HHLA-Gruppe steht in diesen Märkten im Wettbewerb mit anderen Anbietern von schienengebundenen Transportdienstleistungen in das Hinterland des Hamburger Hafens. Der Schienenverkehr ist zudem der Konkurrenz durch andere Transportmittel, vor allem dem LKW- und Feederverkehr sowie der Binnenschifffahrt, ausgesetzt. Insbesondere auf der Strecke nach Polen verschärft sich der Wettbewerb derzeit spürbar durch eine zunehmende Konkurrenz der Anbieter von Containertransportdienstleistungen per LKW und per Feederverkehr. Zudem treten in jüngster Zeit neue Teilnehmer in den Markt für intermodale Verkehre in die Staaten Zentral- und Osteuropas ein. Eine weitere Verschärfung des Wettbewerbs im Hinterlandverkehr von Hamburg in die Staaten Zentral- und Osteuropas könnte den Preisdruck für das HHLA-Segment Intermodal mittelfristig erhöhen sowie dessen Wachstumsaussichten beeinträchtigen und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Risiken im Zusammenhang mit geplanten Infrastruktur- und Suprastrukturmaßnahmen

Die HHLA-Gruppe ist davon abhängig, dass die gegenwärtig geplante bzw. künftig erforderlichen Fahrrinnenanpassungen der Elbe plangemäß durchgeführt werden.

Die Durchschnittsgröße der Containerschiffe nahm im Zeitraum von 1990 bis 2005 von 1.250 TEU auf 2.200 TEU zu. Knapp die Hälfte der neu bestellten Containerschiffe verfügt derzeit über eine Kapazität von über 6.500 TEU. In der nahen Zukunft wird eine steigende Zahl von Containerschiffen mit einer Kapazität von mehr als 10.000 TEU erwartet. Daher wird auch der Tiefgang moderner Containerschiffe zunehmen. Aufgrund der ansteigenden Größe und des Tiefgangs der modernen Containerschiffe gewinnen zunehmend Tiefwasserhäfen an Attraktivität, die ein tideunabhängiges An- und Auslaufen der Häfen garantieren.

Beschränkender Faktor für den Hamburger Hafen ist bereits derzeit die Tiefe der Elbe. Containerschiffe mit einem Salzwasser-Tiefgang zwischen 12,50 m und 13,50 m können den Hafen derzeit nur tideabhängig während eines bestimmten Zeitfensters anlaufen oder verlassen. Um die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens sicherzustellen und großen Containerschiffen mit einem Salzwassertiefgang von bis zu 13,50 m tideunabhängig und bis zu 14,50 m tideabhängig ein sicheres Ein- und Auslaufen des Hamburger Hafens zu ermöglichen, wird derzeit eine

entsprechende Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe geplant. Die Fahrrinnenanpassung ist daher wichtige Voraussetzung für das zukünftige Umsatzwachstum der HHLA-Gruppe. Ein Scheitern, Veränderungen oder auch nur Verzögerungen der geplanten Fahrrinnenanpassung aufgrund politischer Entscheidungen der Landesregierungen Schleswig-Holsteins und Niedersachsens, einer möglichen neuen Landesregierung in Hamburg oder der Bundesregierung oder infolge gegenwärtig zu erwartender Widerstände im Planfeststellungsverfahren würden die Wachstums- und Ertragschancen der HHLA-Gruppe erheblich beeinträchtigen und könnten zu Ertragseinbußen für die HHLA-Gruppe führen und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Darüber hinaus setzen auch heute schon einzelne Reeder noch größere und tiefergehende Schiffe ein, die auch nach der gegenwärtig geplanten Fahrrinnenanpassung bei voller Beladung den Hamburger Hafen nicht anlaufen könnten. Auch der Panamakanal wird im Zuge der gerade begonnenen Erweiterung auf die Dimensionen eines Bemessungs-Containerschiffs ausgelegt, die die Dimensionen des Bemessungs-Containerschiffs, das für die geplante Fahrrinnenanpassung der Elbe herangezogen wurde, übersteigen. Es ist möglich, dass sich der Markt in Zukunft hin zu noch größeren und tiefergehenden Containerschiffen entwickelt, die den Hamburger Hafen nur nach weiteren Fahrrinnenanpassungen anlaufen könnten. In diesem Fall wäre das weitere Wachstum und ggf. die Marktposition der HHLA-Gruppe von derartigen weiteren Anpassungen abhängig.

Der Ausbau und die Ertüchtigung der nutzerspezifischen Infrastruktur des Hamburger Hafens sind unabdingbare Voraussetzungen für das zukünftige Umsatzwachstum der HHLA-Gruppe.

Erwartungen zufolge wird der Containerverkehr von und nach Hamburg in den kommenden Jahren kontinuierlich stark wachsen. Die aktuellen Hafenumschlagkapazitäten des Hamburger Hafens können die Nachfrageentwicklung für den Hafenumschlag jedoch nicht bewältigen, und die HHLA-Gruppe war schon vereinzelt gezwungen, aus Kapazitätsgründen Dienste bestehender Kunden an andere Terminalbetreiber zu verweisen. Deshalb sind derzeit diverse Infrastrukturmaßnahmen zur Ausweitung der seeseitigen Transportkapazitäten der HHLA-Gruppe geplant. Für die Instandhaltung, die Weiterentwicklung und den Ausbau der allgemeinen und nutzerspezifischen Hafeninfrastruktur sind die Freie und Hansestadt Hamburg sowie die Hamburg Port Authority zuständig. Neben weiteren Maßnahmen, die die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit und die Ertüchtigung der bestehenden allgemeinen und nutzerspezifischen Infrastruktur des Hamburger Hafens zum Ziel haben, sind derzeit u.a. die folgenden Infrastrukturmaßnahmen geplant:

- HHLA Container Terminal Burchardkai: u.a. Vertiefung und Verstärkung bestehender Liegeplätze (einschließlich der Errichtung neuer Kaimauern) sowie Neuordnung und Ausweitung der dortigen Straßenanbindung.
- HHLA Container Terminal Altenwerder: u.a. Erweiterung der Kaimauer und Bau eines weiteren Liegeplatzes für Großschiffe.
- HHLA Container Terminal Tollerort: u.a. Verlängerung der Kaimauern zur Schaffung neuer Liegeplätze, Vergrößerung der Lagerflächen unter Einbeziehung anliegender Flächen.

Die erfolgreiche Umsetzung dieser Infrastrukturmaßnahmen ist für das zukünftige Mengen- und Umsatzwachstum sowie die Konkurrenzfähigkeit der HHLA-Gruppe von entscheidender Bedeutung. Diese Vorhaben könnten u.a. an politischen Entscheidungen auf Landesebene oder an der fehlenden Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen durch die öffentliche Hand scheitern. Die Verwendung des im Rahmen dieses Angebots erzielten Emissionserlöses durch die Freie und Hansestadt Hamburg für die Finanzierung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen wurde bislang noch nicht in einem öffentlichen Haushalt festgelegt und ist nicht rechtsverbindlich. Zudem sind diese Maßnahmen vom erfolgreichen Abschluss laufender Planfeststellungsverfahren bzw. daran anschließender Gerichtsverfahren abhängig (siehe hierzu auch „Risiken im Zusammenhang mit geplanten Infrastruktur- und Suprastrukturmaßnahmen — Die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sowie der Ausbau der Umschlagkapazitäten der HHLA-Gruppe hängen von dem erfolgreichen Abschluss laufender Planfeststellungsverfahren bzw. daran anschließender Gerichtsverfahren ab“). Veränderungen oder auch nur Verzögerungen dieser geplanten Infrastrukturmaßnahmen sowie die Nicht-Erhaltung der existierenden Infrastruktur könnten dazu führen, dass Kunden an Konkurrenten verwiesen werden müssen oder die Qualität der Abfertigung leidet. Dies könnte zu

Reputationsverlusten und Ertragseinbußen für die HHLA-Gruppe führen und die Wachstums- und Ertragschancen der HHLA-Gruppe beeinträchtigen und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Im Hinblick auf die Ausweitung ihrer seeseitigen Umschlagkapazitäten ist die HHLA-Gruppe abhängig von dem erfolgreichen und rechtzeitigen Ausbau der HHLA-spezifischen Suprastruktur.

Im Zusammenhang mit den derzeit geplanten Infrastrukturmaßnahmen zur Ausweitung der seeseitigen Umschlagkapazitäten des Hamburger Hafens ist auch die Suprastruktur zu erweitern. Für den Bau, Betrieb und die Instandhaltung dieser Suprastruktur sind die Umschlagunternehmen selbst zuständig. Die HHLA-Gruppe plant derzeit u.a. die folgenden Maßnahmen zum Ausbau der Umschlagkapazitäten der von ihr genutzten Suprastruktur:

- HHLA Container Terminal Burchardkai: Installation von Hochleistungs-Containerbrücken und zusätzlichen Transportgeräten sowie Errichtung neuer Lagerblöcke, die von automatischen Lagerkränen bedient werden.
- HHLA Container Terminal Altenwerder: Errichtung von zusätzlichen Lagerblöcken, einer zusätzlichen Containerbrücke und zusätzlicher Stellflächen für die Leercontainerlagerung sowie Installation zusätzlicher Transportgeräte.
- HHLA Container Terminal Tollerort: Verlegung des Leerlagers, Aufstellung neuer Containerbrücken, Neubau der LKW-Abfertigung sowie Installation zusätzlicher Transportgeräte.
- O'Swaldkai: Umbau der Lagerräume, Arrondierung der Flächen und Neustrukturierung der Verkehrsabläufe.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese Suprastrukturmaßnahmen erheblich höhere Kosten verursachen werden als derzeit geplant. Zudem lassen sich zeitliche Verzögerungen bei der Umsetzung dieser Vorhaben nicht ausschließen. Außerdem kann die HHLA-Gruppe Ausbaumaßnahmen bezüglich des HHLA Container Terminals Altenwerder nicht allein beschließen, da sie auf eine Kooperation mit ihrem Mitgesellschafter Hapag-Lloyd angewiesen ist. Ein Anstieg der Kosten dieser Maßnahmen könnte nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens- und Finanzlage der HHLA-Gruppe haben; eine Verzögerung dieser Maßnahmen könnte die Wachstums- und Ertragsaussichten der HHLA-Gruppe wesentlich beeinträchtigen und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Die erfolgreiche Weiterentwicklung des Hamburger Hafens hängt davon ab, dass die Anbindung des Hafens an die Hinterlandinfrastruktur erweitert wird und der Verkehrsfluss im Hinterland kontinuierlich gewährleistet ist.

Die erfolgreiche Weiterentwicklung des Hamburger Hafens hängt davon ab, dass — neben der Fahrrinnenanpassung und dem Ausbau der Infrastruktur des Hafens sowie der Suprastruktur der HHLA-Gruppe — die Anbindung des Hafens an die Hinterlandinfrastruktur weiter ausgebaut wird. Erforderlich sind für den hinterlandseitigen Zu- und Ablauf der Containerverkehre etwa die Modernisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur. Für die Straßenverkehrswege außerhalb der Terminals sowie im Hinterland sind der Bund bzw. die jeweiligen sonstigen Gebietskörperschaften und (hinsichtlich der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen) die Eigentümer oder Betreiber der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturen zuständig. Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang den folgenden Maßnahmen zu:

- Ausbau und Kapazitätserweiterungen der Hafenbahn, die die Container Terminals mit den Schienennetzen im Hinterland verbindet (Ausbau und Modernisierung von Bahnhöfen, Neubau und Ausbau von Bahntrassen, Optimierung der Schnittstellen zwischen der Hafenbahn und dem Netz der Deutsche Bahn), sowie die damit im Zusammenhang stehende Optimierung der Betriebsprozesse und der Schnittstellen in den Terminals, auf dem Hafengelände sowie im Hinterland.
- Bau einer Eisenbahn-Neubaustrecke (der sog. „Y-Trasse“) zwischen Hamburg, Bremen und Hannover sowie diverse weitere Infrastrukturmaßnahmen für den Schienenverkehr.

- Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung im Hafengebiet zwischen den Autobahnen A1 und A7 durch den Bau der „Hafenquerspange“ (A 252).

Erhebliche Verzögerungen oder Verhinderungen dieser Verkehrs-Infrastrukturmaßnahmen könnten zu Kapazitätsengpässen führen. Sollte infolgedessen der Verkehrsfluss im Hinterland nicht kontinuierlich gewährleistet sein, könnte dies die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe erheblich beeinträchtigen.

Zudem haben sich die Europäische Kommission und die Verbände der europäischen Eisenbahnunternehmen im März 2005 im Rahmen eines „Memorandum of Understanding (MOU)“ auf die Einführung eines European Rail Traffic Management Systems (ERTMS) verständigt. In diesem Zusammenhang wurden sechs Frachtkorridore festgelegt, auf welchen das ERTMS zunächst eingeführt werden soll. ERTMS soll technisch die Interoperabilität des Schienenverkehrs auf europäischer Ebene verbessern. Der „Korridor B“ verläuft nach derzeitigen Planungen auf der Strecke Stockholm — München — Neapel. Ausweislich des „Jährlichen Tätigkeitsberichts des Koordinators für das ERTMS-Vorhaben“ vom Juli 2006 würde ERTMS auf dem ggf. Hamburg betreffenden Streckenabschnitt (Flensburg — Hannover) allerdings erst in der zweiten Realisierungsphase (nach 2020) eingeführt. Sollten die Korridore so festgestellt werden, dass Hamburg nicht an einem dieser Korridore liegen würde oder ERTMS erst spät auf den für Hamburg relevanten Strecken eingeführt werden, besteht die Gefahr, dass Hamburg im transeuropäischen Schienenverkehr gegenüber anderen Orten und Häfen einen Wettbewerbsnachteil hat. Eine solche Entwicklung würde die Wachstums- und Ertragschancen der HHLA-Gruppe beeinträchtigen, könnte zu Ertragseinbußen für die HHLA-Gruppe führen und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sowie der Ausbau der Umschlagkapazitäten der HHLA-Gruppe hängen von dem erfolgreichen Abschluss laufender Planfeststellungsverfahren bzw. daran anschließender Gerichtsverfahren ab.

Sowohl für die im Rahmen der geplanten Infrastrukturmaßnahmen beabsichtigte Erweiterung der HHLA Container Terminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort als auch für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe ist die vorherige Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich. Hierbei handelt es sich um behördlich geleitete Verwaltungsverfahren, an denen die Öffentlichkeit zu beteiligen ist und in dem von dem Vorhaben Betroffene entsprechende Einwendungen vorbringen können. Planfeststellungsverfahren enden in der Regel mit einem Planfeststellungsbeschluss, der wiederum gerichtlich angegriffen werden kann.

Im Planfeststellungsverfahren bezüglich der Erweiterung des HHLA Container Terminals Burchardkai ist bereits ein Planfeststellungsbeschluss ergangen. Dieser wurde jedoch gerichtlich angegriffen, insbesondere wegen des vom Ausbau ausgehenden Bau- und Betriebslärms. Hier bestehen erhebliche Risiken, weil sich der positive Ausgang des Verfahrens nicht vorhersagen lässt. Insbesondere kann der Prozess den Betriebsbeginn erheblich verzögern.

Auch im Planfeststellungsverfahren bezüglich der Erweiterung des HHLA Container Terminals Tollerort ist ein Planfeststellungsbeschluss ergangen, der jedoch ebenfalls noch nicht rechtskräftig ist. In diesem Verfahren sind bei einem Erörterungstermin bereits Einwendungen vorgebracht worden, so dass mit Rechtsmitteln Dritter zu rechnen und der positive Ausgang des Verfahrens nicht sichergestellt ist.

Für die geplante Erweiterung des HHLA Container Terminals Altenwerder ist ebenfalls die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich. Auch in einem zukünftigen Verfahren ist mit Einwendungen und Rechtsmitteln Dritter zu rechnen.

Da für die Fahrrinnenanpassung in der Unter- und Außenelbe sowohl der Bund als auch die Freie und Hansestadt Hamburg zuständig sind, werden diesbezüglich zwei Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Einleitung der Verfahren wurde im September 2006 beantragt und zu Beginn des Jahres 2007 haben die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und die Hamburg Port Authority ihre Planungsarbeiten zur Fahrrinnenanpassung in der Unter- und Außenelbe abgeschlossen. Gegenwärtig wird nach Kenntnis der HHLA auf politischer Ebene mit einem Planfeststellungsbeschluss nicht vor Ende 2008 gerechnet. Da das Projekt politisch hoch umstritten ist, wurden zahlreiche Einwendungen erhoben und es ist ebenfalls mit Rechtsmitteln zu rechnen. Der negative oder auch nur eingeschränkt positive Ausgang eines der vorgenannten Planfeststellungsverfahren kann die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe erheblich beeinträchtigen. Ebenso könnte der

positive Ausgang eines der vorgenannten Planfeststellungsverfahren, falls hiermit Auflagen verbunden wären, die für die HHLA unwirtschaftlich wären, erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben. Im Ergebnis gehen daher von den derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren erhebliche wirtschaftliche Risiken für die zukünftigen Möglichkeiten der Geschäftsentwicklung der HHLA-Gruppe aus.

Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe

Die HHLA-Gruppe ist dem Risiko von Betriebsstörungen und -unterbrechungen ausgesetzt.

Betriebsstörungen und -unterbrechungen können sowohl aus externen, nicht von der HHLA-Gruppe beeinflussbaren Faktoren — wie etwa Naturkatastrophen oder Terrorismus — oder aus internen Unfällen oder sonstigen Fehlern im Betriebsablauf resultieren. Auch ein Infrastrukturausfall, etwa eine Blockade der Elbe durch havarierte Schiffe, eine bundesweite Blockade der schienengebundenen Güterverkehre durch einen Streik der Mitarbeiter anderer Anbieter von schienengebundenen Transportdienstleistungen (insbesondere der Deutsche Bahn AG), eine Sperrung der Köhlbrandbrücke oder Hochwasser, dem die Schutzvorrichtungen der HHLA-Gruppe nicht gewachsen sind, könnte zu einer längeren Betriebsstörung oder -unterbrechung führen. Hinzu kommt, dass die HHLA-Gruppe ihre wesentlichen Anlagen und Betriebsvorrichtungen im Hamburger Hafen konzentriert hat. Etwaige längerfristige Störungen an diesem Standort hätten möglicherweise ganz erhebliche Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der gesamten HHLA-Gruppe.

Aufgrund der Komplexität der Struktur und der Integration der Systeme in die operativen Abläufe ist die HHLA-Gruppe auf einen unterbrechungsfreien Betrieb ihrer Computer- und Datenverarbeitungsanlagen angewiesen. Da Computer- und Datenverarbeitungssysteme jedoch in besonderem Maße für Störungen, Schäden, Stromausfälle, Computerviren, Brände, Baumaßnahmen und ähnliche Ereignisse anfällig sind, lässt sich eine Betriebsstörung oder Betriebsunterbrechung dieser Systeme nicht gänzlich ausschließen. Betriebsstörungen oder Betriebsunterbrechungen der von der HHLA-Gruppe genutzten Computer- und Datenverarbeitungssysteme können somit die Fähigkeit der HHLA-Gruppe, ihre Geschäftsprozesse effizient aufrechtzuerhalten, beeinträchtigen.

Stillstände bergen Risiken hinsichtlich Ertragseinbußen und unter Umständen auch Kundenverlusten. Die HHLA-Gruppe könnte bei einer Betriebsstörung oder -unterbrechung möglicherweise die Verträge mit ihren Kunden nicht oder nicht vollständig erfüllen. In diesem Fall könnten die jeweiligen Vertragspartner ggf. von den Verträgen zurücktreten oder diese kündigen. Zudem könnte die HHLA-Gruppe in diesem Falle Schadensersatzforderungen ihrer Kunden ausgesetzt sein. Derzeit schützen die von der HHLA-Gruppe abgeschlossenen Versicherungen nicht gegen Schäden, die durch Betriebsunterbrechungen aufgrund von Naturereignissen wie Sturmfluten, eines Stromausfalls, des Ausfalls von IT-Applikationen oder Infrastrukturausfällen (etwa eine Blockade der Elbe durch havarierte Schiffe, Streiks von Mitarbeitern anderer schienengebundener Transportunternehmen oder eine Sperrung der Köhlbrandbrücke) entstehen. Da die Gesellschaft gegen diese Risiken nicht versichert ist, könnte eine derart verursachte Betriebsunterbrechung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Die HHLA-Gruppe ist auf die Bereitschaft ihrer Mitarbeiter, Mehrarbeit zu leisten, angewiesen.

Die HHLA-Gruppe beschäftigte zum 30. Juni 2007 insgesamt 4.351 Mitarbeiter in den drei Segmenten Container, Intermodal und Logistik, und ist auf ein gutes Verhältnis zu ihren Mitarbeitern angewiesen. Die Belegschaft der HHLA-Gruppe, insbesondere am Standort Hamburg, ist traditionell in erheblichem Umfang gewerkschaftlich organisiert; der gewerkschaftliche Organisationsgrad der Mitarbeiter beträgt bei der HHLA in Hamburg ca. 70-80%. Auf die überwiegende Anzahl der Arbeitsverhältnisse der Mitarbeiter der HHLA-Gruppe finden Tarifverträge Anwendung.

Die HHLA-Gruppe ist auf die Bereitschaft ihrer Mitarbeiter, Mehrarbeit zu leisten, angewiesen. Zwischen der HHLA und dem Betriebsrat der HHLA wurde daher im April 2007 eine neue Betriebsvereinbarung zur Regelung der freiwilligen Mehrarbeit geschlossen. Es ist jedoch möglich, dass die Belegschaft der HHLA-Gruppe sich im Rahmen von künftigen Auseinandersetzungen mit der Geschäftsführung trotz des Abschlusses dieser Betriebsvereinbarung gelegentlich weigern wird, Mehrarbeit zu leisten, um bestimmte beschäftigungspolitische Ziele zu erreichen oder unternehmerische oder betriebliche Entscheidungen zu verhindern oder zu beeinflussen. Die Beschäftigten

der HHLA-Gruppe hatten zum Beispiel im Dezember 2006 den von der Freien und Hansestadt Hamburg geplanten Verkauf von bis zu 49,9% der HHLA-Anteile an einen Investor abgelehnt. Der Betriebsrat der HHLA hatte in diesem Zusammenhang angedroht, die Zustimmung zu freiwilliger Mehrarbeit zu verweigern. Dies war für den Hafenbetrieb kritisch, da die HHLA-Gruppe einen großen Teil der Arbeit mit Mehrarbeit abdeckt. Auch ist nicht sicher, dass nach Ablauf der bestehenden Betriebsvereinbarung neue Vereinbarungen zu aus Sicht der HHLA-Gruppe angemessenen Bedingungen abgeschlossen werden können. Sollte der Betriebsablauf durch Arbeitskämpfe oder durch die Weigerung der Belegschaft, Mehrarbeit zu leisten, für einen längeren Zeitraum beeinträchtigt werden, oder sollten nach Ablauf der bestehenden Tarifverträge keine neuen Vereinbarungen zu aus Sicht der HHLA-Gruppe angemessenen Bedingungen abgeschlossen werden können, könnte dies erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Die Reichweite der Mitbestimmung bei der HHLA geht über das gesetzliche Maß hinaus.

Bei der HHLA geht die Reichweite der Unternehmensmitbestimmung über das gesetzliche Maß hinaus. Dem Betriebsrat der HHLA, der kraft tariflicher Vereinbarungen darüber hinaus für die Mitarbeiter weiterer Gesellschaften der HHLA-Gruppe zuständig ist, werden durch den Vertrag zur Betriebsverfassung zwischen der HHLA und der Gewerkschaft ÖTV (heute ver.di) vom 9. Juli 1970 gleichberechtigte Mitbestimmungsrechte eingeräumt, die über die nach dem Betriebsverfassungsgesetz bestehenden Mitbestimmungsrechte hinausgehen. Insbesondere betrifft dies personelle Einzelmaßnahmen wie z.B. Kündigungen sowie die Durchführung grundsätzlicher Maßnahmen der Organisation, soweit dadurch die Arbeit oder die Leistung der Mitarbeiter beeinflusst wird. Diese bedürfen der vorherigen Zustimmung des Betriebsrats. Im Falle der Nichteinigung entscheidet eine Einigungsstelle, bestehend aus Vertretern der Unternehmensleitung und des Betriebsrats sowie einem unparteiischen Vorsitzenden. Personelle Restrukturierungen bzw. Personalabbaumaßnahmen sind somit in den Unternehmen der HHLA-Gruppe nur unter gegenüber den üblichen gesetzlichen Bedingungen erschwerten Voraussetzungen möglich.

Sollte infolge der erweiterten Mitbestimmung bei der HHLA-Gruppe die Durchführung von Restrukturierungs- bzw. Ausbauprojekten oder die Umsetzung von bestimmten anderen unternehmerischen Entscheidungen verzögert oder verhindert werden, könnte dies erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Die HHLA-Gruppe plant erhebliche Investitionen zur Realisierung des weiteren Wachstums in den kommenden Jahren. Im Zusammenhang mit diesen Investitionsvorhaben unterliegt die HHLA-Gruppe diversen Risiken.

Die HHLA-Gruppe plant zur Realisierung des weiteren Wachstums in den kommenden Jahren erhebliche Investitionen, welche im Bereich Container den Ausbau der Kapazitäten und im Bereich Intermodal den Ausbau der Hinterlandterminals, die Erweiterung der geographischen Reichweite in Zentral- und Osteuropa und die Weiterentwicklung der Landbrücke zwischen Hamburg und Lübeck umfassen. Zudem beabsichtigt die HHLA-Gruppe, außerhalb Hamburgs rein opportunitätsgetrieben zu wachsen, wobei sie als Fokus möglicher Akquisitionen und Beteiligungen Hafenprojekte an der Ostsee (etwa in Lübeck), aber auch in der nördlichen Adria sowie am Schwarzen Meer, sieht.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die geplanten Investitionen der HHLA-Gruppe in diesen Bereichen nicht zum erwarteten Erfolg führen oder dass erheblich höhere Aufwendungen erforderlich sein werden als derzeit geplant. Zudem unterliegt die HHLA-Gruppe dem Risiko, dass sie es mittelfristig nicht schaffen wird, attraktive Beteiligungsobjekte zu identifizieren, die eine angemessene Rendite versprechen. Außerdem besteht das Risiko, dass sich ihre Möglichkeiten zur Aufnahme von Eigen- oder Fremdkapital aufgrund von Umständen, die außerhalb ihrer Einflussphäre liegen, negativ entwickeln.

Sollte einer dieser Umstände eintreten, könnten sich die Geschäftsaussichten der HHLA-Gruppe verschlechtern, was erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben könnte.

Für die HHLA-Gruppe resultieren Risiken aus dem Transport und dem Umschlag von Containern und sonstigen Stückgütern sowie dem Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen und gefährlichen Gütern.

Beim Transport und beim Umschlag von Containern und Stückgütern bestehen Risiken für Personen und Sachen. Ein unsachgemäßer Umgang mit den Containeranlagen oder Betriebsvorrichtungen, wie beispielsweise den verwendeten Containerumschlaggeräten, kann zu ernsthaften Personen- oder Sachschäden führen. Insbesondere kann eine unsachgemäße oder fehlerhafte Bedienung der Containerbrücken oder der Transportvorrichtungen an den von der HHLA-Gruppe betriebenen Container Terminals, ein Unfall oder ein anderer Umstand dazu führen, dass Sach- und Personenschäden eintreten oder die Umwelt geschädigt wird. Die HHLA-Gruppe könnte hierfür haftbar gemacht werden. Auch könnte ein solcher Vorfall negative Publizität zur Folge haben. Es besteht das Risiko, dass ein solcher Vorfall, selbst wenn dieser nicht auf das Verschulden der HHLA-Gruppe zurückzuführen ist, erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umsatzerlöse, die Rentabilität und die Zukunftsaussichten der HHLA-Gruppe haben könnte.

Die HHLA-Gruppe unterliegt in den Geschäftsbereichen Container, Intermodal und Logistik einer Vielzahl von sich laufend ändernden und ständig fortentwickelnden und anspruchsvoller werdenden Vorschriften zum Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie Regelungen in Bezug auf den Umgang mit und Transport von Gefahrgütern. Trotz Einhaltung dieser Vorgaben durch die HHLA-Gruppe ist nicht auszuschließen, dass es aufgrund eines Unfalls oder sonstigen Vorfalles zu Gefahren für die Umwelt und ggf. einer entsprechenden Haftung der HHLA-Gruppe kommt. Zudem kann im Unglücksfall, trotz bestehender Kontroll- und Überwachungsmechanismen, eine Gefährdung bzw. Verletzung der Gesundheit von Mitarbeitern und des Eigentums von Dritten nicht ausgeschlossen werden. Dies kann ebenfalls zu Schadensersatz- bzw. Schmerzensgeldansprüchen der Geschädigten gegen die HHLA-Gruppe führen. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass das Ansehen der HHLA-Gruppe in der Öffentlichkeit oder die Beziehung der HHLA-Gruppe zu ihren Mitarbeitern und/oder Kunden durch einen solchen Unglücksfall beeinträchtigt wird. Zudem ist es möglich, dass steigende Anforderungen der einschlägigen Vorschriften Aufwand und Kosten der HHLA-Gruppe bei der Einhaltung dieser Bestimmungen erhöhen.

Für Schadensfälle dieser Art hat die Gesellschaft Versicherungen abgeschlossen. Wenn die HHLA-Gruppe ihre Versicherungen in Anspruch nehmen würde, könnte dies zu einer Erhöhung der jährlich von ihr zu zahlenden Versicherungsprämien führen. Sollte im Einzelfall kein Versicherungsschutz bestehen oder die Summe der Schadensersatzleistungen die vereinbarte Versicherungssumme übersteigen, könnten Schadensersatz- und Schmerzensgeldzahlungen der HHLA-Gruppe an die Geschädigten erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die HHLA-Gruppe einer Haftung für Bodenkontaminationen ausgesetzt ist.

Die HHLA-Gruppe ist an Standorten tätig, die seit geraumer Zeit industriell genutzt werden und bei denen in der Vergangenheit auch Bodenverunreinigungen festgestellt wurden. Grundsätzlich könnten die zuständigen Behörden die HHLA-Gruppe als Mieterin der Flächen für die Untersuchung oder Sanierung derartiger Bodenverunreinigungen heranziehen oder der HHLA-Gruppe im Rahmen von Baumaßnahmen aufgeben, kontaminierten Bodenaushub gesondert zu entsorgen bzw. zu verwerten. Gleichzeitig besteht das Risiko, dass die HHLA-Gruppe aufgrund der Bestimmungen der AVB-HI, den allgemeinen Vertragsbedingungen der Mietverträge über Flächen im Hamburger Hafen, die Hamburg Port Authority freistellen muss, sofern diese als Eigentümerin seitens der Behörden herangezogen wird. Die HHLA-Gruppe hat mit der Hamburg Port Authority nur für einige der von ihr genutzten Flächen, nämlich für die Flächen des HHLA Container Terminals Altenwerder, des Güterverkehrszentrums Altenwerder sowie am Rossweg, vereinbart, dass die Hamburg Port Authority ab einem bestimmten Kontaminationsgrad (höher als LAGA Z 1.2) 90% der Entsorgungskosten für verunreinigten Bodenaushub trägt.

Wegen der starken Bombardierung des Hamburger Hafens im Zweiten Weltkrieg handelt es sich bei den von der HHLA-Gruppe genutzten Flächen im Hamburger Hafen zudem um Kampfmittelverdachtsflächen. Bei Baumaßnahmen auf diesen Flächen ist daher in der Regel eine Kampfmittelsondierung und anschließend ggf. eine Kampfmittelbeseitigung durchzuführen. Die Kosten für die Sondierung hätte nach der Hamburger Kampfmittelverordnung die Hamburg Port Authority als Eigentümerin zu tragen. Allerdings sehen die AVB-HI auch

diesbezüglich eine Freistellungspflicht seitens der HHLA-Gruppe vor. Jedoch hat die HHLA-Gruppe mit der Hamburg Port Authority für die Ausbaumaßnahmen auf dem Gelände des HHLA Container Terminals Burchardkai, auf dem O'Swaldkai sowie am Rossweg vereinbart, dass diesbezügliche Kosten für Kampfmittelsondierungen zu 80% von der Hamburg Port Authority und zu 20% von der HHLA-Gruppe zu tragen sind.

Von der HHLA-Gruppe zu tragende Kosten für die Untersuchung und Sanierung von Boden-, Wasser oder Grundwasserverunreinigungen, für Kampfmittelsondierungen und für die Entsorgung kontaminierten Bodenaushubs können erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben. Dies gilt umso mehr, als die mit derartigen Verpflichtungen einhergehenden Kosten sich in aller Regel nicht verlässlich abschätzen lassen. Würden eventuelle Kontaminationen in der Öffentlichkeit diskutiert werden, besteht darüber hinaus die Gefahr, dass das Ansehen der HHLA-Gruppe in der Öffentlichkeit oder die Beziehung der HHLA-Gruppe zu ihren Kunden beeinträchtigt wird.

Aufgrund der wachsenden Internationalität ihres Geschäfts ist die HHLA-Gruppe volkswirtschaftlichen, politischen und anderen Risiken ausgesetzt.

Die HHLA-Gruppe ist derzeit über den von ihr in Odessa (Ukraine) betriebenen Container Terminal sowie die in Polen und anderen Ländern Zentral- und Osteuropas betriebenen Bahnterminals im Ausland aktiv. Zudem beabsichtigt die HHLA-Gruppe, ihre internationalen Aktivitäten weiter auszudehnen, insbesondere in Zentral- und Osteuropa und dem Ostseeraum. In einem Teil der Länder, in denen die HHLA-Gruppe derzeit Aktivitäten entfaltet oder künftig aktiv werden wird, herrschen im Vergleich zu Westeuropa unterschiedliche Rahmenbedingungen und eine geringere politische, volkswirtschaftliche und rechtliche Stabilität. Aus diesem Grund ist die HHLA-Gruppe einer Reihe von Faktoren ausgesetzt, die sie nicht ohne weiteres beeinflussen kann und die eine Auswirkung auf ihre Geschäftstätigkeit in diesen Ländern haben könnte. Zu diesen Faktoren zählen u.a.:

- Politische, soziale, volkswirtschaftliche, finanzielle und marktbezogene Instabilität und Volatilität
- Ausländische Währungskontrollbestimmungen sowie sonstige Regelungen oder Beeinträchtigungen im Hinblick auf Wechselkurse und ausländische Währungen (etwa die Aufhebung von Wechselkursbindungen)
- Beeinträchtigungen der unternehmerischen Freiheit sowie der Möglichkeiten, von Tochtergesellschaften erwirtschaftete Gewinne auszuschütten und zu transferieren
- Unzureichende Infrastruktur
- Handelsbeschränkungen
- Aus Sicht der Gesellschaft unzureichend entwickelte und ausdifferenzierte Rechts- und Verwaltungssysteme (was etwa die Durchsetzung von Forderungen oder sonstigen Ansprüchen gefährden kann)
- Das Risiko der Verschlechterung regulatorischer Rahmenbedingungen

Insbesondere kann nicht ausgeschlossen werden, dass die von dem Container Terminal der HHLA-Gruppe in Odessa (Ukraine) erwirtschafteten Gewinne aus politischen oder rechtlichen Gründen nicht oder nicht vollständig an die HHLA ausgeschüttet werden können.

Außerdem ergeben sich Währungsrisiken daraus, dass Umsatzerlöse der SC HPC Ukraina, Odessa (Ukraine), in einer anderen Währung realisiert werden als die diesen zuzuordnenden Kosten (Transaktionsrisiko). Zudem bilanzieren manche der von der HHLA-Gruppe konsolidierten Gesellschaften in anderen Währungen als Euro, so dass die entsprechenden Positionen bei der Konsolidierung in Euro umgerechnet werden müssen (Translationsrisiko). Aus den genannten Gründen ist die HHLA-Gruppe Risiken ausgesetzt, die sich bei der Schwankung der relativen Werte der maßgeblichen Währungen realisieren.

Jeder dieser Faktoren kann sich nachteilig auf die Geschäftstätigkeit und die Wachstumschancen der HHLA-Gruppe in den betroffenen Ländern auswirken und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Im Segment Intermodal kauft die HHLA-Gruppe wesentliche Traktions-, Waggon- und Netzdienstleistungen von den jeweiligen Staatsbahnen ein, die überwiegend über marktbeherrschende Stellungen, zum Teil sogar über Angebotsmonopole verfügen.

Im Segment Intermodal kauft die HHLA-Gruppe für die Erbringung schienengebundener Gütertransportdienstleistungen nach Zentral- und Osteuropa wesentliche Traktions-, Waggon- und Netzdienstleistungen von den jeweiligen Staatsbahnen ein, die durch bis dato nicht deregulierte Strukturen beim Netz und Betrieb überwiegend über marktbeherrschende Stellungen, zum Teil sogar über Angebotsmonopole verfügen. Demzufolge ist die HHLA-Gruppe in diesem Segment dem Risiko ausgesetzt, dass sie die von ihr benötigten Traktions-, Waggon- und Netzdienstleistungen nur zu Bedingungen beziehen kann, die ungünstiger sind als wenn es Wettbewerb auf den Schienennetzen der betreffenden Staaten geben würde. Diese Angebotsmonopole könnten die Ertragsaussichten und mittelbar auch die Wettbewerbsposition des Segments Intermodal der HHLA-Gruppe gegenüber anderen Transportmitteln beeinträchtigen und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Die HHLA-Gruppe ist von qualifizierten Führungskräften und Mitarbeitern abhängig.

Die HHLA-Gruppe ist — insbesondere im Hinblick auf den geplanten Infrastrukturausbau im Hamburger Hafen — abhängig von ihren Führungskräften, insbesondere den Vorstandsmitgliedern und Geschäftsführern der Gesellschaften der HHLA-Gruppe, und qualifizierten Mitarbeitern. Die fundierten Kenntnisse und Erfahrungen im Logistikgeschäft, die die Vorstandsmitglieder der Gesellschaft in Führungspositionen bei angesehenen Unternehmen in Deutschland sowie im Ausland erworben haben, sind für den wirtschaftlichen Erfolg der HHLA-Gruppe von großer Bedeutung. Die von der HHLA-Gruppe geplante weitere Expansion ihrer Geschäftstätigkeit in Osteuropa sowie das von ihr beabsichtigte Wachstum durch Kooperationen und Joint Ventures wären in erheblichem Maße gefährdet, wenn die HHLA-Gruppe auf die Dienste einzelner oder mehrerer Führungskräfte oder qualifizierter Mitarbeiter verzichten müsste. Das Ausscheiden einer oder mehrerer dieser Führungskräfte könnte nachteilige Auswirkungen auf die Umsetzung der Wachstumspläne der HHLA-Gruppe sowie auf ihre Zukunftsaussichten haben und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Durch die frühzeitige Festlegung auf bestimmte technische Standards ist die Abhängigkeit der HHLA-Gruppe gegenüber bestimmten Zulieferern gestiegen.

Eine hohe Produktivität der eingesetzten Geräte und die rechtzeitige Verfügbarkeit der zu beschaffenden Gerätschaften ist eine wesentliche Voraussetzung für die Bewältigung des erwarteten Mengenwachstums der Container Terminals der HHLA-Gruppe sowie für das weitere Wachstum der Containertransporte im Hinterlandverkehr. Da die HHLA-Gruppe sich bei der Weiterentwicklung der Hafensuprastruktur (insbesondere beim Umschlagequipment) frühzeitig auf bestimmte technische Standards festgelegt hat, ist ihre Abhängigkeit gegenüber den Zulieferern bestimmter Geräte gestiegen. Demzufolge ist die HHLA-Gruppe dem Risiko ausgesetzt, dass sie die für ihre Geschäftstätigkeit benötigten Geräte nicht oder nicht zu angemessenen Preisen beschaffen kann. Darüber hinaus kann eine nicht bedarfsgerechte Verfügbarkeit der benötigten Geräte angesichts der Schiffsgrößenentwicklung zu Wartezeiten der Schiffe, Verzögerungen im Hinterlandtransport, Produktivitätseinbußen und einem Imageschaden führen. Sollte die HHLA-Gruppe es nicht schaffen, eine stabile Versorgung mit den im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit benötigten Geräten zu angemessenen Preisen sicherzustellen, könnte dies erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Rechtliche Risiken

Der Geschäftsbetrieb der HHLA-Gruppe ist abhängig von der Erteilung und vom Fortbestand wesentlicher behördlicher Genehmigungen.

Die HHLA-Gruppe ist für die Errichtung, die Änderung und den Betrieb auf öffentlich-rechtliche Genehmigungen angewiesen, insbesondere auf behördliche Genehmigungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz, nach den jeweiligen Landesbauordnungen und dem Wasserrecht. Sämtliche Ausbaumaßnahmen bedürfen, unabhängig von

den Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Container Terminals, der gesonderten Genehmigung durch die jeweils zuständigen Behörden.

Die Erteilung derartiger Genehmigungen ist von der Einhaltung bestimmter materieller und formeller Voraussetzungen abhängig. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass der HHLA-Gruppe in Zukunft wesentliche Genehmigungen nicht, nicht im gewünschten Umfang oder nicht rechtzeitig erteilt werden. Daraus resultiert ein Risiko für die weitere Geschäftsentwicklung der HHLA-Gruppe, die durch fehlende oder unzureichende Genehmigungen erheblich gebremst werden könnte.

Ferner werden öffentlich-rechtliche Genehmigungen in der Regel mit Auflagen und Nebenbestimmungen für den Betrieb und die Erhaltung einer Anlage erteilt. Die Nichteinhaltung dieser Auflagen und Nebenbestimmungen kann dazu führen, dass eine Genehmigung zurückgenommen wird und die HHLA-Gruppe einer strengeren Kontrolle der jeweiligen Behörden unterliegt. Die Rücknahme einer wesentlichen Genehmigung kann zu erheblichen Beeinträchtigungen der Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe führen und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Neue Gesetzgebung der Europäischen Kommission betreffend die Erbringung von Hafendiensten könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Geschäft der HHLA-Gruppe haben.

Die Erbringung von Hafendienstleistungen ist seit vielen Jahren im Fokus der Rechtsetzung auf europäischer Ebene. Die EU-Kommission hat bereits zweimal den Entwurf einer „Richtlinie zur Verbesserung der Hafendienstleistungen“ zur Liberalisierung der Hafendienste in Europa vorgelegt („Port Package I“ (KOM (2001) 35) und „Port Package II“ (KOM (2004) 654)). Ziel der Richtlinien-Vorschläge war, neben der Öffnung des Markts für Hafendienstleistungen, die Errichtung eines gemeinschaftlichen Rechtsrahmens für deren Erbringung. So enthielt der Vorschlag für „Port Package I“ u.a. Vorgaben für ein Genehmigungsverfahren zur Zulassung von Hafendiensteanbietern, für ein Auswahlverfahren von Hafendiensteanbietern nebst maximalem Zeitraum, für den eine Konzession an diese erteilt werden kann und Einspruchsmöglichkeiten, sowie die Gewährleistung des Rechts zur Selbstabfertigung. Der Vorschlag für „Port Package II“ verschärfte die Zulassung von Hafendiensteanbietern sogar durch Einführung einer Genehmigungspflicht, verlängerte die maximale Geltungsdauer von Konzessionen an Hafendiensteanbieter und erweiterte das Recht auf Selbstabfertigung. Zudem sollten einheitliche Leitlinien für die Finanzierung von Seehäfen und Hafeninfrastrukturen durch öffentliche Mittel erarbeitet sowie finanzielle Transparenz innerhalb der Hafenwirtschaft hergestellt werden. Die Kritik an den Vorschlägen richtete sich insbesondere gegen die Einführung einer obligatorischen Genehmigungspflicht für den Zugang zu sämtlichen Hafendiensten, gegen die fehlenden Regelungen für bereits vorhandene Verträge (Bestandsschutz, Übergangsfristen, Entschädigung), gegen die Vorschriften über die Selbstabfertigung sowie gegen die Erstreckung der Richtlinie auf Lotsendienste. „Port Package I“ sowie „Port Package II“ sind jedoch beide nicht verabschiedet worden.

Ob und wann die EU-Kommission einen neuen Richtlinienentwurf vorlegen wird, ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht absehbar. Voraussichtlich wird der Fokus der zukünftigen Liberalisierungsbestrebungen der Europäischen Kommission zunächst stärker auf der Einführung von Transparenz- und Beihilferichtlinien liegen, die auf eine europaweite Offenlegung aller finanzieller Verflechtungen zwischen der öffentlichen Hand und den jeweiligen Hafenbetreibern sowie auf einheitliche Förderbedingungen abzielen, um etwaige Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der europäischen Hafenwirtschaft zu verhindern. Die Hafenwirtschaft beteiligt sich im Rahmen des von der Europäischen Kommission eingeleiteten Konsultationsverfahrens an der Ausarbeitung dieser Transparenz- und Beihilferichtlinie.

Aufgrund der derzeitigen Unsicherheiten können keine belastbaren Aussagen über zukünftige Auswirkungen eventueller EU-Richtlinien auf die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft getroffen werden. Eine weitgehende Liberalisierung der Hafendienste, wie diese ursprünglich im Rahmen der „Port Package I“ und „Port Package II“ geplant war, könnte allerdings für die HHLA-Gruppe nach Ablauf der Übergangsfristen zum Verlust ihrer Geschäftsgrundlage führen. Die durch eine solche Regelung verursachte Unsicherheit über die weitere Nutzungsdauer ihrer Terminals sowie die Unsicherheit, ob die HHLA-Gruppe bei einer Ausschreibung der derzeit von ihr genutzten Terminals den Zuschlag für diese Terminals erhalten würde, könnte ihre Bereitschaft, Investitionen in die Hafensuprastruktur zu tätigen, hemmen. Dies könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Schon erfolgte und geplante Verschärfungen der Sicherheitsvorschriften für den Seeverkehr in den USA und andernorts können auch auf europäischer Ebene erhebliche zusätzliche Kosten für die Einhaltung von Sicherheitsstandards für Häfen nach sich ziehen.

Nachdem die USA nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 die Vorschriften für die Sicherheit im Seeverkehr und in Häfen mit der Folge von Mehrkosten und erhöhtem Verwaltungsaufwand für Lieferungen in oder über die USA verschärft haben, hat auch die Europäische Kommission im Februar 2006 eine neue Verordnung vorgeschlagen, um den Güterverkehr im europäischen Binnenmarkt besser vor terroristischen Angriffen zu schützen und die Lieferketten im europäischen Güterverkehr besser zu sichern. Die Verabschiedung des Verordnungsvorschlags hätte u.a. zu Verschärfungen der Sicherheitsanforderungen für Häfen geführt und voraussichtlich erhebliche zusätzliche Kosten verursacht. Der Verordnungsvorschlag stieß auf zahlreiche Einwände der betroffenen Mitgliedstaaten und Unternehmen, da dieser nach Ansicht der Beteiligten keinen Sicherheitsgewinn bewirkt, dagegen aber insbesondere zusätzliche Kosten, Kontrollen und Handelsbarrieren im innereuropäischen Verkehr verursacht hätte. Im Dezember 2006 zog die Europäische Kommission den Verordnungsvorschlag zurück, doch steht derzeit eine Überarbeitung des Verordnungsvorschlags an. Ebenso hat das US-amerikanische Department for Homeland Security kürzlich die „Secure Freight Initiative“ (SFI) begonnen. Die Initiative, die sich noch in der Testphase unter Beteiligung von anfangs nur zwei Häfen befindet, dient dazu, Container vor ihrer Verschiffung auf radioaktive Strahlung hin zu überprüfen. Zudem hat der US-amerikanische Kongress ein Gesetz verabschiedet, dass der amerikanische Präsident auch bereits unterschrieben hat, nach dem ab dem 1. Juli 2012 sämtliche Seefracht, die US-amerikanische Häfen anlaufen soll, in ihrem Ausgangshafen durchleuchtet werden muss. Voraussichtlich soll die Möglichkeit einer Verlängerung der Umsetzung um zwei Jahre eingeräumt werden. Die Umsetzung einer solchen Pflicht hätte erhebliche Auswirkungen auf die Betriebsabläufe am Hamburger Hafen und würde voraussichtlich hohe Investitionen erforderlich machen. Eine Verschärfung der Sicherheitsvorschriften für Häfen infolge der Verabschiedung einer solchen Verordnung oder eine Erhöhung der Sicherheitsstandards der USA könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Die im Eigentum der HHLA-Gruppe stehenden Gebäude im Hamburger Hafen sind bilanziell im Anlagevermögen der HHLA erfasst, obwohl sie sich auf Grundstücken der Hamburg Port Authority befinden, welche von der HHLA-Gruppe lediglich auf Basis langfristiger Mietverträge genutzt werden.

Die von der HHLA-Gruppe im Gebiet des Hamburger Hafens genutzten Grundstücke und Kaimauern werden auf der Grundlage von langjährigen Mietverträgen mit der Hamburg Port Authority genutzt. Die Mietverträge werden in der Regel über 30 Jahre geschlossen. Nach den Vorschriften des Hafententwicklungsgesetzes darf über das Eigentum an Grundstücken im Hafengebiet nicht verfügt werden. Die Rechtsverhältnisse an den Grundstücken und insbesondere an den darauf errichteten Gebäuden richten sich neben den Bestimmungen der Mietverträge nach den allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Mietverträge der Hamburg Port Authority mit Mietern von Grundstücken im Hamburger Hafengebiet („AVB-HI“). Nach den Bestimmungen der AVB-HI sind Bauwerke auf den Mietgrundstücken stets sonderrechtsfähige Scheinbestandteile; dies soll den Mietern ermöglichen, Eigentümer der Bauwerke zu werden. Dementsprechend bilanziert die HHLA-Gruppe die Gebäude als Eigentum. Sollte es sich bei diesen Gebäuden jedoch nicht um Scheinbestandteile i.S.d. § 95 BGB handeln und die Gebäude daher nicht sonderrechtsfähig sein, könnten die Gebäude nicht im Eigentum der HHLA-Gruppe stehen und könnten bilanziell nicht als Anlagevermögen erfasst werden. Zudem akzeptieren Banken in der Regel keine Sicherheiten an diesen Gebäuden; demzufolge sind die Möglichkeiten der HHLA-Gruppe, sich über grundpfandrechtlich besicherte Kredite zu finanzieren, beschränkt.

Die Ausschüttung von Dividenden hängt von der Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und der Ausschüttung von Gewinnen ihrer operativen Tochtergesellschaften ab.

Die Entscheidung über die Ausschüttung künftiger Dividenden wird von der Hauptversammlung der Gesellschaft getroffen. Sie ist stets von den jeweiligen Umständen abhängig, u.a. von der Ertragslage und dem Finanz- und Investitionsbedarf der Gesellschaft, der Verfügbarkeit eines ausschüttungsfähigen Bilanzgewinns oder ausschüttungsfähiger Rücklagen. Da die Gesellschaft selbst nicht operativ tätig ist, sondern ihre Geschäftstätigkeit in ihren Geschäftsfeldern Container, Intermodal und Logistik ausschließlich über Tochtergesellschaften, Gemein-

schaftsunternehmen und Beteiligungen an anderen Unternehmen betreibt, hängt ihre Fähigkeit zur Zahlung von Dividenden insbesondere davon ab, dass die Gewinne ihrer operativen Tochtergesellschaften an sie ausgeschüttet werden können.

Die Gesellschaft ist Risiken im Zusammenhang mit ihrer Beteiligung an Gemeinschaftsunternehmen und anderen Unternehmen ausgesetzt.

Die Gesellschaft betreibt ihre Geschäftstätigkeit im Teilkonzern Hafenlogistik zum Teil über Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen an anderen Unternehmen (etwa der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, der METTRANS-Gruppe und der POLZUG Intermodal GmbH). Die Fähigkeit der HHLA-Gruppe, das strategische Potenzial in Märkten, in denen sie ihre Geschäftstätigkeit über Gemeinschaftsunternehmen oder Beteiligungen an anderen Unternehmen betreibt, vollständig auszunutzen, würde beeinträchtigt, wenn sie sich mit ihren Partnern oder den anderen Gesellschaftern nicht auf eine Strategie und deren Umsetzung für das Gemeinschaftsunternehmen oder die Beteiligungsgesellschaft zu einigen vermag. Zudem kann die HHLA ihren Partnern bzw. den anderen Gesellschaftern gegenüber Rücksichtnahmeverpflichtungen unterliegen, die eine selbständige Expansion der HHLA-Gruppe in einem Geschäftsfeld, in dem ein solches Gemeinschaftsunternehmen bzw. eine solche Beteiligungsgesellschaft tätig ist, erschweren oder behindern könnten. Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass die HHLA-Gruppe an bestimmten Gemeinschaftsunternehmen bzw. Beteiligungsgesellschaften keine Mehrheitsbeteiligung hält. Diese Struktur kann dazu führen, dass die HHLA-Gruppe nur einen begrenzten Einfluss auf wichtige strategische Entscheidungen dieser Unternehmen hat oder haben wird, und derartige Entscheidungen gegebenenfalls gegen ihren Willen und entgegen ihren Interessen gefällt und durchgesetzt werden. Zudem ist die Gesellschaft hinsichtlich der Ausschüttung von Dividenden ihrer Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungsgesellschaften auf die Mitwirkung ihrer Partner bzw. der anderen Gesellschafter angewiesen.

Das technologische Know-how der HHLA ist nur begrenzt geschützt bzw. schutzfähig.

Die HHLA-Gruppe verdankt ihre führende Position im Markt für Containerumschlagdienste innerhalb der Nordrange u.a. der hohen Produktivität ihres Containerumschlagbetriebs, die auch — neben weiteren Faktoren — auf ihre Technologieführerschaft zurückzuführen ist. Die Terminalsteuerungssoftware wurde von der HHLA-Gruppe selbst (zum Teil in Kooperation mit Dritten) entwickelt und befindet sich im Eigentum der HHLA-Gruppe. Sollten die Wettbewerber der HHLA-Gruppe gleiche oder ähnliche Terminalsteuerungssoftware entwickeln, könnte dies den technologischen Vorsprung der HHLA-Gruppe gefährden und mittelfristig zu Umsatzeinbußen führen. Das technologische Know-how der HHLA-Gruppe ist jedoch nur begrenzt geschützt und schutzfähig. Obwohl die HHLA-Gruppe sich bemüht, ihr Know-how unter Berufung auf die Gesetze zum Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen zu schützen, gibt es keine Gewähr dafür, dass diese Maßnahmen die Offenlegung des technologischen Wissens der HHLA-Gruppe verhindern werden und dass Wettbewerber nicht unabhängig von der HHLA-Gruppe gleiches oder ähnliches Know-how entwickeln oder Zugriff auf dieses erhalten werden. Dies könnte die Wettbewerbsposition der HHLA-Gruppe verschlechtern und in der Folge erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Die Technologieführerschaft der HHLA-Gruppe basiert zum Teil auf Softwaresystemen, an denen die HHLA-Gruppe lediglich Lizenzen erworben hat.

Die Technologieführerschaft der HHLA-Gruppe basiert u.a. auf der im Rahmen des Containerumschlags verwendeten Software. Die Brückensteuerungssoftware wurde von Siemens entwickelt; hieran hat der HHLA Container Terminal Altenwerder eine Lizenz erworben. Zudem existieren Lizenzverträge über weitere Softwaresysteme (insbesondere NAVIS-SPARCS und SAP), welche für die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe von Bedeutung sind. Sollten die bestehenden Lizenzverträge gekündigt werden, müsste die Gesellschaft Ersatzsoftware entwickeln oder beschaffen. Dies könnte hohe Kosten verursachen, die Profitabilität der HHLA-Gruppe belasten und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die HHLA-Gruppe in der Vergangenheit gewährte Fördermittel ganz oder teilweise zurückzahlen muss.

Die HHLA-Gruppe hat u.a. für den Ausbau von Anlagen für den intermodalen Verkehr in der Vergangenheit öffentliche Fördermittel in Anspruch genommen. Diese Fördermittel sind mit Auflagen verbunden und unterliegen in der Regel einer strengen Kontrolle dahingehend, ob die Vorgaben für die öffentliche Förderung eingehalten werden. Sofern gegen Auflagen verstoßen wird, droht die Gefahr der Rückforderung von Fördermitteln. Trotz strikter Beachtung der Vorgaben durch die HHLA-Gruppe kann eine Rückforderung nicht ausgeschlossen werden. Insbesondere kann die HHLA-Gruppe nicht beeinflussen, ob die Europäische Kommission erhaltene Fördermittel als beihilferechtlich unzulässig einstuft und deshalb die gewährten Gelder zurückzahlen sind, sofern die Fördermittel aufgrund nicht notifizierter Förderprogramme gewährt wurden. Außerdem gebieten die teilweise langen Bindungsfristen der Fördermittelbescheide eine besondere Sorgfalt bei zukünftigen Änderungen von Betriebsstrukturen, denn auch die bauliche Änderung geförderter Anlagen oder die Vermietung, Verpachtung oder Veräußerung der Anlagen kann eine Rückforderung von in der Vergangenheit gewährten Fördermitteln auslösen. Sollte die HHLA-Gruppe erhaltene Fördermittel zurückzahlen müssen, könnte dies erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Staatliche Leistungen an die HHLA-Gruppe, denen Austauschverhältnisse zugrunde liegen, könnten als nach dem Europäischen Gemeinschaftsrecht unzulässige Beihilfen qualifiziert werden, die die HHLA-Gruppe zurückgewähren muss.

Die HHLA-Gruppe hat in der Vergangenheit und wird auch in Zukunft im Rahmen verschiedenster Austauschverhältnisse unmittelbar und mittelbar Leistungen von staatlichen Stellen erhalten, insbesondere von der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der Hamburg Port Authority. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Europäische Kommission sich auf den Standpunkt stellen könnte, dass der HHLA-Gruppe im Rahmen eines Austauschverhältnisses eine Begünstigung im Sinne des europäischen Beihilfenrechts gewährt wurde bzw. wird, weil der Leistung keine marktgerechte Gegenleistung gegenübersteht. In diesem Fall könnten die staatlichen Leistungen als unzulässige Beihilfe zu qualifizieren sein.

In einem Verfahren gegen die Niederlande („Reebok“, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft 2002 L 25/41, Aktenzeichen K (2001) 2383) hat die Europäische Kommission geprüft, ob die von einem öffentlichen Unternehmen geforderten Mieten für ein im Rotterdamer Hafen neu angesiedeltes Unternehmen wegen ihrer angeblich geringen Höhe eine verbotene Beihilfe darstellen. Auch wenn die Kommission im Ergebnis zu dem Schluss gelangte, dass im konkreten Fall keine Beihilfe vorlag, kann nicht ausgeschlossen werden, dass vergleichbare Verfahren auf Beschwerde oder von Amts wegen auch gegen die Bundesrepublik Deutschland geführt werden. Ein entsprechendes Verfahren könnte auch die HHLA-Gruppe betreffen, da sie ihre Betriebsgrundstücke im Hamburger Hafen von einem öffentlichen Unternehmen, der Hamburg Port Authority, mietet. Auch wenn die Mietverträge mit der Hamburg Port Authority eine regelmäßige Überprüfung der Miethöhe und Anpassungsmöglichkeiten vorsehen, kann die HHLA-Gruppe nicht einschätzen, ob die Mieten den Vorgaben der Europäischen Kommission entsprechen.

Stuft die Europäische Kommission eine staatliche Leistung als unzulässige Beihilfe ein, kann sie verschiedene Maßnahmen gegenüber der Bundesrepublik Deutschland anordnen. Insbesondere könnte sie die Rückforderung der Beihilfe verlangen, so dass die HHLA-Gruppe zur Rückgewähr bzw. zur Erstattung der erhaltenen Leistungen verpflichtet wäre. Wird die unzulässige Beihilfe durch laufende Verträge gewährt, wären die jeweiligen Verträge in der Regel rückabzuwickeln oder das Subventionsäquivalent (Differenz zwischen marktgerechter Leistung und gewährter Beihilfe) nachzuzahlen. Eine Rückabwicklung kann die vorzeitige Beendigung wichtiger Verträge nach sich ziehen.

Sollte die Europäische Kommission die Rückforderung gewährter staatlicher Leistungen oder die Rückabwicklung eines laufenden Vertrags fordern und diese Auffassung ggf. nach einem gerichtlichen Verfahren auch vom Europäischen Gerichtshof bestätigt werden, könnte dies die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe erheblich beeinträchtigen. Zudem könnte eine Erhöhung der Mieten infolge einer Entscheidung der Europäischen Kommission die Kostenbasis der HHLA auch in Zukunft erheblich erhöhen und sich damit erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Die HHLA-Gruppe hat keinen Anspruch auf die Gewährung von Fördermitteln für künftige Investitionsvorhaben.

Die HHLA-Gruppe hat in der Vergangenheit für den Ausbau von Anlagen für den intermodalen Verkehr erhebliche öffentliche Fördermittel in Anspruch genommen. Auch für die Zukunft sehen die derzeitigen Finanzplanungen der HHLA-Gruppe vor, dass öffentliche Fördermittel beantragt werden sollen. Die HHLA-Gruppe beabsichtigt insbesondere, die geplante Erweiterung der Container Terminals zum Teil mittels Subventionen zu finanzieren.

Die Gewährung von Subventionen steht jedoch im Ermessen der gewährenden Körperschaft und unter dem Vorbehalt der Bereitstellung von Haushaltsmitteln. Soweit Mittel im Haushalt der gewährenden Körperschaft für ein Programm zur Verfügung gestellt werden, erfolgt bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen häufig eine Förderung. Ein durchsetzbarer, gerichtlich einklagbarer Anspruch auf die Gewährung von Fördermitteln besteht jedoch nicht. Soweit bereits öffentliche Fördermittel in die Finanzplanung der HHLA-Gruppe eingestellt wurden, welche letztlich nicht gewährt werden, wäre die Gesellschaft gezwungen, sich zur Deckung ihres Finanzierungsbedarfs im Zusammenhang mit ihren Investitionsvorhaben alternative Finanzierungsquellen zu erschließen. Es ist nicht gewährleistet, dass es der Gesellschaft in einem solchen Fall gelänge, sich zur Deckung ihres Finanzbedarfs anderweitig Finanzmittel zu beschaffen. Sollte es der Gesellschaft nicht oder nicht zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen gelingen, ihre Investitionsvorhaben im Falle der Nichtgewährung öffentlicher Fördermittel zu refinanzieren, könnte dies erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Die Steuerlast der HHLA-Gruppe könnte sich aufgrund einer Veränderung der steuerlichen Rahmenbedingungen oder aufgrund laufender oder zukünftiger Steuerprüfungen zum Nachteil der Gesellschaft ändern.

Die Steuerlast der HHLA-Gruppe ist von bestimmten steuerrechtlichen Rahmenbedingungen abhängig. Änderungen steuerrechtlicher Regelungen oder Veränderungen in der Auslegung oder Anwendung bestehender steuerrechtlicher Vorschriften könnten daher die Steuerlast der Gesellschaft negativ beeinflussen. Außerdem kann nicht ausgeschlossen werden, dass als Ergebnis laufender oder zukünftiger Steuerprüfungen zusätzliche Steuerforderungen (zum Beispiel im Zusammenhang mit den in den vergangenen Jahren durchgeführten konzerninternen Umstrukturierungen) festgesetzt werden oder dass sich herausstellt, dass Rückstellungen für Steuerverbindlichkeiten nicht in der erforderlichen Höhe gebildet wurden, was ebenfalls zu einer höheren Steuerlast führen könnte. Jede dieser Folgen könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe haben.

Risiken im Zusammenhang mit dem Angebot und der Aktionärsstruktur

Die Freie und Hansestadt Hamburg wird nach dem Börsengang erheblichen Einfluss auf die Gesellschaft ausüben können; die von der Freie und Hansestadt Hamburg verfolgten öffentlichen Interessen können von den Interessen der sonstigen Aktionäre der Gesellschaft abweichen.

Das Kapital der Gesellschaft ist in A- und S-Aktien aufgeteilt. Die Freie und Hansestadt Hamburg wird nach dem Börsengang über ihre Beteiligungsgesellschaften mit ca. 70% der Aktien (A- und S-Aktien) an der Gesellschaft beteiligt sein und wird deshalb einen erheblichen Einfluss auf die Gesellschaft ausüben können. Dabei hält die Freie und Hansestadt Hamburg über ihre Beteiligungsgesellschaften sämtliche S-Aktien der Gesellschaft. Da die S-Aktien eine eigene Aktiengattung bilden, können bestimmte Hauptversammlungsbeschlüsse nicht ohne einen Sonderbeschluss der Freie und Hansestadt Hamburg als jedenfalls mittelbar alleiniger S-Aktionärin gefasst werden. Durch ihre Beteiligung wird die Freie und Hansestadt Hamburg in der Lage sein, einen erheblichen Einfluss auf die Hauptversammlung und folglich auch auf Entscheidungen über Maßnahmen, die der Hauptversammlung zur Abstimmung vorgelegt werden, etwa die Besetzung des Aufsichtsrats oder die Ausschüttung von Dividenden, auszuüben. Darüber hinaus ist jeder Aktionär bzw. jede Aktionärsgruppe, der bzw. die mehr als 25% des auf einer Hauptversammlung vertretenen, stimmberechtigten Grundkapitals kontrolliert, in der Lage, jeden Beschluss der Hauptversammlung, der mit einer Dreiviertel-Mehrheit des in der Hauptversammlung vertretenen Grundkapitals gefasst werden muss, zu blockieren. Zu diesen Beschlüssen gehören Kapitalerhöhungen unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre, Kapitalherabsetzungen, die Schaffung eines genehmigten oder bedingten Kapitals,

bestimmte Umwandlungsmaßnahmen wie Verschmelzungen und Spaltungen, die Liquidation der Gesellschaft oder die formwechselnde Umwandlung.

Es lässt sich nicht ausschließen, dass die Interessen der Freie und Hansestadt Hamburg sowie die von ihr zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen von den Interessen der sonstigen Aktionäre der Gesellschaft abweichen. Dies wäre etwa dann der Fall, wenn die Freie und Hansestadt Hamburg höhere oder niedrigere Dividenden für erforderlich hält als die übrigen Aktionäre oder aber falls sie etwaigen strategischen Optionen, etwa Zusammenschlüssen oder Abspaltungen, weniger aufgeschlossen gegenübersteht als die übrigen Aktionäre. Die erwähnte Konzentration des Aktienbesitzes könnte außerdem dazu führen, dass ein Kontrollwechsel bei der Gesellschaft erschwert werden würde, was sich nachteilig auf den Börsenkurs der A-Aktien der Gesellschaft auswirken könnte.

Die HHLA ist Risiken aufgrund der Unterteilung ihres Grundkapitals in A- und S-Aktien ausgesetzt.

Nach der Satzung der Gesellschaft werden Gewinne und Verluste sowie ein etwaiger Liquidations- oder Verkaufserlös von Vermögenswerten aus dem Teilkonzern Immobilien ausschließlich den Inhabern der S-Aktien, also mittelbar der Freie und Hansestadt Hamburg, und Gewinne und Verluste sowie ein etwaiger Liquidationserlös aus dem Teilkonzern Hafenlogistik den Inhabern der A-Aktien zugewiesen. Werden nicht sämtliche Geschäfte zwischen den beiden Teilkonzernen zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen, kann dies zu einer Gewinnverschiebung zu Lasten der A-Aktionäre führen. Des Weiteren kann es dazu kommen, dass der Teilkonzern Hafenlogistik einen Gewinn erzielt, während der Teilkonzern Immobilien einen Fehlbetrag erwirtschaftet. Um zu vermeiden, dass dadurch der ausschüttungsfähige Bilanzgewinn auf die A-Aktien geschmälert wird, haben die HGV, eine 100%-ige Tochter der Freie und Hansestadt Hamburg, und die Gesellschaft eine Verlustausgleichspflicht der HGV vereinbart. Danach ist die HGV verpflichtet, etwaige Verluste der S-Sparte in einem Geschäftsjahr durch entsprechende Kapitalnachschüsse auszugleichen. Sollte die HGV diese vertragliche Verlustausgleichspflicht aus wichtigem Grund kündigen und der Jahresfehlbetrag nicht durch einen Gewinnvortrag aus dem Vorjahr oder eine Entnahme aus den Gewinnrücklagen oder der Kapitalrücklage des Teilkonzerns Immobilien ausgeglichen werden können, würde dies den ausschüttungsfähigen Bilanzgewinn auf die A-Aktien schmälern. Als wichtiger Grund gelten insbesondere (i) die Übertragung der Mehrheit der S-Aktien an ein nicht i.S.d. § 15 AktG mit der Freien und Hansestadt Hamburg verbundenes Unternehmen, (ii) die Einziehung sämtlicher S-Aktien, (iii) die Umwandlung sämtlicher S-Aktien in A-Aktien, (iv) die Veräußerung von mehr als 90% der dem Teilkonzern Immobilien zugehörigen Immobilien an Erwerber, die i.S.d. § 17 AktG keine abhängigen Unternehmen der Gesellschaft sind und (v) die Umwandlung der Gesellschaft in ein Unternehmen anderer Rechtsform oder ihre Verschmelzung mit einer anderen Gesellschaft, die nicht i.S.d. § 15 AktG mit der Freien und Hansestadt Hamburg verbunden ist. Die in der Satzung für diesen Fall vorgesehene Ausgleichsverpflichtung einschließlich Zinsen durch etwaige in den Folgegeschäftsjahren erwirtschaftete Jahresüberschüsse des Teilkonzerns Immobilien könnte mangels ausreichender Jahresüberschüsse des Teilkonzerns Immobilien leer laufen. Dies würde zu einer dauerhaften Minderung des ausschüttungsfähigen Bilanzgewinns des Teilkonzerns Hafenlogistik und damit möglicherweise zu einer geringeren Dividende der A-Aktionäre führen. Die steuerliche Anerkennung möglicher disquotaler Ausschüttungen des Bilanzgewinns an A- und S-Aktionäre der HHLA ist durch Einholung einer verbindlichen Auskunft des für die HHLA und die HGV zuständigen Finanzamts abgesichert worden. Jedoch verbleibt das Risiko, dass andere Finanzämter abweichend hiervon entscheiden, da die Finanzämter der Aktionäre mit Wohnsitz außerhalb der Zuständigkeit des für die HHLA und die HGV zuständigen Finanzamtes rechtlich nicht an die vorliegende verbindliche Auskunft gebunden sind.

Die Aufteilung des Grundkapitals der Gesellschaft in zwei unterschiedliche Aktiengattungen kann durch die in der Satzung grundsätzlich gestattete Einziehung der S-Aktien oder mittels Umwandlung derselben in A-Aktien rückgängig gemacht werden. Sollte die Hauptversammlung der Gesellschaft beschließen, die S-Aktien einzuziehen, muss den S-Aktionären als Ausgleich eine angemessene Entschädigung gezahlt werden, die sich am Ertragswert des Teilkonzerns Immobilien orientiert. Eine solche Abfindungszahlung würde zu einem Liquiditätsentzug bei der Gesellschaft führen. Eine Rückgängigmachung der Aufteilung des Grundkapitals in zwei unterschiedliche Aktiengattungen ist auch mittels Umwandlung der S-Aktien in A-Aktien möglich. Hierfür wären ein Beschluss der Hauptversammlung der Gesellschaft sowie Sonderbeschlüsse der A- und der S-Aktionäre erforderlich. Die Umwandlung müsste im Verhältnis 1:1 erfolgen. Übersteigt der Wert der S-Aktien im Zeitpunkt der Umwandlung den Wert der A-Aktien, müsste an die S-Aktionäre zusätzlich eine Ausgleichszahlung in Form einer

Sonderdividende aus freien Gewinnrücklagen der Gesellschaft geleistet werden. Die Zahlung einer Sonderdividende würde zu einem Liquiditätsentzug der Gesellschaft führen. Sollte anstelle der Barentschädigung der Ausgleich durch die Einräumung der Möglichkeit zum Bezug verbilligter A-Aktien erfolgen, würden die A-Aktionäre in ihrem Stimmrecht sowie in ihrer Gewinnberechtigung verwässert werden. Wären im Zeitpunkt der Umwandlung hingegen die A-Aktien höher zu bewerten als die S-Aktien, könnten sich die A-Aktionäre benachteiligt fühlen, wenn die Gesellschaft nicht von den S-Aktionären eine bare Ausgleichszahlung verlangen würde. Die verbindliche Festsetzung einer derartigen Ausgleichszahlung bedürfte der Zustimmung jedes betroffenen S-Aktionärs.

Zukünftige Verkäufe von Aktien der Gesellschaft durch die Freie und Hansestadt Hamburg könnten den Aktienkurs negativ beeinflussen.

Nach Abschluss des Angebots wird die Zahl der ausgegebenen A-Aktien der Gesellschaft bis zu 72.395.500 betragen. Die Freie und Hansestadt Hamburg wird nach Abschluss des Angebots über zwei Beteiligungsgesellschaften mindestens etwa 74% (bzw. 70% bei vollständiger Ausübung der Greenshoe-Option) des Grundkapitals halten. In Bezug auf diese A-Aktien wird mit den Konsortialbanken eine Marktschutzvereinbarung getroffen. Sollte die Abgebende Aktionärin nach Ablauf dieser Marktschutzvereinbarung oder auf Basis einer Ausnahme von der vertraglichen Verpflichtung, keine A-Aktien zu verkaufen, A-Aktien in erheblichem Umfang über die Börse verkaufen oder sollte sich auf dem Markt die Überzeugung herausbilden, dass es zu solchen Verkäufen kommen könnte, besteht die Möglichkeit, dass der Börsenkurs der A-Aktien der Gesellschaft fällt.

Zukünftige Kapitalmaßnahmen könnten zu einer erheblichen Verwässerung der Beteiligung der Aktionäre an der Gesellschaft führen.

Die Gesellschaft wird möglicherweise zur Finanzierung ihrer Geschäftstätigkeit und ihres Wachstums in Zukunft weiteres Kapital benötigen. Sowohl die Beschaffung weiteren Eigenkapitals durch Ausgabe neuer Aktien als auch die mögliche Ausübung von Wandel- und Optionsrechten durch die Inhaber möglicherweise noch auszugebender Wandel- oder Optionsschuldverschreibungen können zu einer Verwässerung der Beteiligung der Aktionäre führen. Zudem können der Erwerb anderer Unternehmen oder Unternehmensbeteiligungen gegen neu auszugebende A-Aktien der Gesellschaft sowie die Ausübung von Aktienoptionen durch Mitarbeiter der Gesellschaft im Rahmen von künftigen Aktienoptionsplänen oder Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter im Rahmen von künftigen Mitarbeiterbeteiligungsprogrammen zu einer solchen Verwässerung führen.

Die Aktien der Gesellschaft sind bisher nicht öffentlich gehandelt worden. Es besteht keine Gewähr, dass sich ein aktiver und liquider Handel für die Aktien der Gesellschaft entwickelt.

Vor dem Angebot gab es keinen öffentlichen Handel der Aktien der Gesellschaft. Der Angebotspreis wird im Wege des Bookbuilding-Verfahrens festgesetzt. Es besteht keine Gewähr, dass der Angebotspreis dem Kurs entsprechen wird, zu dem die Aktien im Anschluss an das Angebot notiert werden und dass sich nach der Notierung ein liquider Handel entwickeln und etablieren wird. Anleger werden möglicherweise nicht in der Lage sein, ihre Aktien rasch oder zum Tageskurs zu verkaufen, falls es keinen aktiven Handel in den A-Aktien der Gesellschaft gibt.

Der Aktienkurs der Gesellschaft könnte signifikanten Schwankungen unterliegen.

Nach diesem Angebot wird der Kurs der Aktien der Gesellschaft insbesondere durch das Verhältnis von Angebot und Nachfrage der Aktien der Gesellschaft sowie durch Schwankungen in den tatsächlichen oder prognostizierten Betriebsergebnissen, Änderungen in der Gewinnprognose oder Nichterfüllung der Gewinnerwartungen von Wertpapieranalysten, Änderungen der allgemeinen Wirtschaftsbedingungen, Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen für die HHLA-Gruppe sowie durch weitere Faktoren beeinflusst werden und kann daher erheblichen Schwankungen unterliegen. Auch können generelle Schwankungen der Aktienkurse zu einem Preisdruck auf die A-Aktien der Gesellschaft führen, ohne dass dafür notwendigerweise ein Grund in dem Geschäft oder den Ertragsaussichten der Gesellschaft liegen würden.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Verantwortlichkeit für den Inhalt des Prospekts

Die Hamburger Hafen und Logistik AG, Hamburg (auch die „Gesellschaft“ oder „HHLA“ und zusammen mit ihren Tochtergesellschaften die „Gruppe“ oder die „HHLA-Gruppe“), die Citigroup Global Markets Limited, Citigroup Centre, Canada Square, London E14 5LB, Großbritannien, („Citi“) und J.P. Morgan Securities Ltd., 125 London Wall, London EC2Y 5AJ, Großbritannien, („JPMorgan“) als Joint Global Coordinators und Joint Bookrunners, sowie die Commerzbank Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, als Co-Lead Manager und Retail Coordinator die Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG Hamburg, die Hamburger Sparkasse AG, Hamburg, die HSH Nordbank AG, Hamburg, und die M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg, als Co-Managers (zusammen mit den Joint Global Coordinators und dem Co-Lead Manager und Retail Coordinator die „Konsortialbanken“) übernehmen gemäß § 5 Absatz 4 Wertpapierprospektgesetz die Verantwortung für den Inhalt dieses Prospekts und erklären, dass ihres Wissens die Angaben in diesem Prospekt richtig sind und keine wesentlichen Umstände ausgelassen worden sind sowie dass sie die erforderliche Sorgfalt haben walten lassen, um sicherzustellen, dass die in diesem Prospekt genannten Angaben ihres Wissens nach richtig und keine Tatsachen ausgelassen worden sind, die die Aussage des Prospekts wahrscheinlich verändern können.

Gegenstand des Prospekts

Gegenstand dieses Prospekts für Zwecke des öffentlichen Angebots von Wertpapieren sind auf den Namen lautende A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) der HHLA mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils € 1,00 und mit voller Gewinnanteilsberechtigung ab dem 1. Januar 2007. Das Angebot setzt sich zusammen aus:

- bis zu 4.800.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus der von einer außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen und
- bis zu 17.100.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus dem Eigentum der Abgebenden Aktionärin und
- bis zu 2.940.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus dem Eigentum der Abgebenden Aktionärin im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung,

aber insgesamt nicht mehr als 22.540.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien).

Gegenstand dieses Prospekts für Zwecke der Börsenzulassung von Aktien der Gesellschaft sind insgesamt bis zu 72.395.500 auf den Namen lautende A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien), mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils € 1,00 und voller Gewinnanteilsberechtigung ab dem 1. Januar 2007, bestehend aus

- 67.595.500 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) (auf den Teilkonzern Hafenlogistik entfallender Teil des bisherigen Grundkapitals) und von
- bis zu 4.800.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus der von einer außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung.

Zukunftsgerichtete Aussagen und Wertungen

Dieser Prospekt enthält bestimmte zukunftsgerichtete Aussagen und Wertungen. In die Zukunft gerichtete Aussagen sind alle Aussagen, die sich nicht auf historische Tatsachen und Ereignisse beziehen. Dies gilt insbesondere für Aussagen und Wertungen in diesem Prospekt über die zukünftige finanzielle Ertragsfähigkeit, Pläne und Erwartungen in Bezug auf das Geschäft und Management der HHLA-Gruppe, über Wachstum und Profitabilität sowie wirtschaftliche und regulatorische Rahmenbedingungen und andere Faktoren, denen die HHLA-Gruppe ausgesetzt ist.

Die in die Zukunft gerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtigen, nach bestem Wissen vorgenommenen Einschätzungen und Annahmen der Gesellschaft. Der Eintritt oder Nichteintritt eines unsicheren Ereignisses

könnte dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse einschließlich der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe wesentlich von denjenigen abweichen oder negativer ausfallen als diejenigen, die in diesen Aussagen ausdrücklich oder implizit angenommen oder beschrieben werden. Die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe unterliegt einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten, die auch dazu führen können, dass eine zukunftsgerichtete Aussage, Einschätzung oder Vorhersage unzutreffend wird. Deshalb sollten Anleger unbedingt die Kapitel „Zusammenfassung des Prospekts“, „Risikofaktoren“, „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage“, „Beschreibung der Geschäftstätigkeit“ und „Angaben über jüngsten Geschäftsgang und Geschäftsaussichten“ lesen, die eine ausführlichere Darstellung derjenigen Faktoren enthalten, die Einfluss auf die Geschäftsentwicklung der HHLA-Gruppe und den Markt haben, in dem die Gruppe tätig ist.

In Anbetracht der Risiken, Ungewissheiten und Annahmen können die in diesem Prospekt erwähnten zukünftigen Ereignisse auch ausbleiben. Darüber hinaus können sich die in diesem Prospekt wiedergegebenen zukunftsgerichteten Einschätzungen und Prognosen (siehe auch „Informationen und Hinweise zu Zahlenangaben“) als unzutreffend herausstellen. Weder die Gesellschaft noch ihr Vorstand oder die Konsortialbanken können daher für die zukünftige Richtigkeit der in diesem Prospekt dargestellten Meinungen oder den tatsächlichen Eintritt der prognostizierten Entwicklungen einstehen. Insbesondere können weder die Gesellschaft noch ihr Vorstand oder die Konsortialbanken für die zukünftige Richtigkeit der Prognosen zur Entwicklung des Container- und Massengutumschlags im Hamburger Hafen einstehen, die von der Hamburg Port Authority veröffentlicht wurden (siehe „Marktumfeld — Der Markt für den seeseitigen Containerumschlag in Hamburg — Prognostizierte Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens und weitere Entwicklungsprognosen“). Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass weder die Gesellschaft noch die Konsortialbanken die Verpflichtung übernehmen, über ihre gesetzliche Verpflichtung hinaus derartige in die Zukunft gerichtete Aussagen fortzuschreiben oder an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen.

Informationen und Hinweise zu Zahlenangaben

Dieser Prospekt enthält Informationen, insbesondere in Form von Branchen- und Marktdaten sowie Berechnungen und Statistiken, die aus Branchenberichten und -studien, Marktforschungsberichten, öffentlich erhältlichen Informationen und kommerziellen Veröffentlichungen entnommen sind.

Bei der Erstellung des Prospekts wurde insbesondere auf die im Folgenden genannten Quellen zurückgegriffen:

- Drewry Shipping Consultants Ltd., „Annual Review of Global Container Terminal Operators — 2005“, London, 2005 („Drewry, 2005“);
- Drewry Shipping Consultants Ltd., „Annual Review of Global Container Terminal Operators — 2006“, London, 2006 („Drewry, 2006“);
- Drewry Shipping Consultants Ltd., „The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006“, London, 2006/07 („Drewry, 2006/07“);
- European Sea Ports Organisation (ESPO), „Annual Report 2006-2007“, Brüssel, 2007 („ESPO, 2007“);
- Freie und Hansestadt Hamburg — Hamburg Port Authority — „Im Focus dynamischer Wachstumsmärkte — Chancen und Entwicklungspotentiale des Hamburger Hafens“, Hamburg, 2005 („Hamburg Port Authority, 2005“);
- Hafen Hamburg Marketing e.V. — www.hafen-hamburg.de („HHM“);
- Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), „Shipping Statistics Yearbook 2006“, Bremen, 2007 („ISL, 2007“);
- Projektbüro Fahrrinnenanpassung beim Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg, „Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe“, Hamburg, 2007 („Projektbüro, 2007“).

Zu beachten ist insbesondere, dass in Bezug auf Angaben zu Märkten und Marktentwicklungen auf Studien Dritter zurückgegriffen wurde. Soweit Angaben aus Studien Dritter übernommen wurden, wurden diese unter Angabe der jeweiligen Quelle korrekt wiedergegeben. Ferner wurden, soweit es der Gesellschaft bekannt ist und sie dies aus den von dem Dritten übermittelten Informationen ableiten konnte, keine Fakten ausgelassen, welche die in diesem

Prospekt wiedergegebenen Angaben falsch oder irreführend gestalten würden. Anleger sollten jedoch berücksichtigen, dass Marktstudien häufig auf Informationen und Annahmen beruhen, die möglicherweise weder exakt noch sachgerecht und häufig von Natur aus vorausschauend und spekulativ sind. Anleger sollten außerdem berücksichtigen, dass die Gesellschaft die Zahlenangaben, Marktdaten und sonstigen Informationen, die Dritte ihren Studien zu Grunde gelegt haben, nicht überprüft hat und keine Gewähr für die Richtigkeit der Studien Dritter entnommenen Zahlenangaben, Marktdaten und sonstigen Informationen übernimmt. Anleger sollten zudem berücksichtigen, dass Einschätzungen der Gesellschaft nicht immer auf Studien Dritter beruhen.

Einschätzungen der Gesellschaft beruhen u.a. auf den oben aufgeführten Veröffentlichungen der Hamburg Port Authority. Anleger sollten berücksichtigen, dass die Hamburg Port Authority eine Anstalt öffentlichen Rechts ist, die im Oktober 2005 von der Freien und Hansestadt Hamburg gegründet wurde und bestimmte öffentliche Aufgaben im Hamburger Hafen erfüllt, die ihr gesetzlich zugewiesen worden sind (siehe hierzu auch „*Rechtliches Umfeld — Hafenenwicklung, Erweiterung und Instandhaltung*“). Die Hamburg Port Authority ist der Freien und Hansestadt Hamburg zuzuordnen, die indirekt 100% der Anteile an der Abgebenden Aktionärin hält (siehe hierzu auch „*Aktionärsstruktur (vor und nach Durchführung des Angebots)*“).

Die Prognosen zur Entwicklung des Container- und Massengutumschlags im Hamburger Hafen, die von der Hamburg Port Authority veröffentlicht wurden (siehe „*Marktumfeld — Der Markt für den seeseitigen Containerumschlag in Hamburg — Prognostizierte Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens und weitere Entwicklungsprognosen*“), werden von der Hamburg Port Authority im Rahmen ihrer Bedarfsplanung im Zusammenhang mit Planfeststellungsverfahren verwendet. Es ist nicht gesichert, dass die Hamburg Port Authority im Rahmen ihrer Bedarfsplanung für den Hamburger Hafen Annahmen zugrunde legt, die mit den Planungen und Erwartungen der HHLA-Gruppe hinsichtlich der Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen übereinstimmen und dass die Methodik, mit der diese prognostizierten Werte ermittelt wurden, mit den bei der Erstellung anderer Marktstudien angewandten Methoden vergleichbar ist.

Einsichtnahme in Dokumente

Für die Gültigkeitsdauer dieses Prospekts können während der üblichen Geschäftszeiten bei der Hamburger Hafen und Logistik AG, Bei St. Annen 1, 20457 Hamburg, die folgenden Dokumente eingesehen werden:

- Satzung der Gesellschaft
- IFRS-Konzern-Zwischenabschluss der Hamburger Hafen und Logistik AG zum 30. Juni 2007
- IFRS-Konzernabschluss der Hamburger Hafen und Logistik AG zum 31. Dezember 2006
- HGB-Konzernabschluss der Hamburger Hafen und Logistik AG zum 31. Dezember 2005
- HGB-Konzernabschluss der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG zum 31. Dezember 2004
- HGB-Einzelabschluss der Hamburger Hafen und Logistik AG zum 31. Dezember 2006

Künftige Geschäftsberichte und Zwischenberichte der Gesellschaft werden bei der Gesellschaft und der in diesem Prospekt genannten Zahl- und Anmeldestelle (siehe „*Allgemeine Angaben über die Gesellschaft — Bekanntmachungen, Zahl- und Anmeldestelle*“) zu den üblichen Geschäftszeiten erhältlich sein.

Hinweise zu Währungs- und Finanzangaben

Soweit nicht anders angegeben, beziehen sich die Finanzangaben der HHLA-Gruppe in diesem Prospekt auf die zum jeweiligen Zeitpunkt (Stichtag des jeweiligen Abschlusses) geltenden Rechnungslegungsvorschriften nach den International Financial Reporting Standards (die „IFRS“). Die in diesem Prospekt enthaltenen Finanzdaten, die Gegenstand von Finanzabschlüssen der Gesellschaft sind, entstammen dem ungeprüften Konzernzwischenabschluss (IFRS) der HHLA zum 30. Juni 2007, dem Konzernabschluss (IFRS) der HHLA zum 31. Dezember 2006, dem Konzernabschluss (HGB) der HHLA zum 31. Dezember 2005, dem Konzernabschluss (HGB) der HHLA zum 31. Dezember 2004 und dem Einzelabschluss (HGB) der HHLA zum 31. Dezember 2006. Soweit Finanzdaten angegeben werden, die aus dem HGB-Einzelabschluss der Gesellschaft stammen, so sind diese Angaben entsprechend gekennzeichnet. Sofern in diesem Prospekt Finanzdaten als „ungeprüft“ angegeben

werden, bedeutet dies, dass sie keiner Prüfung oder prüferischen Durchsicht im Sinne von Nummer 20.6 des Anhangs I zur Verordnung (EG) Nr. 809/2004 der Europäischen Kommission unterzogen wurden.

Bestimmte Zahlen- und Finanzangaben sowie Marktdaten in diesem Prospekt wurden nach kaufmännischen Grundsätzen gerundet, so dass die hierin angegebenen Gesamtbeträge nicht in allen Fällen den Beträgen in den zu Grunde liegenden Quellen entsprechen.

Alle Währungsangaben in diesem Prospekt beziehen sich auf Euro. Sofern Zahlenangaben in einer anderen Währung aufgeführt sind, ist dies ausdrücklich bei der betreffenden Zahl durch die Bezeichnung der entsprechenden Währung oder des Währungssymbols vermerkt.

Angaben zu den Segmenten der HHLA-Gruppe

Die HHLA-Gruppe teilt mit Wirkung vom 1. Januar 2007 ihr Geschäft in die Segmente Container, Intermodal, Logistik, Immobilien sowie den Bereich Holding/Übrige ein. Die HHLA-Gruppe ist mit Wirkung vom 1. Januar 2007 in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien gegliedert. Der Teilkonzern Immobilien umfasst die nicht-hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA-Gruppe (die Immobilien der sogenannten Hamburger Speicherstadt und des Fischmarkts Hamburg-Altona) und ist identisch mit dem Segment Immobilien. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien wird von sog. Spartenaktien abgebildet, die nicht Gegenstand dieses Angebots sind (siehe hierzu auch: „*Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien*“). Deshalb beschränkt sich die Darstellung der HHLA-Gruppe in diesem Prospekt grundsätzlich auf die Segmente Container, Intermodal und Logistik sowie den Holding/Übrige, die den Teilkonzern Hafenlogistik ausmachen. Bis zum 31. Dezember 2006 war die HHLA-Gruppe weder in Teilkonzerne, noch in Segmente gegliedert. Die Segmente Container, Intermodal und Logistik sind im Wesentlichen mit den bis zum 31. Dezember 2006 bestehenden Geschäftsfeldern Container, Intermodal und Logistik der HHLA-Gruppe identisch. Sofern im Folgenden für die Geschäftsjahre 2006, 2005 und 2004 auf das Segment Container, Intermodal oder Logistik Bezug genommen wird, bezieht sich die Angabe auf die bis dahin gebildeten Geschäftsfelder.

Angaben zu zukünftigen Umschlagkapazitäten der Container Terminals der HHLA-Gruppe

Die maximale jährliche Umschlagkapazität eines Container Terminals ist von einer Reihe von Faktoren abhängig, die nur zum Teil von dem Terminalbetreiber beeinflusst werden können. Zu den Faktoren, die die maximale Umschlagkapazität eines Container Terminals bestimmen, zählen u.a. die Größe und der Grundriss des Terminalgeländes, die durchschnittliche Zwischenlagerungszeit (die u.a. vom Verhalten und den Präferenzen der Kunden abhängt), die Größe der Kaianlagen, die Tiefe der Liegeplätze, die Kapazität der Containerbrücken, die für den Transport in das Hinterland verfügbaren und vom Kunden gewählten Verkehrsmittel und die Gleichmäßigkeit der Terminalauslastung. Zudem ist für die jährliche Umschlagkapazität eines Container Terminals von großer Bedeutung, ob der Betreiber des Terminals seine Kunden bei der Abfertigung und der Zuteilung von Liegeplätzen grundsätzlich gleich behandelt („Multi-User-Prinzip“) oder die Liegeplätze für bestimmte Kunden reserviert („Dedicated-User-Prinzip“). Die HHLA-Gruppe verfolgt auf ihren Terminals grundsätzlich das Multi-User-Prinzip.

Sämtliche Angaben im Prospekt zu den derzeitigen sowie zu den beabsichtigten zukünftigen Umschlagkapazitäten der bestehenden Container Terminals der HHLA-Gruppe beruhen auf Schätzungen des Managements der HHLA-Gruppe. Diese Schätzungen basieren auf (aus heutiger Sicht plausiblen) Annahmen über die von der HHLA-Gruppe nicht zu beeinflussenden Faktoren, wie etwa die Entwicklung der durchschnittlichen Zwischenlagerungszeit, die Gleichmäßigkeit der Auslastung und die für den Hinterlandtransport verfügbaren und von den Kunden gewählten Verkehrsmittel. Etwaige Veränderungen dieser Voraussetzungen könnten die maximale Umschlagkapazität der von der HHLA-Gruppe betriebenen Container Terminals zum Teil stark beeinträchtigen; dies könnte zur Folge haben, dass die derzeit geplanten (und in diesem Prospekt prognostizierten) Umschlagkapazitäten nicht erreicht werden können, auch wenn die technischen Voraussetzungen für das Erreichen solcher Umschlagkapazitäten grundsätzlich vorliegen würden.

DAS ANGEBOT

Gegenstand des Angebots

Das Grundkapital der HHLA besteht aus zwei verschiedenen Aktiengattungen, den A-Aktien und den S-Aktien (siehe hierzu „*Angaben über das Kapital der HHLA*“). Gegenstand dieses Angebots (einschließlich einer eventuellen Mehrzuteilung) sind auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) der HHLA mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils € 1,00 und mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2007. Das Angebot setzt sich zusammen aus:

- bis zu 4.800.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen,
- bis zu 17.100.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus dem Eigentum der Abgebenden Aktionärin und
- bis zu 2.940.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus dem Eigentum der Abgebenden Aktionärin im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung,

aber insgesamt nicht mehr als 22.540.000 auf den Namen lautenden A-Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils € 1,00 und mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2007.

Der auf die Aktien, die Gegenstand dieses Angebots sind, entfallende anteilige Betrag des Grundkapitals beträgt unter Berücksichtigung einer von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung insgesamt bis zu € 22.540.000 einschließlich der eventuellen Mehrzuteilung. Nach Durchführung und Eintragung der von einer außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung in das Handelsregister, wird das Grundkapital der Gesellschaft je nach Umfang der Durchführung der Kapitalerhöhung maximal € 75.100.000 betragen. Im Rahmen des Angebots werden damit unter Berücksichtigung der maximalen Höhe der Kapitalerhöhung bis zu etwa 26% der Aktien der Gesellschaft (etwa 30% einschließlich der für Mehrzuteilungen zur Verfügung stehenden Aktien) angeboten.

Das Angebot besteht aus einem öffentlichen Angebot in der Bundesrepublik Deutschland („Deutschland“) sowie einer Privatplatzierung in bestimmten anderen Jurisdiktionen außerhalb Deutschlands. In den Vereinigten Staaten von Amerika werden die angebotenen Aktien an Qualified Institutional Buyers gemäß Rule 144A nach dem U.S. Securities Act von 1933 angeboten. Außerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika werden die angebotenen Aktien im Rahmen einer Platzierung gemäß Regulation S nach dem U.S. Securities Act von 1933 angeboten.

Abgebende Aktionärin ist die HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH. Die Abgebende Aktionärin beabsichtigt, im Rahmen des Angebots bis zu 17.100.000 von in ihrem Eigentum stehenden Aktien der Gesellschaft zu verkaufen. Darüber hinaus hat die Abgebende Aktionärin Citi (für Rechnung der Konsortialbanken) eine noch festzusetzende Anzahl von Aktien der Gesellschaft im Wege eines Wertpapierdarlehens für eine eventuelle Mehrzuteilung zur Verfügung gestellt. Die Abgebende Aktionärin hat ferner Citi für Rechnung der Konsortialbanken im Rahmen einer sog. Greenshoe-Option die Möglichkeit eingeräumt, bis zu 2.940.000 Aktien der Gesellschaft zum Platzierungspreis zu erwerben (siehe hierzu „*Stabilisierungsmaßnahmen, Mehrzuteilungen und Greenshoe-Option*“). Nach Durchführung des Angebots und unter Annahme der Platzierung der maximal angebotenen Anzahl von Aktien im Rahmen des Angebots sowie der vollständigen Ausübung der Greenshoe-Option wird die Freie und Hansestadt Hamburg über zwei Beteiligungsgesellschaften mindestens etwa 70% des Grundkapitals der Gesellschaft halten (siehe hierzu auch „*Aktionärsstruktur (vor und nach Durchführung des Angebots)*“).

Die Gesellschaft erhält im Rahmen dieses Angebots den Verkaufserlös (abzüglich vereinbarter Provisionen und Kosten) aus dem Verkauf der bis zu 4.800.000 neuen Aktien, die aus der von einer außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung der Gesellschaft stammen. Der Erlös aus dem Verkauf von Aktien der Gesellschaft aus dem Eigentum der Abgebenden Aktionärin fließt ausschließlich dieser zu.

Konsortialbanken sind als Joint Global Coordinators und Joint Bookrunners die Citigroup Global Markets Limited und J.P. Morgan Securities Ltd. sowie als weitere Konsortialbanken die Commerzbank Aktiengesellschaft, die Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG, die Hamburger Sparkasse AG, die HSH Nordbank AG und die M.M.Warburg & CO. Kommanditgesellschaft auf Aktien. Selling Agent ist die Bankhaus Lampe KG.

Preisspanne, Angebotszeitraum, Platzierungspreis und Zuteilung

Die Preisspanne, innerhalb derer Kaufangebote abgegeben werden können, sowie konkrete Zeitpunkte für Beginn und Ende des Angebotszeitraums werden in Form eines Nachtrags zu diesem Prospekt vor Beginn des Angebotszeitraums unter der Internetadresse der HHLA (<http://www.hhla.de/>) veröffentlicht und des Weiteren über elektronische Medien wie Reuters oder Bloomberg bekannt gemacht werden. Sofern nach dem Wertpapierhandelsgesetz erforderlich, wird außerdem eine Ad hoc-Mitteilung veröffentlicht. Der Nachtrag wird außerdem während der üblichen Geschäftszeiten bei der Gesellschaft und den Joint Global Coordinators in gedruckter Form kostenlos erhältlich sein. Eine Mitteilung über die Veröffentlichung des Nachtrags wird unverzüglich, voraussichtlich einen Werktag nach der Veröffentlichung des Nachtrags, in der Frankfurter Allgemeine Zeitung erscheinen. Bereits vor Bekanntgabe der Preisspanne und dem Beginn des Angebotszeitraums wird die Gesellschaft gemeinsam mit den Joint Global Coordinators voraussichtlich ab dem 22. Oktober 2007 mit der Vermarktung der Aktien beginnen.

Das Angebot, im Rahmen dessen Anleger die Möglichkeit erhalten, Kaufangebote für die Aktien abzugeben, beginnt voraussichtlich frühestens am 26. Oktober 2007 und spätestens am 9. November 2007 und endet voraussichtlich frühestens am 1. November 2007 und spätestens am 15. November 2007. Der Angebotszeitraum wird voraussichtlich fünf, mindestens jedoch drei Werktage betragen. Beginn und Ende des Angebotszeitraums werden zusammen mit der Preisspanne veröffentlicht werden. Interessierte Anleger werden gebeten, bezüglich der Einzelheiten des Angebots auf die Veröffentlichungen in den im vorstehenden Absatz genannten Medien zu achten. Kaufangebote von Privatanlegern für das öffentliche Angebot in der Bundesrepublik Deutschland können während des Angebotszeitraums bei den deutschen Niederlassungen der Konsortialbanken abgegeben werden. Am letzten Tag des Angebotszeitraums wird die Abgabe von Kaufangeboten für Privatanleger bis 12:00 Uhr MEZ und für institutionelle Anleger bis 14:00 Uhr MEZ möglich sein.

Die Gesellschaft und die Abgebende Aktionärin behalten sich gemeinsam mit den Joint Global Coordinators das Recht vor, die Anzahl der insgesamt angebotenen Aktien zu verringern, die obere und/oder untere Begrenzung der Preisspanne zu ermäßigen oder zu erhöhen und/oder den Angebotszeitraum zu verlängern oder zu verkürzen. Die Gesellschaft und die Abgebende Aktionärin können die gesamte Anzahl der im Rahmen des Angebots angebotenen Aktien höchstens bis zur Gesamtzahl von Aktien, für die laut des vor Beginn des Angebotszeitraums zu veröffentlichenden Nachtrags die Zulassung zum Handel im regulierten Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse und der Börse Hamburg beantragt wird, erhöhen. Die Veränderung der Anzahl der insgesamt angebotenen Aktien oder der Preisspanne oder die Verlängerung oder Verkürzung des Angebotszeitraums führen nicht zur Ungültigkeit bereits abgegebener Kaufangebote. Anlegern, die bereits ein Kaufangebot abgegeben haben, bevor der Nachtrag veröffentlicht wurde, wird durch das Wertpapierprospektgesetz das Recht eingeräumt, innerhalb von zwei Werktagen nach der Veröffentlichung des Nachtrags ihre Kaufangebote zu widerrufen. Statt eines Widerrufs besteht die Möglichkeit, bis zur Veröffentlichung des Nachtrags abgegebene Kaufangebote innerhalb von zwei Werktagen nach der Veröffentlichung des Nachtrags abzuändern oder neue limitierte oder unlimitierte Kaufangebote abzugeben. Sofern von der Möglichkeit, die Angebotsbedingungen zu ändern, Gebrauch gemacht wird, wird die Änderung über elektronische Medien wie Reuters oder Bloomberg, und, sofern nach Wertpapierhandelsgesetz und Wertpapierprospektgesetz erforderlich, als Ad hoc-Mitteilung und als Nachtrag zu diesem Prospekt veröffentlicht werden; eine individuelle Unterrichtung der Anleger, die Kaufangebote abgegeben haben, erfolgt auch in diesem Fall nicht.

Nach Ablauf des Angebotszeitraums wird der Platzierungspreis voraussichtlich frühestens am 1. November 2007 und spätestens am 15. November 2007 von der Gesellschaft, der Abgebenden Aktionärin und den Joint Global Coordinators mit Hilfe des im Bookbuilding-Verfahren erstellten sog. Orderbuchs gemeinsam festgelegt. Grundlage dieses Bookbuilding-Verfahrens wird die Preisspanne sein, die vor Beginn des Angebotszeitraums in Form eines Nachtrags zu diesem Prospekt veröffentlicht werden wird. Der Preisfestsetzung liegen die im vorgenannten Orderbuch gesammelten Kaufangebote zu Grunde, die von Investoren während des Angebotszeitraums abgege-

ben wurden. Diese Kaufangebote werden nach dem gebotenen Preis sowie nach der erwarteten Ausrichtung der betreffenden Investoren ausgewertet. Die Festsetzung des Platzierungspreises und der Zahl der zu platzierenden Aktien erfolgt auf dieser Grundlage zum einen im Hinblick auf eine angestrebte Erlösmaximierung. Zum anderen wird berücksichtigt, ob der Platzierungspreis und die Zahl der zu platzierenden Aktien angesichts der sich aus dem Orderbuch ergebenden Nachfrage nach den Aktien der Gesellschaft vernünftigerweise die Aussicht auf eine stabile Entwicklung des Aktienkurses im Zweitmarkt erwarten lassen. Dabei wird nicht nur den von den Investoren gebotenen Preisen und der Zahl der zu einem bestimmten Preis Aktien nachfragenden Investoren Rechnung getragen. Vielmehr werden auch die Zusammensetzung des Aktionärskreises der Gesellschaft (sog. Investoren-Mix), die sich bei der zu einem bestimmten Preis möglichen Zuteilung ergibt, und das erwartete Investorenverhalten berücksichtigt.

Kaufaufträge sind bis zum Ende des Angebotszeitraums frei widerruflich. Nach Festlegung des Platzierungspreises werden die angebotenen Aktien aufgrund der dann vorliegenden Angebote an Anleger zugeteilt. Der Platzierungspreis wird voraussichtlich frühestens am 1. November 2007 (und spätestens am 15. November 2007) im Wege einer Ad hoc-Mitteilung über ein elektronisch betriebenes Informationssystem und unter der Internetadresse der Gesellschaft sowie voraussichtlich frühestens am darauf folgenden Werktag durch Bekanntmachung in der Frankfurter Allgemeine Zeitung veröffentlicht werden. Anleger, die ihr Kaufangebot über einen der Joint Global Coordinators erteilt haben, können den Platzierungspreis sowie die Anzahl der ihnen jeweils zugeteilten Aktien voraussichtlich frühestens am 2. November 2007 (und spätestens am 16. November 2007) bei diesem Joint Global Coordinator erfragen. Die buchmäßige Lieferung der zugeteilten Aktien gegen Zahlung des Platzierungspreises erfolgt voraussichtlich frühestens am 6. November 2007 und spätestens am 20. November 2007. Insbesondere für den Fall, dass das Platzierungsvolumen nicht ausreicht, sämtliche Kaufaufträge zum Platzierungspreis zu bedienen, behalten sich die Konsortialbanken vor, Kaufangebote nicht oder nur teilweise anzunehmen.

Zeitplan für das Angebot

Für das Angebot, für das vorbehaltlich einer Verlängerung oder Verkürzung eine Dauer von fünf, mindestens jedoch drei Werktagen geplant ist, ist folgender Zeitplan vorgesehen, der in Form eines Nachtrags zu diesem Prospekt konkretisiert werden wird:

| | |
|---|--|
| 19. Oktober 2007 | Billigung des Prospekts durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht („BaFin“) |
| | Veröffentlichung des von der BaFin gebilligten Prospekts unter der Internetadresse der HHLA-Gruppe |
| 22. Oktober 2007 | Beginn der Vermarktung (Roadshow) |
| Spätestens 23. Oktober 2007 | Veröffentlichung der Hinweisbekanntmachung über die Veröffentlichung des Prospekts in der Frankfurter Allgemeine Zeitung |
| Frühestens am 26. Oktober 2007 und spätestens am 9. November 2007 | Veröffentlichung der Preisspanne und des Angebotszeitraums in einem Nachtrag unter der Internetadresse der Gesellschaft, unmittelbar nach Billigung des entsprechenden Nachtrags zum Prospekt durch die BaFin; Beginn des Angebotszeitraums |
| Frühestens am 29. Oktober 2007 und spätestens am 12. November 2007 | Mitteilung über die Veröffentlichung des Nachtrags zum Prospekt zur Preisspanne und zum Angebotszeitraum in der Frankfurter Allgemeine Zeitung |

| | |
|---|---|
| Am Tag des Endes des Angebotszeitraums (frühestens am 1. November 2007 und spätestens am 15. November 2007) | Zulassungsbeschluss der Frankfurter Wertpapierbörse Ende des Angebotszeitraums für Privatanleger (natürliche Personen) um 12:00 Uhr mittags (MEZ) und für institutionelle Anleger um 14:00 Uhr (MEZ) Preisfestsetzung und Zuteilung; Veröffentlichung des Platzierungspreises als Ad hoc-Mitteilung über ein elektronisch betriebenes Informationssystem und unter der Internetadresse der Gesellschaft Veröffentlichung des Zulassungsbeschlusses der Frankfurter Wertpapierbörse |
| Einen Bankarbeitstag nach Ende des Angebotszeitraums (frühestens am 2. November 2007 und spätestens am 16. November 2007) | Notierungsaufnahme, erster Handelstag |
| Frühestens am 3. November 2007 und spätestens am 17. November 2007 | Veröffentlichung des Platzierungspreises in der Frankfurter Allgemeine Zeitung; Veröffentlichung der bei der Platzierung verwendeten Zuteilungsgrundsätze per Pressemitteilung |
| Zwei Bankarbeitstage nach Notierungsaufnahme (frühestens am 6. November 2007 und spätestens am 20. November 2007) | Buchmäßige Lieferung der Aktien gegen Zahlung des Platzierungspreises |

Dieser Prospekt wird auf der Internet-Seite der Gesellschaft unter <http://www.hhla.de/> veröffentlicht werden. Der Prospekt wird außerdem voraussichtlich ab dem 22. Oktober 2007 während der üblichen Geschäftszeiten bei der Gesellschaft und den Konsortialbanken kostenlos erhältlich sein.

Allgemeine und besondere Angaben über die Aktien

Stimmrecht

Jede A-Aktie gewährt in der Hauptversammlung der Gesellschaft eine Stimme. Beschränkungen des Stimmrechts bestehen nicht.

Gewinnanteilberechtigung

Die angebotenen A-Aktien sind hinsichtlich des Teilkonzerns Hafenlogistik mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2007 ausgestattet. An einem etwaigen Liquidationserlös nehmen sie entsprechend ihrem rechnerischen Anteil am Grundkapital teil.

Form und Verbriefung der Aktien

Alle A-Aktien der Gesellschaft wurden und werden nach der derzeit gültigen Satzung der Gesellschaft als auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien ausgegeben. Das derzeitige Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von € 70.300.000,00 ist in einer oder mehreren Globalurkunden ohne Gewinnanteilscheine verbrieft, die bei der Clearstream Banking AG (A-Aktien) bzw. in Streifbandverwahrung (S-Aktien) hinterlegt sind bzw. werden. Die aus der von einer außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung stammenden A-Aktien im Zusammenhang mit dem Angebot werden ebenfalls in einer Globalurkunde verbrieft und bei der Clearstream Banking AG hinterlegt werden.

Der Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ihrer Anteile ist gemäß § 5 Absatz 2 der Satzung der Gesellschaft ausgeschlossen, soweit dies gesetzlich zulässig und nicht eine Verbriefung nach den Regeln der Wertpapierbörse erforderlich ist, an der die Aktien zugelassen sind. Die Form der Aktienurkunden bestimmt der Vorstand. Die angebotenen Aktien sind mit den gleichen Rechten ausgestattet wie alle anderen Aktien der Gesellschaft und vermitteln keine darüber hinausgehenden Rechte oder Vorteile.

Lieferung und Abrechnung

Die Lieferung der angebotenen Aktien gegen Zahlung des Platzierungspreises und der üblichen Effektenprovision erfolgt voraussichtlich frühestens am 6. November 2007 und spätestens am 20. November 2007. Die Aktien werden den Aktionären als Miteigentumsanteile an der jeweiligen Globalurkunde zur Verfügung gestellt.

Nach Wahl des Anlegers werden die im Rahmen des Angebots erworbenen Aktien entweder dem Depot eines deutschen Kreditinstituts bei der Clearstream Banking AG, Neue Börsenstraße 1, 60457 Frankfurt am Main, für Rechnung dieses Anlegers oder dem Depot eines Teilnehmers an der Euroclear Bank S.A. / N.V., 1, Boulevard Roi Albert II, 1120 Brüssel, Belgien, gutgeschrieben.

ISIN/WKN/Common Code/Börsenkürzel

| | |
|---|--------------|
| International Securities Identification Number (ISIN) | DE000A0S8488 |
| Wertpapier-Kenn-Nummer (WKN) | A0S848 |
| Common Code | 032739903 |
| Börsenkürzel | HHFA |

Übertragbarkeit der Aktien

Die Aktien können nach den für auf den Namen lautende Aktien geltenden rechtlichen Vorschriften frei übertragen werden. Mit Ausnahme der in den Abschnitten „Marktschutzvereinbarung der Gesellschaft und Verkaufsbeschränkungen (Lock-up)“ und „Angaben über das Kapital der HHLA — Mitarbeiterbeteiligungsprogramm“ dargestellten Einschränkungen bestehen keine Veräußerungsverbote oder Einschränkungen im Hinblick auf die Übertragbarkeit der Aktien der Gesellschaft.

Abgebende Aktionärin

Die folgende Übersicht zeigt den Namen der Aktionärin, die im Rahmen des Angebots A-Aktien der Gesellschaft veräußern wird (die „Abgebende Aktionärin“), die Anzahl der von ihr gehaltenen A-Aktien, sowie die Anzahl der A-Aktien, die sie im Rahmen dieses Angebots zu veräußern beabsichtigt. Zu weiteren Angaben zur Aktionärsstruktur der Gesellschaft siehe „Aktionärsstruktur (vor und nach Durchführung des Angebots)“.

| <u>Abgebende Aktionärin</u> | <u>Anzahl der gehaltenen A-Aktien</u> | <u>Voraussichtliche Anzahl der zu verkaufenden A-Aktien (ohne Greenshoe-Option)</u> | <u>Voraussichtliche Anzahl der Greenshoe-A-Aktien</u> |
|---|---------------------------------------|---|---|
| HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH | 33.392.177 | 17.100.000 | 2.940.000 |

Kriterien der Zuteilung

Zwischen der Gesellschaft, der Abgebenden Aktionärin und den Konsortialbanken bestehen vor Beginn des Angebotszeitraums keine Vereinbarungen über das Zuteilungsverfahren. Die Gesellschaft, die Abgebende Aktionärin und die Joint Global Coordinators werden hinsichtlich der Zuteilung an Privatanleger die „Grundsätze für die Zuteilung von Aktienemissionen an Privatanleger“ beachten, die am 7. Juni 2000 von der Börsensachverständigenkommission beim Bundesministerium der Finanzen herausgegeben wurden. Die Gesellschaft, die Abgebende Aktionärin und die Joint Global Coordinators werden die Einzelheiten des Zuteilungsverfahrens nach Beendigung des Angebotszeitraums festlegen und nach Maßgabe der Zuteilungsgrundsätze veröffentlichen. Die Zuteilung im Rahmen des Angebots an Privatanleger in Deutschland wird nach einheitlichen Kriterien für alle Konsortialbanken und ihre angeschlossenen Institute erfolgen.

Die Gesellschaft beabsichtigt, ihren Mitarbeitern, die bei einem Unternehmen beschäftigt sind, an dem die HHLA unmittelbar oder mittelbar mindestens 50% der Anteile hält, im Rahmen des Angebots anzubieten, Aktien im Gegenwert von bis zu € 2.800,00 bevorrechtigt zu einem 50% vergünstigten Ausgabepreis zu erwerben. Teilhabeberechtigt sind Mitarbeiter, sofern sie sich zum Zeitpunkt der Billigung dieses Wertpapierprospekts durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht in einem ungekündigten Arbeits- oder Ausbildungsverhältnis befinden.

den, das spätestens seit dem 1. November 2006 (beginnend) ununterbrochen besteht. Weitere Einzelheiten der Mitarbeiterbeteiligung sind im Kapitel „Angaben über das Kapital der HHLA — Mitarbeiterbeteiligungsprogramm“ enthalten.

Stabilisierungsmaßnahmen, Mehrzuteilungen und Greenshoe-Option

Im Zusammenhang mit der Platzierung der angebotenen Aktien handelt Citi oder die in ihrem Namen handelnden Personen als Stabilisierungsmanager und kann Maßnahmen ergreifen, die auf die Stützung des Börsen- oder Marktpreises der Aktien der Gesellschaft abzielen, um einen bestehenden Verkaufsdruck auszugleichen (Stabilisierungsmaßnahmen).

Es besteht keine Verpflichtung des Stabilisierungsmanagers, Stabilisierungsmaßnahmen zu ergreifen. Daher wird nicht garantiert, dass Stabilisierungsmaßnahmen überhaupt durchgeführt werden. Sofern Stabilisierungsmaßnahmen ergriffen werden, können diese jederzeit ohne vorherige Bekanntgabe beendet werden. Derartige Maßnahmen können ab dem Zeitpunkt der Aufnahme der Börsennotierung der Aktien der Gesellschaft im regulierten Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse und der Börse Hamburg vorgenommen werden und müssen spätestens am dreißigsten Kalendertag nach diesem Zeitpunkt beendet sein (Stabilisierungszeitraum).

Diese Maßnahmen können zu einem höheren Börsen- bzw. Marktpreis der Aktien der Gesellschaft führen, als es ohne diese Maßnahmen der Fall wäre. Darüber hinaus kann sich vorübergehend ein Börsen- bzw. Marktpreis auf einem Niveau ergeben, das nicht dauerhaft ist. In Bezug auf mögliche Stabilisierungsmaßnahmen können Anleger neben den bis zu 4.800.000 neuen Aktien der Gesellschaft aus einer im Zusammenhang mit dem Angebot von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung und bis zu 17.100.000 bestehenden Aktien aus dem Eigentum der Abgebenden Aktionärin weitere Aktien der Gesellschaft im Rahmen des Angebots zugeteilt werden (sog. Mehrzuteilung). Die zur Vornahme einer möglichen Mehrzuteilung benötigten Aktien der Gesellschaft werden Citi (für Rechnung der Konsortialbanken) im Wege eines sog. Wertpapierdarlehens von der Abgebenden Aktionärin vorübergehend zur Verfügung gestellt. Im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung wird die Abgebende Aktionärin Citi die Option einräumen, bis zum dreißigsten Kalendertag nach der Aufnahme der Börsennotierung der Aktien der Gesellschaft bis zu 2.940.000 weitere Aktien der Gesellschaft für Rechnung der Konsortialbanken zum Platzierungspreis (abzüglich vereinbarter Provisionen) zu erwerben (sog. Greenshoe-Option). Diese Greenshoe-Option kann durch Citi in dem Umfang ausgeübt werden, wie Aktien im Wege der Mehrzuteilung platziert worden sind.

Nach Ende des Stabilisierungszeitraums wird innerhalb einer Woche in der Frankfurter Allgemeine Zeitung bekannt gegeben, ob eine Stabilisierungsmaßnahme durchgeführt wurde oder nicht, zu welchem Termin mit der Kursstabilisierung begonnen wurde, zu welchem Termin die letzte Kursstabilisierungsmaßnahme sowie innerhalb welcher Kursspanne die Stabilisierung erfolgte, und zwar letzteres für jeden Termin, zu dem eine Kursstabilisierungsmaßnahme durchgeführt wurde. Die Ausübung der Greenshoe-Option, der Zeitpunkt der Ausübung sowie Zahl und Art der betroffenen Aktien werden ebenfalls unverzüglich in der Weise veröffentlicht, wie sie vorstehend für die Veröffentlichung von Informationen über die Durchführung von Stabilisierungsmaßnahmen nach Ende des Stabilisierungszeitraums beschrieben ist.

Marktschutzvereinbarung der Gesellschaft und Veräußerungsbeschränkungen (Lock-up)

Die Gesellschaft hat sich in dem am 19. Oktober 2007 mit den Konsortialbanken abgeschlossenen Übernahmevertrag u.a. verpflichtet, bis zum Ablauf von sechs Monaten nach der Notierungsaufnahme der Aktien der Gesellschaft weder durch die Gesellschaft noch den Vorstand noch den Aufsichtsrat ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Joint Global Coordinators

- (i) eine Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzukündigen oder durchzuführen; oder
- (ii) ihrer Hauptversammlung eine Kapitalerhöhung zur Beschlussfassung vorzuschlagen; oder
- (iii) eine Emission von mit Wandlungs- oder Optionsrechten auf Aktien der Gesellschaft ausgestatteten Finanzinstrumenten anzukündigen, durchzuführen oder vorzuschlagen; oder
- (iv) andere wirtschaftlich mit den unter (i) bis (iii) beschriebenen vergleichbare Transaktionen anzukündigen, durchzuführen oder vorzuschlagen.

Ausgenommen hiervon sind die Ausgabe von Aktien bzw. sonstiger Wertpapiere im Rahmen von Mitarbeiterbeteiligungsprogrammen einschließlich Aktienoptionsprogrammen oder im Rahmen von Joint Ventures oder Unternehmenserwerben.

Die Abgebende Aktionärin und die HGV (in einer separaten Marktschutzvereinbarung) haben sich gegenüber den Konsortialbanken verpflichtet, bis zum Ablauf von 18 Monaten nach der Notierungsaufnahme der Aktien der Gesellschaft an der Frankfurter Wertpapierbörse ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Joint Global Coordinators weder

- (i) direkt noch indirekt zu veranlassen oder zuzustimmen, dass Aktien der Gesellschaft oder andere Wertpapiere, die in Aktien umgewandelt oder dafür eingetauscht werden können oder ein Recht zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft verkörpern, von der Gesellschaft ausgegeben, verkauft, angeboten oder vermarktet werden oder ein darauf bezogenes Angebot bekannt gemacht wird;
- (ii) mittelbar noch unmittelbar Aktien oder andere Wertpapiere der Gesellschaft zu verkaufen, zu vertreiben, zu übertragen oder in anderer Weise darüber zu verfügen;
- (iii) irgendeine Transaktion (einschließlich Derivat-Geschäfte) abzuschließen, die wirtschaftlich einem Verkauf entspricht;
- (iv) Kaufangebote einzuholen oder anderweitige Rechte auszuüben, sofern eine solche Maßnahme eine Verpflichtung zur Registrierung der gegenwärtigen Aktien oder anderer Wertpapiere der Gesellschaft, die in Aktien umgewandelt oder dafür eingetauscht werden können, nach Maßgabe der U.S.-Wertpapiergesetze begründen würde; noch
- (v) irgendeine Transaktion abzuschließen oder anderweitige Handlung vorzunehmen, die wirtschaftlich einer der unter (i) bis (iv) beschriebenen Handlungen entspricht.

Ausgenommen von den vorstehenden Verpflichtungen ist, im Fall von (i), jede Handlung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Wertpapieren durch die Gesellschaft, soweit diese der Gesellschaft selbst gestattet ist, sowie in den Fällen von (ii) bis (iv), eine Übertragung von Aktien der Gesellschaft an im Sinne von § 15 AktG verbundene Unternehmen der Abgebenden Aktionärin, bzw. der HGV sofern diese verbundenen Unternehmen den Verpflichtungen der Abgebenden Aktionärin bzw. der HGV aus dem Übernahmevertrag bzw. der Marktschutzvereinbarung beitreten und sich gegenüber den Konsortialbanken verpflichten, die erhaltenen Aktien an die Abgebende Aktionärin bzw. die HGV unverzüglich zurück zu übertragen, sobald sie nicht mehr verbundene Unternehmen der Abgebenden Aktionärin bzw. der HGV sind.

Börsenzulassung und Notierungsaufnahme

Die Zulassung der A-Aktien der Gesellschaft zum Börsenhandel im regulierten Markt sowie gleichzeitig zum Teilbereich des regulierten Markts mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) an der Frankfurter Wertpapierbörse sowie im regulierten Markt an der Börse Hamburg wird voraussichtlich am 22. Oktober 2007 beantragt werden. Der Zulassungsbeschluss wird voraussichtlich frühestens am 1. November 2007 und spätestens am 15. November erteilt werden. Eine Entscheidung über die Zulassung obliegt allein der Frankfurter Wertpapierbörse und der Börse Hamburg. Die Notierungsaufnahme an der Frankfurter Wertpapierbörse sowie an der Börse Hamburg ist derzeit frühestens für den 2. November 2007 und spätestens für den 16. November 2007 vorgesehen.

Die führenden Konsortialbanken einer Emission stellen regelmäßig Kaufangebote bereits zum Zeitpunkt der Aufnahme der Börsennotierung ein, um die Bildung des ersten Börsenkurses zu unterstützen. Dies kann zur Bildung eines höheren ersten Börsenpreises führen, als es ohne diese Maßnahmen der Fall wäre.

Designated Sponsors

Citi und JPMorgan übernehmen jeweils die Funktion des Designated Sponsors der an der Frankfurter Wertpapierbörse und der Börse Hamburg gehandelten Aktien der Gesellschaft, wobei Citi und JPMorgan jeweils berechtigt sind, einen entsprechend zugelassenen Dritten mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben zu betrauen. Nach dem Designated Sponsor Vertrag zwischen Citi und JPMorgan sowie der Gesellschaft werden Citi und JPMorgan u.a. während der täglichen Handelszeiten limitierte Kauf- und Verkaufsaufträge für Aktien der Gesellschaft in das elektronische Handelssystem der Frankfurter Wertpapierbörse und der Börse Hamburg einstellen. Dadurch soll insbesondere eine höhere Liquidität des Handels in den Aktien erreicht werden.

GRÜNDE FÜR DAS ANGEBOT UND VERWENDUNG DES EMISSIONSERLÖSES

Die Gesellschaft hat verschiedene Gründe für das Angebot. Der mit dem Angebot verbundene Zugang zum Kapitalmarkt eröffnet der Gesellschaft vor allem die Möglichkeit, neues Eigenkapital am Kapitalmarkt aufzunehmen. Die Gesellschaft stärkt auf diese Weise ihre Eigenkapitalausstattung und verbessert ihre Finanzierungsfähigkeit und -flexibilität im Hinblick auf das geplante Wachstum. Der Nettoemissionserlös soll der Finanzierung von Investitionen der Gesellschaft zur Realisierung des weiteren Wachstums dienen. Das Angebot soll der Gesellschaft insbesondere ermöglichen, Investitionen im Bereich Container hinsichtlich des Ausbaus der Kapazitäten und im Bereich Intermodal hinsichtlich des Ausbaus der Hinterlandterminals und der Erweiterung der geographischen Reichweite in Zentral- und Osteuropa zu tätigen.

Der der Gesellschaft zufließende Nettoemissionserlös ist das Produkt aus dem noch festzulegenden Platzierungspreis und der Anzahl der tatsächlich platzierten neuen Aktien aus der von der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung (Bruttoemissionserlös) abzüglich der gesamten von der Gesellschaft zu tragenden Kosten für das Angebot (einschließlich Provisionen). Die Gesellschaft beabsichtigt, einen Bruttoemissionserlös von rund € 100,00 Mio. zu erzielen.

Der Nettoemissionserlös hängt demnach u.a. von der tatsächlich platzierten Anzahl von Aktien sowie dem letztlich festgelegten Platzierungspreis ab. Eine verlässliche Aussage zur Höhe dieses Betrages oder Spannweiten kann frühestens nach Festlegung der Platzierungspreisspanne getroffen werden. Die Preisspanne wird davon abhängen, wie sich die voraussichtliche Bewertung der Aktien der Gesellschaft im Rahmen der Vermarktungsphase („Roadshow“) entwickeln wird und welche Indikationen sich für die Gesellschaft, die Abgebende Aktionärin und die Konsortialbanken, welche die Preisspanne gemeinsam festlegen werden, ergeben werden. Hierbei ist ferner entscheidend, wie sich das Marktumfeld und die Einschätzung des Markts, in dem die Gesellschaft tätig ist, zum Zeitpunkt der Festlegung der Preisspanne darstellen werden. Die Gesellschaft wird eine Schätzung des Nettoemissionserlöses im Rahmen des Nachtrags zu diesem Prospekt, mit dem u.a. die Preisspanne bekannt gemacht wird, veröffentlichen.

Aufgrund der Abhängigkeit der Kosten von der Gesamtzahl der platzierten Aktien (einschließlich Greenshoe-Aktien) und dem Platzierungspreis, durch die sich die Höhe der Provisionen bestimmt, lassen sich die Kosten zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verlässlich vorhersagen. Die Gesellschaft schätzt, dass die von ihr zu tragenden Gesamtkosten (einschließlich Provisionen der Konsortialbanken) unter Annahme eines Bruttoemissionserlöses in Höhe von € 100 Mio. sowie einer angenommenen vollständigen Zahlung der Erfolgsvergütung für die Konsortialbanken voraussichtlich bis zu € 6 Mio. betragen werden. Die Gesellschaft wird eine weitere Schätzung der Gesamtkosten des Börsengangs (einschließlich der Provisionen der Konsortialbanken) im Rahmen des Nachtrags zu diesem Prospekt, mit dem die Preisspanne bekannt gemacht wird, veröffentlichen.

Die Abgebende Aktionärin beabsichtigt im Rahmen des Angebots, insgesamt bis zu 20.040.000 ihrer A-Aktien zu veräußern. Eine verlässliche Aussage über die Höhe des der Abgebenden Aktionärin zufließenden Betrags kann frühestens nach Festlegung der Platzierungspreisspanne getroffen werden. Die Gesellschaft wird eine Schätzung dieses Betrags im Rahmen des Nachtrags zu diesem Prospekt, mit dem die Preisspanne bekannt gemacht wird, veröffentlichen.

Die Abgebende Aktionärin beabsichtigt, den von ihr erzielten Emissionserlös nach Abzug der Kosten an ihre mittelbare Gesellschafterin, die Freie und Hansestadt Hamburg, weiterzuleiten, damit diese den Emissionserlös für die Instandhaltung, Modernisierung und Erweiterung der Infrastruktur des Hafens verwenden kann. Bis zur bedarfsgerechten Verwendung steht der Veräußerungserlös der Abgebenden Aktionärin im Rahmen ihres Liquiditätsmanagements zur Verfügung.

DIVIDENDENPOLITIK UND ANTEILIGES ERGEBNIS

Sofern die Gesellschaft in ihrem Einzelabschluss keinen Bilanzgewinn ausweist, darf sie nach deutschem Recht keine Dividenden ausschütten. Soweit die Gesellschaft in der Zukunft in ihrem Einzelabschluss einen Bilanzgewinn ausweisen wird, plant sie vorbehaltlich der Entscheidung der Hauptversammlung der Gesellschaft, an ihre Aktionäre eine angemessene Dividende auszuschütten und den restlichen Teil zur Finanzierung der Fortentwicklung ihres Geschäfts und des organischen Wachstums sowie unter Umständen zur Finanzierung von Akquisitionen zu verwenden. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass nach § 26 Absatz 1 der Satzung der Gesellschaft Vorstand und Aufsichtsrat ermächtigt sind, bei der Feststellung des Jahresabschlusses den Jahresüberschuss, der nach Abzug der in die gesetzliche Rücklage einzustellenden Beträge und eines Verlustvortrages verbleibt, ganz oder zum Teil in andere Gewinnrücklagen einzustellen. Die Einstellung eines größeren Teils als der Hälfte des Jahresüberschusses ist nicht zulässig, soweit die anderen Gewinnrücklagen die Hälfte des Grundkapitals übersteigen oder nach der Einstellung übersteigen würden.

Die Inhaber der A-Aktien und der S-Aktien beschließen gemäß § 28 der Satzung der HHLA gemeinsam in der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns der Gesellschaft. Gemäß § 4 Abs. 1 der Satzung der HHLA richtet sich die Dividendenberechtigung der Inhaber der S-Aktien nach der Höhe des dem Teilkonzern Immobilien zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns und die Dividendenberechtigung der Inhaber der A-Aktien nach der Höhe des verbleibenden Teils des Bilanzgewinns der HHLA. Grundlage der Ermittlung des jeweiligen Bilanzgewinns der beiden Teilkonzerne sind zusätzliche entsprechend handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften aufzustellende Einzelabschlüsse für die beiden Teilkonzerne, die als Teil des Anhangs des Jahresabschlusses der Gesellschaft darzustellen und insofern von der Prüfung des Jahresabschlusses der Gesellschaft umfasst sind. Eine ausführliche Darstellung der Aufteilung des Grundkapitals der Gesellschaft in A- und S-Aktien ist im Kapitel „Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien“ enthalten. Die mit der Aufteilung des Grundkapitals in zwei Aktiengattungen, die Rechte an verschiedenen Sparten verbriefen, einhergehenden Risiken sind unter „Risikofaktoren — Risiken im Zusammenhang mit dem Angebot und der Aktionärsstruktur — Die HHLA-Gruppe ist Risiken aufgrund der Unterteilung ihres Grundkapitals in A- und S-Aktien ausgesetzt.“ dargestellt.

Die nachfolgende Übersicht stellt die (auf eine Dezimalstelle gerundeten) Ergebnisse der Gesellschaft und der HHLA-Gruppe und das Ergebnis pro Aktie nach IFRS (einschließlich der Ergebnisse der Vermögenswerte, die seit dem 1. Januar 2007 im Teilkonzern Immobilien erfasst werden, der nicht Gegenstand dieses Angebots ist) bzw. nach deutschen Rechnungslegungsgrundsätzen und den deutschen Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung (zusammen in diesem Prospekt als „HGB“ bezeichnet) vor Durchführung der Kapitalerhöhung dar:

| | Sechsmonats- zeitraum zum 30. Juni | | Geschäftsjahr zum 31. Dezember | | | |
|--|--|------|--------------------------------|------|------|------|
| | 2007 | 2006 | 2006 | 2005 | 2005 | 2004 |
| | IFRS | IFRS | IFRS | IFRS | HGB | HGB |
| | (in €, soweit nicht anders angegeben) | | | | | |
| | (ungeprüft) | | | | | |
| Konsolidiertes Ergebnis (in Mio.) | 79,3 | 46,2 | 116,9 | 69,4 | 60,7 | 35,2 |
| Je Aktie* | 1,17 | 0,74 | 2,19 | 1,30 | 1,14 | 0,66 |
| Ergebnis der Gesellschaft nach HGB-Einzelabschluss (in Mio.) | n/a | n/a | 50,7 | 34,5 | 34,5 | 28,2 |
| Je Aktie* | n/a | n/a | 0,95 | 0,65 | 0,65 | 0,53 |
| Ausschüttung (in Mio.) | n/a | n/a | 11,0 | 8,0 | 8,0 | 3,5 |
| Je Aktie* | n/a | n/a | 0,21 | 0,15 | 0,15 | 0,07 |

* Das Ergebnis je Aktie wurde für die Geschäftsjahre 2006, 2005 und 2004 unter Berücksichtigung der Neueinteilung des Grundkapitals in 53.300.000 Aktien, die am 28. Juni 2007 von der Hauptversammlung beschlossen und am 10. Juli 2007 in das Handelsregister eingetragen wurde, errechnet.

Der Aufsichtsrat der HHLA hat am 14. Dezember 2006 den Vorschlag des Vorstands angenommen und beschlossen, statt der bislang von der Gesellschaft angewendeten handelsrechtlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethode für Pensionsrückstellungen künftig grundsätzlich die durch IAS 19 für leistungsorientierte Pensionspläne

vorgesehene Anwartschaftsbarwertmethode zu verwenden. Als Folge werden versicherungsmathematische Gewinne und Verluste im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Änderung des betreffenden Bilanzierungsgrundsatzes wird voraussichtlich dazu führen, dass die nach der Anwartschaftsbarwertmethode zum 31. Dezember 2007 zu ermittelnde Pensionsrückstellung den sich nach der bisherigen Methode ergebenden Rückstellungsbetrag um bis zu € 90 Mio. übersteigt. Gleichzeitig werden das Jahresergebnis und das Eigenkapital der HHLA zum 31. Dezember 2007 voraussichtlich ebenfalls um bis zu € 90 Mio. verringert werden. Dieser Effekt könnte die Fähigkeit der HHLA, Dividenden für das Jahr 2007 auszuschütten, beeinträchtigen.

KAPITALAUSSTATTUNG

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Kapitalausstattung (einschließlich der Finanzverschuldung) der HHLA zum 30. Juni 2007. Die Kapitalausstattung der Gesellschaft wird sich nach Durchführung des Angebots in Abhängigkeit vom Umfang der Durchführung der Kapitalerhöhung und von der Höhe des Platzierungspreises verändern. Eine aktualisierte und an die sich aus der Durchführung des Angebots ergebenden Veränderungen angepasste Tabelle zur Kapitalausstattung wird in dem Nachtrag veröffentlicht werden, in dem auch die Preisspanne, innerhalb derer Kaufangebote abgegeben werden können, bekannt gegeben wird. Zu diesem Nachtrag siehe „Das Angebot – Preisspanne, Angebotszeitraum, Platzierungspreis und Zuteilung“.

Die Angaben in der Tabelle beruhen auf dem ungeprüften Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2007 der Gesellschaft, der auf der Grundlage der IFRS erstellt wurde und im Finanzteil dieses Prospekts abgedruckt ist. Diese Tabelle sollte im Zusammenhang mit diesem ungeprüften Konzern-Zwischenabschluss und den dazugehörigen Erläuterungen gelesen werden (siehe „Finanzteil“).

| | 30. Juni 2007 (ungeprüft) (in Mio. €) |
|--|---|
| Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestand | 13,3 |
| Kurzfristige Einlagen | 0,7 |
| Wertpapiere als kurzfristiges Vermögen | 0,0 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 14,0 |
| Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten | 81,4 |
| davon besichert | 6,9 |
| davon unbesichert | 74,5 |
| Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten | 282,2 |
| davon besichert | 11,5 |
| davon unbesichert | 270,7 |
| davon durch Dritte garantiert | 119,0 |
| Summe finanzielle Verbindlichkeiten | 363,6 |
| Netto-Finanzschulden⁽¹⁾ | 349,6 |
| Gezeichnetes Kapital ⁽²⁾ | 53,3 |
| davon A-Aktien | 51,3 |
| Kapitalrücklage ⁽²⁾ | 36,0 |
| davon A-Aktien | 34,8 |
| Summe der in dieser Tabelle berücksichtigten Eigenkapitalpositionen⁽³⁾ | 89,3 |
| Kapitalisierung gesamt | 438,9 |

(1) Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten zuzüglich langfristige finanzielle Verbindlichkeiten abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

(2) Durch Beschluss der Hauptversammlung der HHLA vom 31. August 2007 wurde das Grundkapital aus Gesellschaftsmitteln von € 53,3 Mio. um € 17,0 Mio. auf € 70,3 Mio. (davon A-Aktien: € 67,6 Mio.) durch Ausgabe von 17.000.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien, davon 16.345.500 A-Aktien und 654.500 S-Aktien, jeweils mit einem anteiligen auf die einzelne Aktie entfallenden Betrag des Grundkapitals von € 1,00, an die bisherigen Aktionäre der Gesellschaft im Verhältnis zu ihrer Beteiligung an den Aktien der HHLA, erhöht. Die Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln ist am 7. September 2007 durch Eintragung in das Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg wirksam geworden. Infolge dieser Kapitalerhöhung hat sich die Kapitalrücklage am 7. September 2007 von € 36,0 um € 17,0 Mio. auf € 19,0 Mio. verringert (davon entfallend auf die A-Aktien: € 18,5 Mio.).

(3) Die weiteren Bestandteile des Eigenkapitals nach IFRS per 30. Juni 2007 sind nachfolgend dargestellt:

| | |
|--|-------|
| Erwirtschaftetes Eigenkapital | 179,0 |
| davon A-Aktien | 163,9 |
| Kumuliertes übriges Eigenkapital | 41,4 |
| davon A-Aktien | 40,6 |
| Anteile von Minderheiten am Eigenkapital | 64,2 |

Die auch für den Zeitraum nach dem 30. Juni 2007 anhaltend positive Umsatz- und Ertragsentwicklung (vgl. „Angaben über den jüngsten Geschäftsgang und Geschäftsaussichten“) hat sich auch positiv auf die vorgenannten Positionen ausgewirkt; da die HHLA keine konsolidierten Monatsabschlüsse aufstellt, sind genaue Angaben zu der Umsatz- und Ertragsentwicklung nach dem 30. Juni 2007 nicht möglich.

Die Kapitalausstattung (einschließlich der Finanzverschuldung) der HHLA-Gruppe hat sich mit Ausnahme des vorstehend Dargestellten zum Datum dieses Prospekts gegenüber dem 30. Juni 2007 nicht wesentlich verändert.

Die A-Aktien, die Gegenstand dieses Angebots sind, entfallen zum Teil auf eine von einer außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließende Kapitalerhöhung (siehe „*Das Angebot*“). Die Gesellschaft beabsichtigt, mit dieser Kapitalerhöhung einen Bruttoemissionserlös von rund € 100 Mio. zu erzielen (siehe „*Gründe für das Angebot und Verwendung des Emissionserlöses*“). Die Gesellschaft ist der Auffassung, dass sie über ausreichend Geschäftskapital (Eigen- und Fremdkapital) verfügt, um ihren Finanzierungsbedarf in den nächsten zwölf Monaten zu decken.

VERWÄSSERUNG

Aufgrund der Abhängigkeit des der Gesellschaft im Rahmen des Angebots zufließenden Nettoemissionserlöses vom Platzierungspreis lassen sich die der Gesellschaft aufgrund des Börsengangs zufließenden Erlöse frühestens abschätzen, wenn die Preisspanne feststeht. Angaben über diese Erlöse sowie deren Auswirkung auf den Nettobuchwert der konsolidierten Vermögenswerte der HHLA, den damit einhergehenden Anstieg des Nettobuchwerts der konsolidierten Vermögenswerte je Aktie der Abgebenden Aktionärin sowie der damit einhergehenden Verwässerung je Aktie für die Erwerber der angebotenen Aktien werden mit dem Nachtrag, mit dem die Preisspanne bekannt gemacht wird, veröffentlicht. Die Preisspanne wird davon abhängen, wie sich die voraussichtliche Bewertung der Aktien der Gesellschaft im Rahmen der frühestens ab dem 26. Oktober 2007 und spätestens ab dem 9. November 2007 geplanten Vermarktungsphase entwickeln wird und welche Indikationen sich für die Gesellschaft und die Joint Global Coordinators aus diesen Gesprächen ergeben werden. Für die Preisspanne wird ferner entscheidend sein, wie sich das Marktumfeld und die Einschätzung des Sektors, in dem die Gesellschaft tätig ist, zum Zeitpunkt der Festlegung der Preisspanne darstellen. Vorbehaltlich der vorgenannten Einflussfaktoren gilt u.a. Folgendes:

Der Nettobuchwert der konsolidierten Vermögenswerte der Gesellschaft belief sich zum 30. Juni 2007 auf € 373,9 Mio.; das entspricht rund € 5,3 je Aktie (berechnet auf Basis der Anzahl der derzeit ausstehenden 70.300.000 Aktien der Gesellschaft). Der Nettobuchwert der konsolidierten Vermögenswerte je Aktie umfasst alle Vermögenswerte abzüglich aller Verbindlichkeiten geteilt durch die Anzahl der ausstehenden Aktien.

Bei einem unterstellten, der Gesellschaft zufließenden Nettoemissionserlös von € 94 Mio. (Bruttoemissionserlös von € 100 Mio. abzüglich der von der Gesellschaft zu tragenden Gesamtkosten (einschließlich Provisionen der Konsortialbanken) von € 6 Mio. bei einer angenommenen vollständigen Zahlung der Erfolgsvergütung für die Konsortialbanken; siehe auch „Gründe für das Angebot — Verwendung des Emissionserlöses und Kosten der Emission“) hätte der Nettobuchwert der konsolidierten Vermögenswerte in der Konzernrechnung gemäß IFRS zum 30. Juni 2007 rund € 467,9 Mio. betragen; das entspricht rund € 6,2 je Aktie (berechnet auf Basis der Anzahl der nach vollständiger Durchführung der Kapitalerhöhung um bis zu 4.800.000 neue A-Aktien im Rahmen dieses Angebots ausstehenden Aktien der Gesellschaft). Die Gesellschaft wird den sich daraus ergebenden Betrag und Prozentsatz der Verwässerung im Rahmen des Nachtrags zu diesem Prospekt, mit dem u.a. die Preisspanne bekannt gemacht wird, veröffentlichen.

AUSGEWÄHLTE FINANZANGABEN UND GESCHÄFTSINFORMATIONEN

Die nachstehend zusammengefassten Finanzangaben sind dem ungeprüften Konzernzwischenabschluss (IFRS) der HHLA zum 30. Juni 2007, dem Konzernabschluss (IFRS) der HHLA zum 31. Dezember 2006 (mit Vergleichsangaben zum 31. Dezember 2005), dem Konzernabschluss (HGB) der HHLA zum 31. Dezember 2005 (mit Vergleichsangaben zum 31. Dezember 2004) und dem Konzernabschluss (HGB) der HHLA zum 31. Dezember 2004 (mit Vergleichsangaben zum 31. Dezember 2003) entnommen, die im Finanzteil dieses Prospekts abgedruckt sind. Die Konzernabschlüsse der HHLA für die zum 31. Dezember 2006, 2005 und 2004 endenden Geschäftsjahre sind auf den Seiten F-3 ff., F-73 ff. und F-105 ff. zu finden, der ungeprüfte Konzernzwischenabschluss der HHLA für das zum 30. Juni 2007 endende Halbjahr (mit Vergleichsangaben zum 30. Juni 2006) auf den Seiten F-133 ff.

Der Konzernabschluss der HHLA zum 31. Dezember 2006 wurde im Hinblick auf die Anpassung der Rechnungslegung der HHLA-Gruppe an international gebräuchliche Standards und geänderte gesetzliche Vorschriften erstmals gemäß den Rechnungslegungsvorschriften des International Accounting Standard Boards (IASB) — den International Financial Reporting Standards (IFRS) — unter Anwendung des Gesamtkostenverfahrens aufgestellt und enthält die Finanzangaben nach IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, sowohl für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 sowie entsprechende Vergleichszahlen für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005¹. Der ungeprüfte Konzernzwischenabschluss der HHLA zum 30. Juni 2007 wurde ebenfalls nach IFRS aufgestellt. Auch in Zukunft werden die Konzernabschlüsse und die Konzernzwischenabschlüsse der HHLA nach IFRS aufgestellt. Die Konzernabschlüsse der HHLA zum 31. Dezember 2005 und zum 31. Dezember 2004 wurden unter Anwendung des Gesamtkostenverfahrens auf der Grundlage des deutschen Handelsgesetzbuchs („HGB“) erstellt. Die IFRS weichen in einigen wesentlichen Aspekten von den Grundsätzen des HGB ab. Im Anhang zum Konzernabschluss der HHLA zum 31. Dezember 2006 unter Ziff. 2 (abgedruckt auf S. F-8 ff.) sind die Auswirkungen der Anpassungen, die bei der Umstellung der Rechnungslegung von HGB auf IFRS vorgenommen wurden, in der Überleitung des Eigenkapitals der HHLA-Gruppe zum 1. Januar 2005 und 31. Dezember 2005 sowie des Konzernjahresüberschusses für das Geschäftsjahr 2005 von HGB auf IFRS dargestellt.

Die in den nachfolgenden Tabellen und im Text aufgeführten Finanzangaben für das Geschäftsjahr 2005 wurden dem Konzernabschluss (IFRS) der HHLA zum 31. Dezember 2006 entnommen, soweit nicht ausdrücklich angegeben wurde, dass diese dem Konzernabschluss (HGB) der HHLA zum 31. Dezember 2005 entnommen wurden. Sofern in den nachfolgenden Tabellen Finanzangaben verwendet werden, die sowohl dem Konzernabschluss der HHLA zum 31. Dezember 2006 als auch dem Konzernabschluss der HHLA zum 31. Dezember 2005 entnommen wurden, wurden grundsätzlich die Bezeichnungen nach IFRS für diese Angaben verwendet. Sofern dieselben Posten nach HGB unterschiedlich bezeichnet werden, wurde darauf in einer Fußnote hingewiesen.

Die nachstehend zusammengefassten Finanzangaben sollten in Verbindung mit dem Abschnitt „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage“, den in diesem Prospekt enthaltenen Konzernabschlüssen, sowie den dazugehörigen Anhängen und den an anderer Stelle in diesem Prospekt enthaltenen weiteren Finanzangaben gelesen werden.

¹ „IFRS“ und „IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind“ werden nachfolgend einheitlich mit „IFRS“ bezeichnet.

Ausgewählte Daten aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

| Jeweils in Mio. € | Für den Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni | | | für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | | | |
|---|---|--------------|--------------|--|--------------|--------------|--------------|
| | 2007 | 2007 | 2006 | HHLA-Gruppe | | 2005 | 2004 |
| | Teilkonzern Hafenlogistik ^(*) | | | | | | |
| | IFRS | IFRS | IFRS | IFRS | IFRS | HGB | HGB |
| | (ungeprüft) | (ungeprüft) | (ungeprüft) | | | | |
| Umsatzerlöse | 547,8 | 561,3 | 485,0 | 1.017,4 | 832,9 | 833,0 | 715,6 |
| Bestandsveränderungen ⁽¹⁾ | 2,4 | 2,4 | 2,1 | -1,9 | 3,0 | 3,0 | 2,3 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 3,2 | 3,2 | 2,0 | 9,3 | 3,0 | 4,1 | 3,6 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 14,4 | 13,3 | 7,7 | 22,3 | 13,8 | 14,0 | 29,9 |
| Materialaufwand | -212,8 | -214,9 | -189,3 | -397,2 | -328,8 | -331,0 | -299,6 |
| Personalaufwand | -121,4 | -122,5 | -115,9 | -236,8 | -212,0 | -235,9 | -220,1 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen ⁽²⁾ | -58,0 | -61,2 | -64,2 | -116,7 | -101,8 | -101,4 | -85,7 |
| Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) | 175,6 | 181,7 | 127,4 | 296,4 | 210,2 | 185,8 | 146,0 |
| Abschreibungen auf Vermögenswerte ⁽³⁾ | -41,2 | -42,8 | -36,6 | -78,3 | -63,6 | -75,7 | -76,8 |
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | 134,4 | 138,8 | 90,8 | 218,1 | 146,6 | 110,1 | 69,2 |
| Zinserträge ⁽⁴⁾ | 3,9 | 2,8 | 2,4 | 4,9 | 4,9 | 4,1 | 2,6 |
| Zinsaufwendungen ⁽⁵⁾ | -17,7 | -18,8 | -18,4 | -36,2 | -37,1 | -20,4 | -18,9 |
| Sonstiges Finanzergebnis ⁽⁶⁾ | 0,2 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | -0,7 | -1,6 | -3,0 |
| Ergebnis vor Steuern (EBT) | 120,8 | 123,0 | 74,8 | 186,8 | 113,7 | 92,3 | 49,9 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | -43,0 | -43,7 | -28,6 | -69,9 | -44,3 | -31,5 | -14,6 |
| Konzernjahresüberschuss | 77,8 | 79,3 | 46,2 | 116,9 | 69,4 | 60,7 | 35,2 |
| davon | | | | | | | |
| Anteile anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss | 17,0 | 17,0 | 6,7 | 19,8 | 12,2 | 11,0 | 2,9 |
| Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens am Konzernjahresüberschuss ⁽⁷⁾ .. | 60,8 | 62,3 | 39,5 | 97,1 | 57,2 | 49,7 | 32,4 |

(*) Bei den in dieser Tabelle dargestellten Finanzzahlen für den Teilkonzern Hafenlogistik handelt es sich um Beträge vor Konsolidierungseffekten, m.a.W. einschließlich konzerninternen Umsätzen zwischen dem Teilkonzern Hafenlogistik und dem Teilkonzern Immobilien.

- (1) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Leistungen“ bezeichnet.
- (2) Die für die Geschäftsjahre 2005 und 2004 (HGB) ausgewiesene Position wurde durch Addition der in den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre enthaltenen Positionen „Sonstige betrieblichen Aufwendungen“ und „Sonstige Steuern“ errechnet.
- (3) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs“ bezeichnet.
- (4) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „sonstige Zinsen und ähnliche Erträge“ bezeichnet.
- (5) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Zinsen und ähnliche Aufwendungen“ bezeichnet.
- (6) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre ist die Position „Sonstiges Finanzergebnis“ als solche nicht enthalten; diese wurde durch die Addition der in diesen Konzernabschlüssen ausgewiesenen Positionen „Erträge aus Beteiligungen“, „Abschreibungen auf Finanzanlagen“,

„Aufwendungen aus Verlustübernahme“ und „Auf Grund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn“ berechnet.

- (7) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Konzernjahresüberschuss ohne Anteile anderer Gesellschafter“ bzw. „Konzernüberschuss“ bezeichnet.

Ausgewählte Daten aus den Konzernbilanzen zum 30. Juni 2007 und zum 31. Dezember 2006 (mit Vergleichszahlen zum 31. Dezember 2005)

| Jeweils in Mio. € | für den Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni | | für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | |
|------------------------------|---|----------------|---|------|
| | 2007 | | 2006 | 2005 |
| | IFRS | | IFRS | IFRS |
| | (ungeprüft) | | | |
| Langfristiges Vermögen | 992,4 | 977,7 | 796,6 | |
| Kurzfristiges Vermögen | 289,3 | 222,0 | 249,2 | |
| Summe Aktiva | 1.281,7 | 1.199,6 | 1.045,8 | |
| Eigenkapital | 373,9 | 258,7 | 151,9 | |
| Langfristige Schulden | 674,7 | 736,4 | 726,3 | |
| Kurzfristige Schulden | 233,1 | 204,6 | 167,6 | |
| Summe Passiva | 1.281,7 | 1.199,6 | 1.045,8 | |

Ausgewählte Daten aus den Konzernbilanzen zum 31. Dezember 2005 und zum 31. Dezember 2004

| | für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | |
|--|--|--------------|
| | 2005 | 2004 |
| | HGB | HGB |
| | Jeweils in Mio. € | |
| Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs | 5,3 | 14,5 |
| Anlagevermögen | 653,7 | 615,4 |
| Umlaufvermögen | 246,8 | 165,4 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 0,6 | 0,6 |
| Aktive latente Steuern | 6,7 | 6,9 |
| Summe Aktiva | 913,1 | 802,8 |
| Eigenkapital | 189,3 | 91,3 |
| Sonderposten für Investitionszuschüsse | 0,9 | 1,0 |
| Rückstellungen | 331,0 | 307,8 |
| Verbindlichkeiten | 389,2 | 400,0 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 2,7 | 2,7 |
| Summe Passiva | 913,1 | 802,8 |

Ausgewählte Daten aus der Konzern-Kapitalflussrechnung

| Jeweils in Mio. € | für den Sechsmonats- zeitraum bis zum 30. Juni | | für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | | | |
|---|---|--------------|---|--------------|--------------|--------------|
| | 2007 | 2006 | 2006 | 2005 | 2005 | 2004 |
| | IFRS | IFRS | IFRS | IFRS | HGB | HGB |
| | (ungeprüft) | | | | | |
| Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit ⁽¹⁾ | 124,7 | 89,2 | 199,7 | 160,7 | 155,6 | 90,5 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | -69,2 | -169,4 | -248,9 | -101,2 | -100 | -98,5 |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | -8,7 | -1,7 | -19,7 | 9,8 | 13,7 | -10,5 |
| Zahlungswirksame Veränderung des | | | | | | |
| Finanzmittelfonds | 46,8 | -81,9 | -68,9 | 69,3 | 69,3 | -18,5 |
| Währungsbedingte Veränderungen des | | | | | | |
| Finanzmittelfonds ⁽²⁾ | 0,2 | 0,5 | 0,3 | 1,6 | 1,6 | 0,3 |
| Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des | | | | | | |
| Finanzmittelfonds (HGB) | n/a | n/a | n/a | n/a | 0,9 | -0,1 |
| Finanzmittelfonds am Anfang der Periode | 36,5 | 105,1 | 105,1 | 34,2 | 33,3 | 51,6 |
| Finanzmittelfonds am Ende der Periode | 83,5 | 23,7 | 36,5 | 105,1 | 105,1 | 33,3 |

- (1) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit“ bezeichnet.
- (2) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Währungsumrechnungsdifferenzen (soweit sie nicht dem Anlagevermögen zuzuordnen sind)“ bezeichnet.

Ausgewählte Daten aus der Segment-Berichterstattung betreffend den Teilkonzern Hafenlogistik (ungeprüft)

| Jeweils in Mio. € | Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 | | | | Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 | | | |
|----------------------------|---|--------------|-------------|-----------------------------------|---|--------------|-------------|-----------------------------------|
| | Container | Intermodal | Logistik | Holding/ Übrige ⁽¹⁾ | Container | Intermodal | Logistik | Holding/ Übrige ⁽¹⁾ |
| | (ungeprüft) | | | | (ungeprüft) | | | |
| Erlöse konzernfremde | | | | | | | | |
| Dritte | 330,1 | 153,5 | 56,4 | 7,5 | 275,9 | 131,9 | 55,1 | 10,0 |
| Inter-Segment Erlöse ... | 0,7 | 1,3 | 1,5 | 56,2 | 1,0 | 1,4 | 0,9 | 49,5 |
| Summe Segmenterlöse | 330,8 | 154,8 | 57,9 | 63,7 | 276,9 | 133,2 | 56,1 | 59,4 |
| EBIT | 119,9 | 14,2 | 6,1 | -6,8 | 79,1 | 11,5 | 5,7 | -11,1 |
| EBIT Marge | 36,2% | 9,2% | 10,5% | -10,7% | 28,6% | 8,6% | 10,2% | -18,7% |
| EBITDA | 152,1 | 19,5 | 8,4 | -3,6 | 107,6 | 15,0 | 7,4 | -7,9 |
| EBITDA Marge | 46,0% | 12,6% | 14,6% | -5,7% | 38,9% | 11,3% | 13,2% | -13,3% |
| Segmentvermögen | 695,0 | 172,1 | 74,0 | 81,4 | 665,4 | 155,8 | 67,7 | 79,5 |

- (1) Der in der Segmentberichterstattung der HHLA-Gruppe enthaltene Bereich „Holding/Übrige“ stellt kein eigenständiges Geschäftssegment i.S.d. IFRS-Standards dar, wurde aber aus Gründen der Vollständigkeit und Übersichtlichkeit den Geschäftssegmenten des Teilkonzerns Hafenlogistik zugeordnet.

Ausgewählte sonstige Kennzahlen (ungeprüft)

| | für den Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni | | für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | | | |
|---|--|---------------------|--|---------------------|----------------------|----------------------|
| | 2007 IFRS | 2006 IFRS | 2006 IFRS | 2005 IFRS | 2005 HGB | 2004 HGB |
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) (in Mio. €) ⁽¹⁾ | 138,8 | 90,8 | 218,1 | 146,6 | 110,1 ⁽³⁾ | 69,2 ⁽³⁾ |
| Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) (in Mio. €) ⁽²⁾ | 181,7 | 127,4 | 296,4 | 210,2 | 185,8 ⁽³⁾ | 146,0 ⁽³⁾ |
| Bereinigtes EBIT (HGB) (in Mio. €) ⁽⁴⁾ | n/a | n/a | n/a | n/a | 121,9 | 80,3 |
| EBITDA als Anteil des Umsatzes (in %) | 32,4 | 26,3 | 29,1 | 25,2 | 22,3 | 20,4 |
| Gesamtkapitalverzinsung (ROCE) ⁽⁵⁾ (in %) | 27,3 ⁽⁶⁾ | 21,0 ⁽⁶⁾ | 24,4 ⁽⁶⁾ | 19,3 ⁽⁶⁾ | 17,2 ⁽⁷⁾ | 12,0 ⁽⁷⁾ |
| Umschlag im Geschäftsfeld Container (in Mio. TEU) | 3,5 | 3,0 | 6,5 | 5,6 | 5,6 | 4,6 |
| Erlöse konzernfremde Dritte im Segment Container/ Umsatzerlöse Geschäftsfeld Container (in Mio. €) | 330,1 | 275,9 | 587,9 | 473,2 | 473,2 | 388,1 |

- (1) Die Gesellschaft definiert das EBIT für die Jahre 2005 und 2004 (nach HGB) als das Periodenergebnis vor sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen, Zinsen und ähnlichen Aufwendungen, auf Grund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn, Aufwendungen aus Verlustübernahmen, Abschreibungen auf Finanzanlagen, Erträgen aus Beteiligungen und Steuern für die Periode. Das EBIT wird von der HHLA-Gruppe ausgewiesen, weil der Vorstand es als hilfreiche Kennzahl für die Beurteilung der Betriebsleistung der HHLA-Gruppe ansieht. EBIT ist keine nach IFRS definierte Kennzahl. Das von der HHLA-Gruppe ausgewiesene EBIT ist in dieser Form nicht unbedingt mit Kennzahlen ähnlichen Namens vergleichbar, wie sie von anderen Unternehmen veröffentlicht werden.
- (2) Die Gesellschaft definiert das EBITDA für die Jahre 2005 und 2004 (nach HGB) als das Periodenergebnis vor Abschreibungen, sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen, Zinsen und ähnlichen Aufwendungen, auf Grund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn, Aufwendungen aus Verlustübernahmen, Abschreibungen auf Finanzanlagen, Erträgen aus Beteiligungen und Steuern für die Periode. Das EBITDA wird von der HHLA-Gruppe ausgewiesen, weil der Vorstand es als hilfreiche Kennzahl für die Beurteilung der Betriebsleistung der HHLA-Gruppe ansieht. EBITDA ist keine nach IFRS definierte Kennzahl. Das von der HHLA-Gruppe ausgewiesene EBITDA ist in dieser Form nicht unbedingt mit Kennzahlen ähnlichen Namens vergleichbar, wie sie von anderen Unternehmen veröffentlicht werden.
- (3) In der folgenden Tabelle ist die Überleitung vom Ergebnis vor Steuern (EBT) auf das EBITDA sowie auf das EBIT für die Jahre 2005 und 2004 (nach HGB) dargestellt:

| Jeweils in Mio. € | für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | |
|--|--|--------------|
| | 2005 HGB | 2004 HGB |
| Ergebnis vor Steuern (EBT) | 92,3 | 49,9 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | 20,4 | 18,9 |
| Auf Grund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | 0,9 | 1,2 |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme | 0,1 | 0,7 |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen | 0,5 | 1,2 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 4,1 | 2,7 |
| Erträge aus Beteiligungen | 0,0 | 0,1 |
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | 110,1 | 69,2 |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufwendungen für die Inangasetzung des Geschäftsbetriebs | 75,7 | 76,8 |
| Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) | 185,8 | 146,0 |

- (4) Das Bereinigte EBIT ist das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT), bereinigt um den Zinsaufwand der durchschnittlichen Pensionsrückstellungen der HHLA-Gruppe. In der folgenden Tabelle ist die Überleitung vom Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) auf das Bereinigte EBITDA für die Jahre 2005 und 2004 (nach HGB) dargestellt:

| Jeweils in Mio. € | für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | |
|--|--|-------------|
| | 2005 HGB | 2004 HGB |
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | 110,1 | 69,2 |
| Zinsanteil der durchschnittlichen Pensionsrückstellungen (*) | 11,8 | 11,1 |
| Bereinigtes EBIT | 121,9 | 80,3 |

(*) Der „Zinsanteil der durchschnittlichen Pensionsrückstellungen“ wird von der HHLA für die Berechnung des bereinigten EBIT mit 5% der durchschnittlichen Pensionsrückstellungen in der betreffenden Periode angesetzt. Die durchschnittlichen Pensionsrückstellungen einer Periode errechnen sich durch die Addition der Pensionsrückstellungen am 1. Januar und der Pensionsrückstellungen am 31. Dezember in der betreffenden Periode, geteilt durch zwei.

- (5) Der ROCE ist die Gesamtkapitalverzinsung der HHLA-Gruppe. Die HHLA-Gruppe weist den ROCE aus, weil der Vorstand ihn als hilfreiche Kennzahl für die Planung, Steuerung und Kontrolle der HHLA-Gruppe ansieht. ROCE ist keine nach IFRS definierte Kennzahl. Der von der HHLA-Gruppe ausgewiesene ROCE ist in dieser Form nicht unbedingt mit Kennzahlen ähnlichen Namens vergleichbar, wie sie von anderen Unternehmen veröffentlicht werden. Die Berechnung des ROCE für die Sechsmonatszeiträume zum 30. Juni 2006 und zum 30. Juni 2007 auf der Grundlage des IFRS-Konzernzwischenabschlusses zum 30. Juni 2007 sowie für die Geschäftsjahre 2006 und 2005 auf der Grundlage des IFRS-Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2006 ist dargestellt in Fußnote (6). Die Berechnung des ROCE für die Geschäftsjahre 2005 und 2004 auf der Grundlage der HGB-Konzernabschlüsse zum 31. Dezember 2005 und zum 31. Dezember 2004 ist dargestellt in Fußnote (7).
- (6) Die HHLA-Gruppe berechnet den ROCE für die Sechsmonatszeiträume zum 30. Juni 2006 und zum 30. Juni 2007 auf der Grundlage des IFRS-Konzernzwischenabschlusses zum 30. Juni 2007 sowie für die Geschäftsjahre 2006 und 2005 auf der Grundlage des IFRS-Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2006 wie folgt:

$$\text{ROCE} = \frac{\text{EBIT}}{\text{durchschnittliches Betriebsvermögen}}$$

Der Zähler setzt sich zusammen aus dem Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT), das in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen wird; bei der Berechnung des ROCE für die Sechsmonatszeiträume zum 30. Juni 2006 und zum 30. Juni 2007 setzt der Zähler sich zusammen aus dem Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT), multipliziert mit zwei. Der Nenner wird aktivisch bestimmt; er errechnet sich durch die Addition des Betriebsvermögens am 1. Januar und des Betriebsvermögens am 31. Dezember in der betreffenden Periode, geteilt durch zwei. Das Betriebsvermögen wird berechnet durch die Addition des Nettoanlagevermögens (immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagevermögen, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und finanzielle Vermögenswerte) und des Nettoumlaufvermögens (Vorräte plus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen).

In der folgenden Tabelle sind die von der HHLA-Gruppe für das durchschnittliche Betriebsvermögen für die Sechsmonatszeiträume zum 30. Juni 2006 und zum 30. Juni 2007 verwendeten Bilanzpositionen auf der Grundlage des IFRS-Konzernzwischenabschlusses zum 30. Juni 2007 sowie für die Geschäftsjahre 2006 und 2005 verwendeten Bilanzpositionen auf der Grundlage des IFRS-Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2006 dargestellt:

| Jeweils in Mio. € | 30. Juni | 1. Januar | 31. Dezember | 1. Januar | 30. Juni | 1. Januar | 31. Dezember | 1. Januar |
|--|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2007 | 2007 | 2006 | 2006 | 2006 | 2006 | 2005 | 2005 |
| | IFRS | IFRS | IFRS | IFRS | IFRS | IFRS | IFRS | IFRS |
| | (ungeprüft) | | | | (ungeprüft) | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | 63,1 | 63,1 | 63,1 | 25,0 | 59,3 | 25,0 | 25,0 | 28,1 |
| Sachanlagen | 704,0 | 681,7 | 681,7 | 612,1 | 658,0 | 612,1 | 612,1 | 554,9 |
| Als Finanzinvestitionen gehaltene | | | | | | | | |
| Immobilien | 178,6 | 163,1 | 163,1 | 80,0 | 148,3 | 80,0 | 80,0 | 80,3 |
| Finanzielle Vermögenswerte | 3,9 | 6,0 | 6,0 | 3,5 | 4,7 | 3,5 | 3,5 | 15,0 |
| Nettoanlagevermögen | 949,6 | 913,9 | 913,9 | 720,6 | 870,3 | 720,6 | 720,6 | 678,3 |
| Vorräte | 17,8 | 16,4 | 16,4 | 18,0 | 15,7 | 18,0 | 18,0 | 14,6 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 146,4 | 132,9 | 132,9 | 100,2 | 123,3 | 100,2 | 100,2 | 85,7 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 77,4 | 64,2 | 64,2 | 51,3 | 65,0 | 51,3 | 51,3 | 46,5 |
| Nettoumlaufvermögen | 86,8 | 85,1 | 85,1 | 66,9 | 73,9 | 66,9 | 66,9 | 53,8 |
| Betriebsvermögen | 1036,4 | 999,0 | 999,0 | 787,5 | 944,2 | 787,5 | 787,5 | 732,1 |
| Durchschnittliches Betriebsvermögen | 1.017,7 | | 893,3 | | 865,9 | | 758,5 | |

- (7) Die HHLA-Gruppe berechnet den ROCE für die Geschäftsjahre 2005 und 2004 auf der Grundlage der HGB-Konzernabschlüsse zum 31. Dezember 2005 und zum 31. Dezember 2004 wie folgt:

$$\text{ROCE} = \frac{\text{bereinigtes EBIT}}{\text{durchschnittliches Betriebsvermögen}}$$

Der Zähler setzt sich zusammen aus dem Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT), bereinigt um den Zinsaufwand der durchschnittlichen Pensionsrückstellungen der HHLA-Gruppe. Der Nenner wird aktivisch bestimmt; er errechnet sich durch die Addition des Betriebsvermögens am 1. Januar und des Betriebsvermögens am 31. Dezember in der betreffenden Periode, geteilt durch zwei. Das Betriebsvermögen wird berechnet durch die Addition des Nettoanlagevermögens (immaterielle Vermögensgegenstände plus Sachanlagevermögen zuzüglich Aufwendungen für Ingangsetzung) und des Nettoumlaufvermögens (Vorräte plus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen).

In der folgenden Tabelle sind die von der HHLA-Gruppe für die Berechnung des ROCE für die Geschäftsjahre 2005 und 2004 verwendeten Bilanzpositionen auf der Grundlage der HGB-Konzernabschlüsse zum 31. Dezember 2005 und zum 31. Dezember 2004 dargestellt:

| Jeweils in Mio. € | 31. Dezember 2005 HGB | 1. Januar 2005 HGB | 31. Dezember 2004 HGB | 1. Januar 2004 HGB |
|---|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
| Immaterielle Vermögensgegenstände | 22,5 | 27,5 | 27,5 | 58,6 |
| Sachanlagen | 627,7 | 572,8 | 572,8 | 528,8 |
| Aufwendungen für die Inangsetzung des Geschäftsbetriebs | 5,3 | 14,5 | 14,5 | 22,7 |
| Nettoanlagevermögen | 655,5 | 614,8 | 614,8 | 610,1 |
| Vorräte | 18,0 | 14,6 | 14,6 | 10,2 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 98,4 | 83,9 | 83,9 | 80,1 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 33,3 | 34,0 | 34,0 | 43,4 |
| Nettoumlaufvermögen | 83,1 | 64,5 | 64,5 | 46,9 |
| Betriebsvermögen | 738,6 | 679,3 | 679,3 | 657,0 |
| Durchschnittliches Betriebsvermögen | 709,0 | | 668,2 | |

DARSTELLUNG UND ANALYSE DER VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE

Anleger sollten die nachfolgende Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe in Verbindung mit den IFRS-Konzernabschlüssen der HHLA-Gruppe und den Erläuterungen hierzu sowie den übrigen in diesem Prospekt enthaltenen Finanzangaben lesen. Die Konzernabschlüsse der HHLA-Gruppe für die zum 31. Dezember 2006, 2005 und 2004 endenden Geschäftsjahre sind auf den Seiten F-3 ff., F-73 ff. und F-105 ff. zu finden, der ungeprüfte IFRS-Konzern-Zwischenabschluss für das zum 30. Juni 2007 endende Halbjahr auf den Seiten F-133 ff.

Der Konzernabschluss für das am 31. Dezember 2006 endende Geschäftsjahr wurde im Hinblick auf die Anpassung der Rechnungslegung der HHLA-Gruppe an international gebräuchliche Standards und geänderte gesetzliche Vorschriften erstmals gemäß den Rechnungslegungsvorschriften des International Accounting Standard Boards (IASB) — den International Financial Reporting Standards (IFRS) — unter Anwendung des Gesamtkostenverfahrens aufgestellt und enthält die Finanzangaben nach IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, sowohl für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 sowie entsprechende Vergleichszahlen für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005². Der ungeprüfte Konzernzwischenabschluss für das zum 30. Juni 2007 endende Halbjahr (mit Vergleichszahlen für das zum 30. Juni 2006 endende Halbjahr) wurde ebenfalls nach IFRS aufgestellt. Auch in Zukunft werden die Konzernabschlüsse und die Konzernzwischenabschlüsse der HHLA nach IFRS aufgestellt. Die Konzernabschlüsse für die zum 31. Dezember 2004 und zum 31. Dezember 2005 endenden Geschäftsjahre wurden unter Anwendung des Gesamtkostenverfahrens auf der Grundlage des deutschen Handelsgesetzbuchs („HGB“) erstellt. Die IFRS weichen in einigen wesentlichen Aspekten von den Grundsätzen des HGB ab. Die in den nachfolgenden Tabellen und im Text aufgeführten Finanzangaben für das am 31. Dezember 2005 endende Geschäftsjahr wurden dem nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss für das am 31. Dezember 2006 endende Geschäftsjahr mit Vergleichszahlen für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005 entnommen, soweit nicht ausdrücklich angegeben wurde, dass diese dem nach HGB aufgestellten Konzernabschluss für das am 31. Dezember 2005 endende Geschäftsjahr entnommen wurden.

Die HHLA-Gruppe wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2007 in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien gegliedert und weist zudem rückwirkend zum 1. Januar 2007 Segmente im Sinne der IFRS aus. Der Teilkonzern Immobilien umfasst die nicht-hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA-Gruppe (die Immobilien der sog. Hamburger Speicherstadt und des Fischmarkts Hamburg-Altona). Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien wird von den S-Aktien abgebildet, die nicht Gegenstand dieses Angebots sind (siehe hierzu auch: „Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien“). Deshalb beschränkt sich die folgende Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe auf Teilkonzernebene auf den Teilkonzern Hafenlogistik sowie auf Segmentebene grundsätzlich auf eine Diskussion der Finanzzahlen der Segmente, die dem Teilkonzern Hafenlogistik zuzuordnen sind, also auf die Segmente Container, Intermodal, Logistik sowie auf den Bereich Holding/Übrige, der kein eigenständiges Geschäftssegment i.S.d. IFRS-Standards darstellt, aber aus Gründen der Vollständigkeit und Übersichtlichkeit den Geschäftssegmenten des Teilkonzerns Hafenlogistik zugeordnet wurde. Bis zum 31. Dezember 2006 war die HHLA-Gruppe nicht in Teilkonzerne gegliedert. Deshalb umfasst die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage für die Geschäftsjahre 2006, 2005 und 2004 im Übrigen auch die Unternehmensteile, die nunmehr dem Teilkonzern Immobilien zuzuordnen sind. Gleiches gilt für die Darstellung solcher Finanzzahlen für das zum 30. Juni 2007 endende Halbjahr, soweit sie sich auf die gesamte HHLA-Gruppe beziehen. Zudem hat die HHLA-Gruppe bis zum 31. Dezember 2006 keine Segmente im Sinne der IFRS ausgewiesen. Die Segmente Container, Intermodal und Logistik sind mit den bis zum 31. Dezember 2006 bestehenden Geschäftsfeldern Container, Intermodal und Logistik der HHLA-Gruppe identisch. Im Hinblick auf den rückwirkend seit dem 1. Januar 2007 bestehenden Teilkonzern Immobilien und das bis zum 31. Dezember 2006 bestehende Geschäftsfeld Immobilien ist eine solche Identität hingegen nicht gegeben. Sofern im Folgenden für die Geschäftsjahre 2006, 2005 und 2004 auf das Segment Container, Intermodal oder Logistik Bezug genommen wird, ist dies als Bezugnahme auf das bis zum 31. Dezember 2006 bestehende Geschäftsfeld Container, Intermodal bzw. Logistik zu verstehen.

² „IFRS“ und „IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind“ werden nachfolgend einheitlich mit „IFRS“ bezeichnet.

Die nachfolgend in den Tabellen aufgeführten und im Text diskutierten Zahlen werden, soweit nicht ausdrücklich anderweitig angegeben, in Mio. € dargestellt. Dazu wurden diese Zahlen kaufmännisch auf eine Nachkommastelle gerundet. Die ebenfalls in den nachfolgenden Tabellen und im Text aufgeführten prozentualen Veränderungen wurden kaufmännisch auf eine Nachkommastelle gerundet.

Überblick

Die HHLA-Gruppe ist mit ihrem Teilkonzern Hafenlogistik ein führender, vertikal integrierter Hafenlogistikkonzern in der europäischen Nordrange. Der geografische Schwerpunkt ihrer Geschäftstätigkeit liegt im Hamburger Hafen und dessen Hinterland. Der Hamburger Hafen ist die maßgebliche internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport nahe der deutschen Nordseeküste mit hervorragenden Hinterlandanbindungen an die Volkswirtschaften in Zentral- und Osteuropa, Skandinavien und in den baltischen Raum.

Die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe im Teilkonzern Hafenlogistik ist in die Segmente Container, Intermodal und Logistik unterteilt:

- Das Segment Container, auf das im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 60,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 58,8% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe entfiel, ist gemessen am Containerumschlag der führende Betreiber von Container Terminals im Hamburger Hafen. Zudem betreibt die HHLA-Gruppe in diesem Segment einen Container Terminal in Odessa (Ukraine), ist an einem weiteren Terminal in Cuxhaven beteiligt und erbringt umschlagnahe Dienstleistungen wie Containerreparatur und -wartung.
- Im Segment Intermodal, in dem im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 28,0% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 27,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe erwirtschaftet wurde, erbringt die HHLA-Gruppe dem seeseitigen Umschlag vor- bzw. nachgelagerte intermodale Transportleistungen (Zug, Straße und Feederschiffe) in das Hinterland des Hamburger Hafens (insbesondere Zentral- und Osteuropa sowie Skandinavien) und bietet die Be- und Entladung von Verkehrsträgern sowie den Binnenumschlag an; außerdem betreibt dieses Segment einen Container Terminal im Lübecker Hafen sowie Feedertransporte nach Skandinavien und in die Ostseeregion.
- Das Segment Logistik, auf das im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 10,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 10,0% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe entfiel, bündelt eine große Bandbreite von Dienstleistungen: Lager- und Kontraktlogistik, Umschlag, Lagerung und Distribution von Containern und Waren verschiedenster Art einschließlich Massengütern, Früchten, Kraftfahrzeugen und sonstiger Stückgüter. Außerdem erbringt dieses Segment Beratungs-, Analyse- und Planungsdienstleistungen für Häfen und andere Logistikzentren.

Der in der Segmentberichterstattung der HHLA-Gruppe enthaltene Bereich „Holding/Übrige“ stellt kein eigenständiges Geschäftssegment i.S.d. IFRS-Standards dar, wurde aber aus Gründen der Vollständigkeit und Übersichtlichkeit den Geschäftssegmenten des Teilkonzerns Hafenlogistik zugeordnet. In diesem Bereich wurde im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 1,4% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 1,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe erwirtschaftet; der Bereich Holding/Übrige umfasst die Konzernholding mit Funktionen wie Finanzen, Human Resources, Controlling und IT. Zudem sind der Holding die hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA-Gruppe zugeordnet, sowie der Betrieb der Schwimmkräne, mit denen sich Projekt- und Schwergutverladungen bis 300 t bewerkstelligen lassen.

Die Segmente Container, Intermodal und Logistik sind entlang der Transportkette vertikal integriert: Die vom Teilkonzern Hafenlogistik betriebenen Container Terminals, die schienen- und straßengebundenen Hinterlandtransportsysteme und Feederverkehre im Segment Intermodal sowie die Logistikdienstleistungen im und um den Hamburger Hafen bilden ein vollständiges Transport- und Logistiknetzwerk zwischen dem Überseehafen Hamburg und dessen Hinterland.

Der Umsatz der HHLA-Gruppe stieg von € 715,6 Mio. im Jahr 2004 um € 117,4 Mio. oder 16,4% auf € 833,0 Mio. im Jahr 2005; im Jahr 2006 erzielte die HHLA-Gruppe einen Umsatz in Höhe von € 1.017,4 Mio., eine Steigerung um € 184,5 Mio. oder 22,1% verglichen mit dem Jahr 2005. Die HHLA-Gruppe erzielte damit im Jahr 2006 ein EBITDA von € 296,4 Mio., eine Steigerung um € 86,2 Mio. oder 41,0% von € 210,2 Mio. im Jahr 2005; im Jahr 2004 lag das EBITDA der HHLA-Gruppe bei € 146,0 Mio. Das EBIT der HHLA-Gruppe stieg in diesem Zeitraum von € 146,6 Mio. im Jahr 2005 um € 71,5 Mio. oder 48,8% auf € 218,1 Mio. im Jahr 2006, und der ROCE stieg von 19,3% im Jahr 2005 um 5,1 Prozentpunkte auf 24,4% im Jahr 2006; im Jahr 2004 lag das EBIT der HHLA-Gruppe bei € 69,2 Mio. und der ROCE bei 12,0%. Im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 erzielte die HHLA-Gruppe einen Umsatz in Höhe von € 561,3 Mio. und ein EBITDA von € 181,7 Mio. und damit 15,7% bzw. 42,6% mehr als im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006.

Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren

Zu den bedeutendsten Faktoren, die die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HHLA-Gruppe in der Vergangenheit beeinflusst haben und in der Zukunft beeinflussen können, zählen unter anderem:

Umsatzbezogene Faktoren

Signifikantes Mengenwachstum im Segment Container aufgrund des starken Anstiegs des Welthandelsvolumens und des Containerverkehrs

Die HHLA-Gruppe ist als Hafenbetriebs- und Logistikkonzern mit Schwerpunkt in der Region Hamburg in besonderem Maße von der Nachfrage nach Umschlag- und Logistikdienstleistungen im Hamburger Hafen und in seinem Hinterland abhängig. Diese Nachfrage korreliert stark mit der Entwicklung des Welthandelsvolumens und des weltweiten Containerverkehrs und damit indirekt mit der allgemeinen Lage der Weltwirtschaft. Der in den letzten Jahren durch das weltweite Wirtschaftswachstum stark gestiegene grenzüberschreitende Warenverkehr, insbesondere mit China und Osteuropa, hat zu einer starken Volumenerhöhung im Containerumschlag geführt und ein deutliches Umsatzwachstum im Segment (bis zum 31. Dezember 2006: Geschäftsfeld) Container der HHLA-Gruppe begründet. Hiermit ging ein beachtliches Mengenwachstum im Containerumschlag einher: So stieg der Containerumschlag an den Container Terminals der HHLA-Gruppe im Hamburger Hafen von 4,6 Mio. TEU im Jahr 2004 um 0,7 Mio. TEU oder 14,8% auf 5,3 Mio. TEU im Jahr 2005 und anschließend um 0,8 Mio. TEU oder 16,1% auf 6,1 Mio. TEU im Jahr 2006. Die Umsätze im Segment Container konnte die HHLA-Gruppe in diesen Jahren ebenfalls signifikant steigern (siehe hierzu „— *Anstieg der Umsätze im Segment Container*“).

Ausbau der Umschlag- und Transportkapazitäten durch signifikante Investitionen

Die HHLA-Gruppe hat in den vergangenen Jahren vor dem Hintergrund des stark angestiegenen Containerumschlags hohe Investitionen in den Ausbau der Container Terminals sowie in den Bereich Intermodal getätigt; die zahlungswirksamen Investitionen der HHLA-Gruppe beliefen sich im Jahr 2004 auf € 117,9 Mio., im Jahr 2005 auf € 119,2 Mio. (IFRS) und im Jahr 2006 auf € 259,8 Mio.. Im ersten Halbjahr 2007 wurden insgesamt € 83,9 Mio. zahlungswirksam investiert (siehe hierzu „— *Liquidität und Kapitalausstattung — Investitionen*“). Infolge dieser Investitionen und der gestiegenen Nachfrage konnte die HHLA-Gruppe die Umschlag- und Transportmengen sowie die Umsätze in den Segmenten (bis zum 31. Dezember 2006: Geschäftsfeld) Container und Intermodal während dieses Zeitraums deutlich steigern (siehe „— *Signifikantes Umsatzwachstum aufgrund des starken Anstiegs des Welthandelsvolumens und des Containerverkehrs*“). Da die Investitionstätigkeit der HHLA-Gruppe zu einem großen Teil über den operativen Cashflow finanziert wird (eine Ausnahme bildete die Einzahlung in die Kapitalrücklage in Höhe von € 30,0 Mio. am 27. Juli 2005), sind die Nettoverschuldung sowie das Zinsergebnis in den vergangenen Jahren nahezu konstant geblieben. Bedingt durch die Erweiterungen der Container Terminals sind die Abschreibungen im Zeitraum vom 1. Januar 2004 bis zum 30. Juni 2007 entsprechend angestiegen.

Die Gesellschaft geht davon aus, dass das Wachstum im weltweiten Containerverkehr mittelfristig anhalten wird. Um der erwarteten stark wachsenden Nachfrage nach Umschlag- und Transportdienstleistungen im Hamburger Hafen zu begegnen, beabsichtigen sowohl die HHLA-Gruppe als auch die Freie und Hansestadt Hamburg, diverse

Infra- und Suprastrukturmaßnahmen durchzuführen, die allesamt unabdingbare Voraussetzungen für das zukünftige Umsatzwachstum der HHLA-Gruppe darstellen:

- Die derzeitige Planung der HHLA-Gruppe sieht ab 2007 ein Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von rund € 1.660 Mio. vor. Im Jahr 2007 sollen rund € 200 Mio. investiert werden, im Jahr 2008 rund € 400 Mio., im Jahr 2009 rund € 330 Mio., im Jahr 2010 rund € 305 Mio., im Jahr 2011 rund € 240 Mio. und im Jahr 2012 rund € 185 Mio. Mit diesem Programm will die HHLA-Gruppe die Kapazität der HHLA Container Terminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort ausbauen und sowohl ihre Hinterlandnetzwerke als auch die Logistikaktivitäten weiter ausbauen. So soll die Umschlagkapazität des HHLA Container Terminals Burchardkai auf der heutigen Fläche schrittweise auf bis zu 5,2 Mio. TEU ausgebaut werden, die Umschlagkapazität des HHLA Container Terminals Altenwerder schrittweise zunächst auf bis zu 3,0 Mio. TEU und in einem weiteren Bauabschnitt auf bis zu 3,6 Mio. TEU gesteigert werden und die Umschlagkapazität des HHLA Container Terminals Tollerort auf bis zu 3,5 Mio. TEU gesteigert werden (siehe zu diesem Investitionsprogramm „*Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe — Investitionen*“). Die derzeitige Planung der HHLA-Gruppe sieht vor, dass die gesamte Umschlagkapazität der HHLA Container Terminals im Hamburger Hafen im Jahr 2007 auf 6,7 Mio. TEU, im Jahr 2008 auf 7,5 Mio. TEU, im Jahr 2009 auf 8,4 Mio. TEU, im Jahr 2010 auf 9,1 Mio. TEU, im Jahr 2011 auf 9,7 Mio. TEU und im Jahr 2012 auf 11,7 Mio. TEU ansteigt.
- Im Bereich Intermodal ist geplant, die derzeit von der HHLA-Gruppe betriebenen Hinterlandterminals auszubauen und die geographische Reichweite in Zentral- und Osteuropa zu erweitern.
- Die Freie und Hansestadt Hamburg plant derzeit eine Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe, um die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens sicherzustellen und großen Containerschiffen mit einem Salzwassertiefgang von bis zu 13,50 m tideunabhängig und bis zu 14,50 m tideabhängig ein sicheres Ein- und Auslaufen des Hamburger Hafens zu ermöglichen. Zudem planen die Freie und Hansestadt Hamburg sowie die Hamburg Port Authority diverse Maßnahmen zum Ausbau der nicht-nutzerspezifischen Infrastruktur des Hamburger Hafens, u.a. an den HHLA Container Terminals Burchardkai, Altenwerder sowie Tollerort.

Die HHLA-Gruppe erwartet, die jährliche technische Maximalkapazität ihrer Container Terminals im Endausbau auf insgesamt mehr als 12,0 Millionen TEU pro Jahr zu steigern. Die Maximalkapazität eines Container Terminals hängt allerdings von einer Reihe von Faktoren ab, die zum Teil nicht von der HHLA-Gruppe beeinflusst werden können. Zu diesen Faktoren zählen u.a. die Größe und der Grundriss des Terminalgeländes, die durchschnittliche Zwischenlagerungszeit (die u.a. von den Wünschen der Kunden abhängt), die Größe der Kaianlagen, die Tiefe der Liegeplätze, die Kapazität der Containerbrücken, die für den Transport in das Hinterland verfügbaren und vom Kunden gewählten Verkehrsmittel und die Frage, ob ein Terminal gleichmäßig ausgelastet ist. Zudem spielt für die Kapazität eines Container Terminals eine wichtige Rolle, ob der Betreiber des Terminals seine Kunden bei der Abfertigung und der Zuteilung von Liegeplätzen grundsätzlich gleich behandelt („Multi-User-Prinzip“) oder die Liegeplätze grundsätzlich für bestimmte Kunden reserviert („Dedicated-User-Prinzip“). Die HHLA-Gruppe verfolgt auf ihren Terminals grundsätzlich das Multi-User-Prinzip.

Sowohl für die im Rahmen der geplanten Infrastrukturmaßnahmen beabsichtigte Erweiterung der HHLA Container Terminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort als auch für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe ist die vorherige Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich. Der negative oder auch nur eingeschränkt positive Ausgang eines dieser Planfeststellungsverfahren könnte das derzeit geplante Umsatzwachstum der HHLA-Gruppe erheblich beeinträchtigen. Ebenso könnte auch bei positivem Ausgang eines der vorgenannten Planfeststellungsverfahren erhebliche höhere Investitionen seitens der HHLA-Gruppe erforderlich machen oder höhere Aufwendungen verursachen, falls hiermit Auflagen verbunden wären, die für die HHLA unwirtschaftlich wären.

Anstieg der Umsätze im Segment Container

In den vergangenen Jahren ist der Umsatz der HHLA-Gruppe in ihrem größten Segment (bis zum 31. Dezember 2006: Geschäftsfeld) Container z. T. deutlich überproportional zum Containerumschlag gewachsen; so stiegen die

konsolidierten Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Container von € 473,2 Mio. im Jahr 2005 um € 114,7 Mio. oder 24,2% auf € 587,9 Mio. im Jahre 2006, im Vergleich zu einem Anstieg des Containerumschlags in Höhe von 17,9% im gleichen Zeitraum. Dieser Umsatzanstieg ist nur zum Teil auf Erstkonsolidierungseffekte zurückzuführen. Die HHLA-Gruppe hat mit Wirkung zum 1. Januar 2006 100% der Anteile an der heutigen HHLA Rosshafen Terminal GmbH sowie verschiedene Gebäude und bauliche Anlagen im Rahmen eines Asset Deals erworben (siehe auch „— Sonstige Faktoren — Erstkonsolidierungseffekte“). Die HHLA-Rosshafen Terminal GmbH vermietet Gebäude und Flächen auf dem Rosshafen Terminal Hamburg, die dem Segment Container zugeordnet wurden. Die von ihr erzielten Mieteinnahmen korrelieren grundsätzlich nicht mit der Entwicklung der Umschlagmengen auf den Container Terminals der HHLA-Gruppe im Hamburger Hafen. Um diesen Erstkonsolidierungseffekt bereinigt, ist der konsolidierte Umsatz im Geschäftsfeld Container von € 473,2 Mio. im Jahr 2005 um € 105,3 Mio. oder 22,2% auf € 578,6 Mio. im Jahre 2006 deutlich schneller gestiegen als der Containerumschlag. Dieser überproportionale Umsatzanstieg im Segment (bis zum 31. Dezember 2006: Geschäftsfeld) Container ist im Wesentlichen auf die folgenden Faktoren zurück zu führen:

- Die Zwischenlagerzeiten im Hamburger Hafen sind z. T. durch neue Sicherheitsvorschriften signifikant gestiegen; außerdem haben Beeinträchtigungen im Überseeverkehr mit der russischen Föderation zu einem deutlichen Anstieg der Zwischenlagerzeiten im Hamburger Hafen geführt. In Folge dessen war in den vergangenen Jahren ein Anstieg der Lagergelder zu verzeichnen, der nicht auf einen Anstieg der Umschlagmengen zurückzuführen war.
- Die HHLA-Gruppe war in den vergangenen Jahren in der Lage, ihren bestehenden Kunden einen deutlich besseren Service zu bieten und dadurch höhere Umsätze zu erzielen. So konnten insbesondere aufgrund einer zuverlässig schnelleren Abfertigung kürzere Liegezeiten mit den Kunden vereinbart und eingehalten werden. Für eine solche garantierte schnellere Abfertigung konnte die HHLA-Gruppe ihren Kunden höhere Raten in Rechnung stellen.
- Die HHLA-Gruppe überprüft die von ihr angewendeten Umschlagraten regelmäßig und passt diese ggf. an die Kapazitäts- und Nachfrageentwicklung an. In Anbetracht der in den vergangenen Jahren stark gewachsenen Nachfrage nach Umschlagdienstleistungen in der Nordrange und im Hamburger Hafen und der teilweise aufgetretenen Kapazitätsengpässe konnte die HHLA-Gruppe in diesem Zeitraum marktkonforme Raterhöhungen durchführen.

Es kann allerdings im Hinblick auf den ersten dieser beiden Faktoren nicht ausgeschlossen werden, dass ein weiterer Anstieg der Zwischenlagerzeiten bei der HHLA-Gruppe zu geringeren Lagerkapazitäten führen würde, was u.U. die Umschlagkapazitäten im Segment Container beeinträchtigen könnte und somit einen gegenläufigen Effekt auf die Entwicklung der Umsatzerlöse haben würde.

Umsatzwachstum im Segment Intermodal

Der konsolidierte Umsatz des Segments (bis zum 31. Dezember 2006: Geschäftsfelds) Intermodal der HHLA-Gruppe stieg von € 209,0 Mio. im Jahr 2004 um € 70,5 Mio. oder 33,7% auf € 279,5 Mio. im Jahr 2006; dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 15,6%. Ursächlich für dieses Wachstum war in erster Linie der Anstieg des Transportvolumens von 1,1 Mio. TEU im Jahre 2004 um 0,4 Mio. TEU oder 33,5% auf 1,5 Mio. TEU im Jahr 2006 (dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 15,6%), welcher überwiegend auf das Mengenwachstum im Geschäftsfeld Container der HHLA-Gruppe zurückzuführen war, da die Segmente (bis zum 31. Dezember 2006: Geschäftsfelder) Container und Intermodal durch die vertikale Integration der Transportkette bei Containern sehr eng miteinander verknüpft sind. Der Volumenanstieg im Segment Container hat auch im Segment Intermodal zu einer signifikanten Steigerung des Transportvolumens, insbesondere bei den Bahnbetreibergesellschaften Transfracht, METRANS und POLZUG, auf die im Jahr 2006 87,2% des Umsatzes in diesem Segment entfällt, und demzufolge zu einem deutlichen Umsatzwachstum geführt. Da die Transportgesellschaften im Segment Intermodal jedoch auch Mengen für Dritte befördern, war auch das gestiegene Mengenangebot aus anderen Seehäfen (wie z.B. Bremerhaven und Rotterdam) ursächlich für den Umsatzanstieg im Segment Intermodal. Außerdem konnten verschiedene Bahnbetreibergesellschaften im Segment (damals noch: Geschäftsfeld) Intermodal im Jahre 2006 Preiserhöhungen durchsetzen und Umsatzsteigerungen durch gestiegene Lagerentgelte erzielen.

Stabile Kundenbeziehungen; Konzentration auf Kundenseite

Die HHLA-Gruppe verfügt über ein breites und ausgeglichenes Kundenportfolio und ist derzeit nicht von einzelnen Kunden abhängig. Auf die drei wichtigsten Kunden der HHLA-Gruppe im Segment Container entfielen im Geschäftsjahr 2006 35,6%, auf die zehn wichtigsten Kunden 73,4% und auf die 20 wichtigsten Kunden 93,2% ihrer Umsätze im Hamburger Hafen. Im Segment Intermodal erwirtschaftete die Transfracht (auf die ca. 41,1% der Umsatzerlöse in diesem Segment entfallen) im Geschäftsjahr 2006 mit ihren 20 wichtigsten Kunden lediglich 59,0% ihrer Umsätze. Der Kundenbestand der HHLA-Gruppe in den Segmenten Container und Intermodal setzt sich hauptsächlich aus Reedereien sowie Speditionen zusammen; im Segment Container zählt sie bis auf die beiden weltweit größten Containerreedereien 18 der 20 größten Containerreedereien der Welt (nach Transportkapazität) zu ihren Kunden. Mit der überwiegenden Mehrheit ihrer 20 wichtigsten Kunden unterhält die HHLA-Gruppe bereits seit mehr als 20 Jahren Kundenbeziehungen. Aufgrund dieser stabilen Kundenbeziehungen verfügt die HHLA-Gruppe über stabile Umsatzvolumina. Im Jahr 2005 hat die HHLA-Gruppe ihren bis dahin größten Kunden im Segment Container verloren, nachdem dieser von einer anderen Reederei erworben wurde. Der hierdurch bedingte Umsatzausfall wurde allerdings durch einen Anstieg der Umschlagvolumina anderer Kunden überkompensiert.

Es lässt sich aber derzeit nicht ausschließen, dass der HHLA-Gruppe künftig eine kleinere Gruppe von Containerreedereien gegenüberstehen wird. Derzeit entfallen auf 20 Containerreedereien ca. 80% der globalen Containerverkehrskapazität (Quelle: ESPO, 2007). Eine Konzentration von Containerreedereien könnte sich u.a. durch Übernahmen, Unternehmenszusammenschlüsse oder Allianzen zwischen Reedereien ergeben. Reedereien bzw. Allianzen könnten sich in einer solchen Situation dazu entscheiden, ihre Umschlagvolumina auf andere Häfen in der Nordrange zu verlagern, was die Umsatzentwicklung der HHLA-Gruppe belasten oder den Preisdruck für die HHLA-Gruppe verschärfen könnte.

Kostenbezogene Faktoren

Personalaufwand

Die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe ist sehr personalintensiv, insbesondere im Segment Container, weshalb ein großer Teil der Aufwendungen der HHLA-Gruppe auf Personalaufwendungen entfällt. Die HHLA-Gruppe (einschließlich des bis zum 31. Dezember 2006 existierenden Geschäftsfelds Immobilien) hat ihren Personalbestand von 3.334 Mitarbeitern am 31. Dezember 2004 um 881 Mitarbeiter oder 26,4% auf 4.215 Mitarbeiter am 31. Dezember 2006 erhöht. Trotz des Anstiegs der Mitarbeiterzahl ist der Personalaufwand in den Jahren 2006, 2005 und 2004 unterproportional zum Umsatz gestiegen. Ursächlich hierfür waren in erster Linie die folgenden Faktoren:

- Die HHLA-Gruppe hat in den vergangenen Jahren durch den Einsatz neuer Technologien auf ihren Container Terminals deutliche Effizienzsteigerungen erzielt. Demzufolge konnte die Mitarbeiterproduktivität wesentlich gesteigert werden.
- Für einen Teil der Belegschaft gilt ein Haustarifvertrag mit Vergütungskonditionen, die über den Konditionen der Tarifverträge des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V. liegen. Für Neueinstellungen nach 2000 (Lohnempfänger) bzw. 2001 (Gehaltsempfänger) gelten jedoch die Verbandstarifverträge; die Vergütung solcher neuer Mitarbeiter geschieht folglich nach marktüblichen Sätzen, wodurch sich das Gesamtvergütungsniveau der HHLA-Gruppe dem marktüblichen Niveau angleicht. Die Zahl der Mitarbeiter, für die der Haustarif gilt, wird sich zukünftig im Zuge der Mitarbeiterfluktuation weiter reduzieren.

Für die kommenden Jahre rechnet die HHLA-Gruppe im Zusammenhang mit der geplanten Ausweitung ihrer Kapazitäten in den Segmenten Container und Intermodal mit einem weiteren Anstieg ihres Personalbestands.

Die HHLA-Gruppe geht davon aus, dass im Zusammenhang mit der geplanten Zuteilung von A-Aktien an ihre Mitarbeiter im Rahmen des Angebots (siehe hierzu „Angaben über das Kapital der HHLA — Mitarbeiterbeteiligungsprogramm“) ein Aufwand in Höhe von bis zu € 6 Mio. entstehen wird. Sollte die HHLA-Gruppe in Zukunft noch weitere A-Aktien im Rahmen eines Mitarbeiterprogramms an ihre Mitarbeiter zuteilen, kann hieraus ebenfalls ein Aufwand für die HHLA-Gruppe entstehen.

Die HHLA-Gruppe setzt in wesentlichem Umfang Leiharbeiter ein (siehe „— *Materialaufwand*“). Die Aufwendungen für Fremdpersonal werden im Materialaufwand erfasst.

Materialaufwand

Der Materialaufwand der HHLA-Gruppe setzt sich im Wesentlichen aus Aufwendungen für Fremdleistungen, Aufwendungen für Fremdpersonal und Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe zusammen:

- Die HHLA-Gruppe bezieht in wesentlichem Umfang Fremdleistungen (etwa die von Bahnbetreibergesellschaften eingekauften Transportkapazitäten sowie Stau- und Laschleistungen der Container Terminals im Hamburger Hafen). Der Aufwand für Fremdleistungen wird im Materialaufwand erfasst und stieg von € 234,0 Mio. im Jahr 2005 um € 55,7 Mio. oder 23,8% auf rund € 289,7 Mio. im Jahr 2006. Die HHLA-Gruppe beabsichtigt, den Anteil von Fremdleistungen im Bereich Intermodal durch die vermehrte Nutzung von eigenen Waggons zu reduzieren.
- Außerdem setzt die HHLA-Gruppe in wesentlichem Umfang Leiharbeiter ein (insbesondere Leiharbeiter von der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft, die im Segment Container und Logistik eingesetzt werden), die z.T. bereits seit vielen Jahren für die HHLA-Gruppe tätig sind. Der Aufwand für Fremdpersonal wird von der HHLA-Gruppe im Materialaufwand erfasst und stieg von € 32,7 Mio. im Jahr 2005 um € 1,0 Mio. oder 3,1% auf € 33,7 Mio. im Jahr 2006.
- Die HHLA-Gruppe benötigt im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit erhebliche Mengen an Energie aus unterschiedlichen Quellen, vor allem Strom und Rohöl. Veränderungen der Energiekosten haben somit einen wesentlichen Einfluss auf die Kosten der HHLA-Gruppe. Die Preise für Energie unterliegen dabei erheblichen zyklischen Schwankungen und waren in der jüngeren Vergangenheit stetigen — und zuweilen nachhaltigen — Steigerungen ausgesetzt. Die HHLA-Gruppe versucht, diese Abhängigkeit von allgemeinen Veränderungen der Energiepreise zu reduzieren, indem fallweise geeignete Sicherungsgeschäfte abgeschlossen werden.

Langfristige Mietverträge, Mieterhöhungen und Abbruchverpflichtungen

Zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. der Hamburg Port Authority und der HHLA-Gruppe bestehen diverse Verträge über die Anmietung von Flächen und Kaimauern im Hamburger Hafen. Die Laufzeit der wesentlichen Mietverträge endet in den Jahren 2025 bis 2036 (siehe auch „*Geschäftstätigkeit — Standorte und Grundbesitz — Standorte in Hamburg*“). Die Mietparteien können alle fünf Jahre nach Beginn des Mietverhältnisses eine Überprüfung der Miethöhe und die Anpassung an ein marktübliches Niveau, differenziert nach Flächen und Kaimauern, verlangen. Für eine Vielzahl der Mietflächen war zum 1. Juli 2005 eine Mietenüberprüfung vorgesehen, die sich jedoch erheblich verzögert hat. Für die Grundstücksmieten haben die Hamburg Port Authority und der Unternehmensverband Hafen Hamburg im Juni 2007 vereinbart, die Mieten jedes Jahr bis zum 30. Juni 2010 um 4% p.a. rückwirkend ab dem 1. Juli 2005 zu erhöhen, wobei die erste Erhöhungsstufe bis zum 31. Dezember 2005 ausgesetzt wurde. Hinsichtlich der Anpassung der Kaimauermieten wurde noch keine Einigung erzielt. Durch die jährlichen Mieterhöhungen werden sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen der HHLA-Gruppe erwartungsgemäß ab dem Jahr 2007 schrittweise erhöhen.

Die Mietkosten der HHLA-Gruppe im Hamburger Hafen sind von regulatorischen Vorgaben abhängig. In einem Verfahren gegen die Niederlande („Reebok“, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft 2002 L 25/41, Aktenzeichen K (2001) 2383) hat die Europäische Kommission geprüft, ob die von einem öffentlichen Unternehmen geforderten Mieten für ein im Rotterdamer Hafen neu angesiedeltes Unternehmen wegen ihrer angeblich geringen Höhe eine verbotene Beihilfe darstellen. Ein entsprechendes Verfahren könnte auch die HHLA-Gruppe betreffen, da sie ihre Betriebsgrundstücke im Hamburger Hafen von der Hamburg Port Authority mietet. Die HHLA-Gruppe kann nicht einschätzen, ob die von ihr gezahlten Mieten den Vorgaben der Europäischen Kommission entsprechen (siehe hierzu auch „*Risikofaktoren — Rechtliche Risiken — Staatliche Leistungen an die HHLA-Gruppe, denen Austauschverhältnisse zugrunde liegen könnten, als nach dem Europäischen Gemeinschaftsrecht unzulässige Beihilfen qualifiziert werden, die die HHLA-Gruppe zurückgewähren muss*“). Sollten sie diesen Vorgaben nicht entsprechen, könnten die von der HHLA-Gruppe zu zahlenden Mieten erhöht werden müssen.

Die Mietverträge basieren auf den allgemeinen Vertragsbedingungen (AVB-HI) für die Mietverträge der Hamburg Port Authority mit Mietern von Immobilien im Hamburger Hafengebiet; diese verpflichten den Mieter dazu, bei Beendigung des Mietverhältnisses das Mietobjekt geräumt von den in ihrem Eigentum stehenden Baulichkeiten und in einwandfreiem Zustand zurückzugeben. Die Abbruchkosten für Gebäude und Flächenbefestigungen werden mit jeweils 5% bzw. 25% der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten der Anlagen zum Zeitpunkt der Errichtung unter Berücksichtigung einer Kostensteigerung von 1,5% p.a. bis zum Zeitpunkt der erwarteten Inanspruchnahme ermittelt. Die HHLA-Gruppe hat Rückstellungen für diese Abbruchverpflichtungen gebildet, welche zum 31. Dezember 2006 in Höhe des Barwerts von € 24,0 Mio. bilanziert wurden. Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde mit Ausnahme der unter Denkmalschutz stehenden Bauten (im Wesentlichen die Speicherstadt) von einer vollen Inanspruchnahme aus der Verpflichtung für alle Mietobjekte ausgegangen. Die Verpflichtungen aus Abbruchkosten werden in den Jahren 2006 und 2007 mit einem Zinssatz von 4,5% p.a. diskontiert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Rückstellungen, die die Gesellschaften der HHLA-Gruppe für die ihnen obliegenden Abbruchverpflichtungen zum 30. Juni 2007 sowie zum 31. Dezember 2006 gebildet hatten:

| <u>Jeweils in Mio. €</u> | <u>30. Juni 2007</u> (ungeprüft) | <u>31. Dezember 2006</u> |
|---|-------------------------------------|--------------------------|
| HHLA | 4,3 | 4,0 |
| HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH..... | 5,9 | 5,8 |
| HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH | 4,0 | 4,1 |
| HHLA Container Terminal Tollerort GmbH (einschließlich der Rosshafen GmbH sowie der CTT Besitzgesellschaft mbH) | 4,4 | 4,4 |
| Übrige Gesellschaften..... | 7,9 | 5,7 |
| Summe | 26,5 | 24,0 |

Steueraufwand

Der Konzernjahresüberschuss der HHLA-Gruppe ist erheblichen Einflüssen durch laufende und latente Steuern ausgesetzt.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag setzen sich aus Körperschaftsteuer, Solidaritätszuschlag sowie aus Gewerbesteuer zusammen. Bei in Deutschland ansässigen Kapitalgesellschaften fällt Körperschaftsteuer in Höhe von 25,0% sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5% der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften sowie in Deutschland ansässige Tochterunternehmen in der Rechtsform einer Personengesellschaft der Gewerbesteuer, deren Höhe sich nach den gemeindespezifischen Hebesätzen bestimmt. Die Gewerbesteuer mindert bei Kapitalgesellschaften die Bemessungsgrundlage für die Körperschaftsteuer.

Die Bilanzierung latenter Steuern erfolgt unter Anwendung der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode auf alle zum Bilanzstichtag bestehenden temporären Differenzen zwischen dem Wertansatz eines Vermögenswertes bzw. einer Verbindlichkeit in der Bilanz und dem steuerlichen Wertansatz sowie auf steuerliche Verlustvorträge. Passive latente Steuern werden für alle zu versteuernden temporären Differenzen erfasst. Aktive latente Steuern werden für alle abzugsfähigen temporären Unterschiede und noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge in dem Maße erfasst, in dem es hinreichend gesichert erscheint, dass zu versteuerndes Einkommen verfügbar sein wird, gegen das abzugsfähige temporäre Differenzen und die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge verwendet werden können.

Die latenten Steuern werden auf der Basis der Steuersätze ermittelt, die nach der derzeitigen Rechtslage in Deutschland gelten bzw. zum Realisationszeitpunkt erwartet werden. Die Gesellschaft hat in den Jahren 2005 und 2006 sowie zum 30. Juni 2007 grundsätzlich einen Steuersatz von 40,38% angewandt, der sich aus dem Körperschaftsteuersatz von 25,0%, dem Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5% und dem in Hamburg geltenden Gewerbesteuersatz von 19,03% zusammensetzt. Der Bundestag hat am 25. Mai 2007 das Unternehmensteuerreformgesetz 2008 beschlossen; am 6. Juli 2007 hat der Bundesrat diesem Gesetz zugestimmt. Bei Inkrafttreten des Gesetzes wird die durchschnittliche Ertragsteuerbelastung von Körperschaften auf rund 30% abgesenkt. Die HHLA-Gruppe erwartet hieraus in der Zukunft einen Aufwand aus der Anpassung der Bewertung latenter Steuern von rund € 6 Mio.

Bis zum Jahr 2004 sind durch operative Verluste in der HHLA und Anlaufkosten beim HHLA Container Terminal Altenwerder sowie beim Terminal Cuxport körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von im Jahre 2004 insgesamt € 108,8 Mio. angefallen, die der HHLA-Gruppe unbegrenzt zur Verrechnung mit dem künftig zu versteuernden Ergebnis der Unternehmen zur Verfügung stehen, in denen die Verluste entstanden sind. Im Jahr 2005 beliefen sich die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge noch auf € 54,9 Mio. und im Jahr 2006 auf € 31,8 Mio.; die in diesem Zusammenhang angesetzten aktiven latenten Steuern betragen € 16,3 Mio. im Jahr 2005 bzw. € 8,6 Mio. im Jahr 2006. Da die Verlustvorträge nunmehr fast aufgebraucht sind, ist davon auszugehen, dass der Ertragsteueraufwand der HHLA-Gruppe in den kommenden Jahren steigen wird.

Pensionsrückstellungen

Die betriebliche Altersversorgung wird aufgrund verschiedener Anspruchsgrundlagen gewährt. Neben Einzelzusagen sind dies in erster Linie der Betriebsrenten-Tarifvertrag (BRTV) sowie die sog. Hafenteilrenten, die durch den Rahmentarifvertrag für die Hafenmitarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe geregelt wird. Bei dem BRTV handelt es sich um eine Gesamtversorgung. Dabei sagt die HHLA den begünstigten Arbeitnehmern eine Versorgung in einer bestimmten Höhe zu, die aus gesetzlicher Rente und betrieblicher Altersversorgung resultiert. Die Höhe der Gesamtversorgung ergibt sich aus dem dienstzeitabhängigen Prozentsatz eines fiktiv ermittelten Nettoentgelts der letzten Lohn- bzw. Gehaltsgruppe auf Basis der Sozialversicherungsdaten des Jahres 1999. Die Höhe der sog. Hafenteilrente ist dienstzeitabhängig. Die Höhe der Betriebsrente ergibt sich aus dem Rahmentarifvertrag der deutschen Seehäfen.

Im Rahmen dieser Pensionspläne sind für die in Zukunft zu erwartenden Leistungen in Form von Alters- und Hinterbliebenenrenten Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen gebildet worden. Am 31. Dezember 2006 betragen diese Rückstellungen insgesamt € 377,4 Mio., gegenüber € 384,0 Mio. am 31. Dezember 2005. In der Bilanz wird jeweils der volle Barwert der Pensionsverpflichtungen einschließlich versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste ausgewiesen.

Die Pensionsrückstellungen werden jährlich aufgezinste; der Zinsaufwand wird in der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzaufwand erfasst. Im Jahr 2006 belief sich dieser auf € 15,4 Mio., gegenüber € 16,3 Mio. im Jahr 2005. Da der für die Aufzinsung der Pensionsrückstellungen von der HHLA-Gruppe angewendete Zinssatz jährlich an die Entwicklung der Marktzinsen angepasst wird, unterliegt die HHLA-Gruppe dem Risiko, dass sich die Marktzinsen ändern und dieser Zinsaufwand sich entsprechend erhöht. Im Jahre 2007 hat die HHLA-Gruppe für die Ermittlung der Pensionsrückstellungen eine Verzinsung in Höhe von 4,75% zugrunde gelegt (gegenüber 4,25% im Jahre 2006).

Der Berechnung der von der HHLA-Gruppe gebildeten Pensionsrückstellungen liegen außer dem Abzinsungssatz diverse andere versicherungsmathematische Annahmen zugrunde, insbesondere hinsichtlich des Entgelttrends, des Rententrends sowie der Fluktuationsrate.

Sonstige Faktoren

Aufteilung des Grundkapitals in die Teilkonzerne Hafenteilrenten und Immobilien und erstmalige Segmentberichterstattung im Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2007

In der Hauptversammlung am 28. Juni 2007 hat die HHLA mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2007 beschlossen, ihr Grundkapital in zwei verschiedene Aktiegattungen, A- und S-Aktien, neu einzuteilen (siehe hierzu auch „Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien“). Die S-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen (einschließlich eines etwaigen Liquiditätsüberschusses) des Teilkonzerns Immobilien und die A-Aktien eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen (einschließlich eines etwaigen Liquidationsüberschusses) der übrigen Teile des Unternehmens (Teilkonzern Hafenteilrenten). Die beiden Teilkonzerne sind in der Satzung der Gesellschaft durch positive Zuordnung bestimmter Rechtspositionen, Verträge, Vermögenswerte und Schulden zum Teilkonzern Immobilien und der Zuordnung aller verbleibenden Rechtspositionen, Verträge, Vermögenswerte und Schulden zum Teilkonzern Hafenteilrenten voneinander abgegrenzt. So handelt es sich bei dem Teilkonzern Immobilien um den Teil des Unternehmens, der sich mit dem Erwerb, dem Halten, der Veräußerung, der Vermietung, der Verwaltung und der

Entwicklung von nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien, die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und am Fischmarkt in Hamburg-Altona, befasst. Dem Teilkonzern Hafenlogistik sind alle Vermögenswerte und Schulden und Geschäftsaktivitäten der Gesellschaft und ihrer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften zuzuordnen, die nach Maßgabe der Satzung nicht dem Teilkonzern Hafenlogistik und Immobilien zuzuordnen sind (einschließlich der Holdingaktivitäten der HHLA). Im Zusammenhang mit der Aufteilung der HHLA in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien sind Ausgleichsverbindlichkeiten des Teilkonzerns Immobilien gegenüber dem Teilkonzern Hafenlogistik entstanden, da die Aufteilung der Eigenkapitalpositionen auf die beiden Teilkonzerne abweichend von den sich aus der Zuordnung der Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten ergebenden Residualbeträgen erfolgte. In Höhe der Differenz zwischen diesen Beträgen wird eine Ausgleichsforderung des Teilkonzerns Hafenlogistik gegen den Teilkonzern Immobilien ausgewiesen, die sich am 30. Juni 2007 auf € 64,4 Mio. belief und mit 3,8% verzinst wird.

Die Aufteilung der HHLA in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien wurde am 28. Juni 2007 von der Hauptversammlung der Gesellschaft beschlossen und liegt der Aufteilung des Grundkapitals in A- und S- Aktien zugrunde. Zusätzlich zu der erstmaligen Aufteilung der HHLA in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien wurden in dem Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2007 von der HHLA erstmals (im Einklang mit IAS 14) Segmente ausgewiesen. Der Teilkonzern Hafenlogistik ist aufgeteilt in die Segmente Container, Intermodal und Logistik sowie den Bereich Holding/Übrige, der kein eigenständiges Geschäftssegment i.S.d. IFRS-Standards darstellt, aber aus Gründen der Vollständigkeit und Übersichtlichkeit den Geschäftssegmenten des Teilkonzerns Hafenlogistik zugeordnet wurde; der Teilkonzern Immobilien ist mit dem Segment Immobilien identisch. Im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 beliefen sich die Umsatzerlöse im Teilkonzern Immobilien auf € 15,0 Mio. und damit 2,7% der Umsatzerlöse der HHLA-Gruppe. Vor dem 1. Januar 2007 verfügte die HHLA über keine Segmente im Sinne der IFRS, hat aber ihre Umsätze und sonstige Abschlussposten gesondert für die zu dieser Zeit bestehenden Geschäftsfelder Container, Intermodal, Logistik und Immobilien erfasst. Die Rechtspositionen, Verträge, Vermögenswerte und Schulden sowie die Umsatzerlöse der nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien (die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und am Fischmarkt in Hamburg-Altona), die seit dem 30. Juni 2007 rückwirkend ab dem 1. Januar 2007 im Teilkonzern Immobilien erfasst werden, wurden bis zum 1. Januar 2007 dem Geschäftsfeld Immobilien zugeordnet. Da das Geschäftsfeld Immobilien außerdem die hafenspezifischen Immobilien der HHLA-Gruppe umfasste, ist der derzeitige Teilkonzern Immobilien mit dem damaligen Geschäftsfeld Immobilien nicht identisch. Die Umsatzerlöse der nicht-hafenspezifischen Immobilien wurden vor der Einordnung als Teilkonzern nicht separat ermittelt und lassen sich ebenso wenig im Nachhinein herausrechnen. Aus diesem Grund enthält dieser Abschnitt keine Diskussion historischer Finanzzahlen des Teilkonzerns Immobilien.

Die für die Geschäftsjahre 2006, 2005 und 2004 dargestellten Geschäftsfelder Container, Intermodal und Logistik sind mit den für das zum 30. Juni 2007 endende Halbjahr ausgewiesenen Segmenten Container, Intermodal und Logistik grundsätzlich identisch. Sofern in diesem Abschnitt „— *Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren*“ im Hinblick auf die Geschäftsjahre 2006, 2005 und 2004 auf die Segmente Container, Intermodal oder Logistik Bezug genommen wird, ist dies als Bezugnahme auf die bis zum 31. Dezember 2006 bestehenden Geschäftsfelder Container, Intermodal bzw. Logistik zu verstehen.

Erstkonsolidierungseffekte

Am 1. Januar 2005 wurde die SC HPC Ukraina, Odessa/Ukraine, erstmals in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Die Gesellschaft betreibt einen Container Terminal im Hafen von Odessa, Ukraine. Zudem wurde im Jahre 2005 die METRANS (Danubia) a.s., Slowakei, erstmals in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Beide Erstkonsolidierungen wurden auf den 1. Januar 2005 vorgenommen. Insgesamt haben sich die Umsatzerlöse der HHLA-Gruppe im Jahr 2005 durch die Veränderungen des Konsolidierungskreises um € 24,0 Mio. erhöht, während die Bilanzsumme demzufolge um € 20,6 Mio. und das Jahresergebnis um € 7,5 Mio. anstieg.

Am 1. Januar 2006 erwarb die HHLA 100% der Anteile an der heutigen HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg. Die Gesellschaft betreibt die Vermietung und Verwaltung von Gebäuden und Flächen auf dem Rosshafen Terminal Hamburg. Zum gleichen Zeitpunkt hat die Gesellschaft verschiedene Gebäude und bauliche Anlagen, die sich auf dem Grundstück Rosshafen in Hamburg befinden, im Rahmen eines Asset Deals erworben.

Insgesamt entstand dabei ein Geschäfts- oder Firmenwert von € 31,5 Mio., der einem jährlichen Werthaltigkeitstest unterliegt. Der Kaufpreis für die HHLA Rosshafen sowie die erworbenen Immobilien wurde den erworbenen Vermögenswerten, Schulden und Eventualschulden zum Erwerbszeitpunkt gemäß den IFRS zugeordnet. Im Kaufpreis sind Anschaffungsnebenkosten in Form von Grunderwerbsteuer enthalten. Unter Berücksichtigung der übernommenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente hat der Erwerb zu einem in der Kapitalflussrechnung dargestellten Nettoabfluss von € 87,7 Mio. geführt.

Konsolidierung beherrschter Gesellschaften und Anteile anderer Gesellschafter am Konzernüberschuss

Die HHLA Gruppe betreibt ihre Geschäftstätigkeit im Teilkonzern Hafenlogistik zum Teil über Gesellschaften, an denen auch konzernfremde Dritte beteiligt sind. Die HHLA konsolidiert solche Gesellschaft vollständig gemäß IAS 27, falls sie direkt oder indirekt die Möglichkeit zur Beherrschung hat. Beherrschung im Sinne des IAS 27 ist dann gegeben, wenn die Möglichkeit besteht, die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens gemäß seiner Satzung oder einer Vereinbarung zu bestimmen. In diesem Fall sind die Anteile konzernfremder Dritter an solchen beherrschten Gesellschaften in der Konzernbilanz als Minderheitsanteile am Eigenkapital und in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als Anteile anderer Gesellschafter am Konzernüberschuss auszuweisen. Im Gegensatz dazu erfordert IAS 31 eine Quotenkonsolidierung oder Konsolidierung nach der Equity-Methode, wenn es sich um ein Joint Venture handelt. Dies ist dann der Fall, wenn die wirtschaftliche Tätigkeit einer gemeinschaftlichen Führung unterliegt.

Die bedeutendsten beherrschten Gesellschaften, die von der HHLA derzeit auf Grundlage der Konsolidierungsgrundsätze vollkonsolidiert werden, sind die Betreibergesellschaften des HHLA Container Terminals Altenwerder (die „CTA-Gesellschaften“). An diesen CTA-Gesellschaften hält die HHLA über eine Zwischenholding eine Kapitalbeteiligung von 74,9% und die Hapag-Lloyd AG eine Kapitalbeteiligung von 25,1%. Die HHLA und die Hapag-Lloyd AG haben neben den Satzungen der CTA-Gesellschaften einen Kooperationsvertrag geschlossen, in dem Vorgaben für die gemeinsame Zusammenarbeit zum Betrieb des HHLA Container Terminals Altenwerder enthalten sind und der der Hapag-Lloyd AG auf Gesellschafterebene weitreichende Kontroll- und Mitwirkungsrechte einräumt (siehe hierzu „Wesentliche Verträge — Kooperationsvertrag mit der Hapag-Lloyd AG zum Betrieb des HHLA Container Terminals Altenwerder“). Die Vollkonsolidierung der CTA-Gesellschaften beruht auf dem gemeinsamen und zwischen der HHLA und der Hapag-Lloyd AG schriftlich dokumentierten Verständnis, dass die Finanz- und Geschäftspolitik der CTA-Gesellschaften ausschließlich durch die HHLA bestimmt werden soll, keine gemeinsame Führung der CTA-Gesellschaften beabsichtigt ist und die im Rahmen des Kooperationsvertrages vereinbarten Beteiligungs- und Vetorechte der Hapag-Lloyd AG insbesondere einer Sicherung deren eigener Interessen aus der Beteiligung an den CTA-Gesellschaften und nicht einer partizipatorischen Einflussnahme auf deren Finanz- und Geschäftspolitik dienen. Dieses gemeinsame Verständnis der Parteien liegt dem Kooperationsvertrag und der gegenwärtigen tatsächlichen Zusammenarbeit zugrunde.

Die von der HHLA ausgewiesenen Anteile anderer Gesellschafter am Konzernüberschuss sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen; dieser Anstieg hat sich im ersten Sechsmonatszeitraum des Jahres 2007 verstärkt. Während der Anteil anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss von € 6,7 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 10,3 Mio. oder 153,7% auf € 17,0 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 stieg, steigerte sich der Konzernjahresüberschuss im gleichen Zeitraum von € 46,2 Mio. um € 33,1 Mio. oder 71,6% auf € 79,3 Mio. Dieser überproportionale Anstieg der Anteile anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss ist im Wesentlichen auf die äußerst positive Ergebnisentwicklung des HHLA Container Terminals Altenwerder zurückzuführen und ist auch dadurch beeinflusst, dass der zwischen der HHLA und der Hapag-Lloyd AG geschlossene Kooperationsvertrag eine über deren Kapitalbeteiligung hinausgehende Ertragsbeteiligung der Hapag-Lloyd AG vorsieht. Diese Gewinnbeteiligung ist allerdings beschränkt auf bis zu 50% des Gewinns der CTA-Gesellschaften. Diese Grenze wurde im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 nahezu erreicht und wird bei einer Fortsetzung der positiven Ergebnisentwicklung voraussichtlich auch in Zukunft erreicht werden.

Ertragslage

Die nachfolgenden Darstellungen vergleichen die Ertragslage der HHLA-Gruppe auf Basis des ungeprüften IFRS-Konzernzwischenabschlusses der HHLA für das zum 30. Juni 2007 endende Halbjahr und des IFRS-Konzernab-

schlusses der HHLA zum 31. Dezember 2006 und der HGB-Konzernabschlüsse der HHLA zum 31. Dezember 2005 sowie zum 31. Dezember 2004. Ferner erfolgt eine Diskussion der Entwicklungen in den Segmenten Container, Intermodal und Logistik sowie dem Bereich Holding/Übrige („Segmentdiskussion“) auf Basis des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses der HHLA für das zum 30. Juni 2007 endende Halbjahr. In der Segmentdiskussion werden die einzelnen Entwicklungen der Konzern-Finanzzahlen erklärt.

Für die Gewinn- und Verlustrechnung hat die Gesellschaft das Gesamtkostenverfahren gewählt. Beim Gesamtkostenverfahren wird das Betriebsergebnis durch Gegenüberstellung aller Leistungen (Umsatzerlöse, erhöht oder vermindert um Bestandsmehrungen oder Bestandsminderungen) und Aufwendungen (gegliedert nach den zugrunde liegenden Aufwandsarten: Materialaufwand, Personalaufwand, Abschreibungen und sonstige betriebliche Aufwendungen) einer Periode ermittelt. Die Bestandsveränderungen werden durch Inventur bzw. Berechnung innerhalb des Rechnungswesens ermittelt, die übrigen Leistungen und Kosten können ebenfalls unmittelbar aus der Buchführung abgeleitet werden. Beim Umsatzkostenverfahren werden dagegen die Aufwendungen nach Funktionsbereichen (Herstellung, Verwaltung und Vertrieb) unterteilt. Das Gesamtkostenverfahren ermittelt das Ergebnis einer Periode aus der Gesamtleistung erhöht bzw. vermindert um die Bestandsveränderungen, abzüglich aller Kosten der Periode. Das Umsatzkostenverfahren stellt dagegen den Umsatzerlösen nur die Herstellungskosten gegenüber, die ursächlich für die Umsätze der Berichtsperiode waren. Von den Nettoerlösen der einzelnen Produktbereiche werden die dazu gehörigen Kosten abgezogen. Als Kosten können sowohl variable als auch fixe Kosten der jeweiligen Produktgruppe angesetzt werden. Maßgeblich sind dann die Vollkosten. Die weiteren Ertrags- und Aufwandsposten (z.B. Beteiligungserträge, Zinserträge und -aufwendungen) sind beim Umsatz- und Gesamtkostenverfahren im Grundsatz identisch. Beide Verfahren unterscheiden sich demzufolge lediglich im Ausweis der Positionen, das Periodenergebnis wird durch die unterschiedlichen Verfahren nicht beeinflusst.

Die folgende Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe enthält zukunftsgerichtete Aussagen, die auf Annahmen zu der zukünftigen Geschäftsentwicklung der HHLA-Gruppe basieren. Durch den Einfluss zahlreicher Faktoren, unter anderem der im Abschnitt „Risikofaktoren“ und an anderen Stellen in diesem Prospekt beschriebenen Risiken, können die tatsächlichen Ergebnisse der HHLA-Gruppe wesentlich von den laut dieser zukunftsgerichteten Aussagen erwarteten Ergebnissen abweichen.

Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 verglichen mit dem Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 auf Basis des IFRS-Konzernzwischenabschlusses zum 30. Juni 2007

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinn- und Verlustrechnung der HHLA-Gruppe für den zum 30. Juni 2007 endenden Sechsmonatszeitraum verglichen mit dem Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006, sowie des Teilkonzerns Hafenlogistik für den zum 30. Juni 2007 endenden Sechsmonatszeitraum. Die Angaben sind dem Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2007 entnommen, welcher auf der Grundlage der IFRS erstellt wurde und im Finanzteil dieses Prospekts abgedruckt ist.

Die Umsatzerlöse der HHLA-Gruppe im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 gliedern sich in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien. Gegenstand dieses Angebots sind nur A-Aktien, die eine Beteiligung am Ergebnis und Vermögen des Teilkonzerns Hafenlogistik vermitteln (siehe hierzu „Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien“ und „Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Sonstige Faktoren — Aufteilung des Grundkapitals in A-Sparte und S-Sparte und erstmalige Segmentberichterstattung im Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2007“). Da die Inhaber der A-Aktien aufgrund der in der Satzung der Gesellschaft vorgesehenen Aufteilung von Gewinnen auch an Umsatzerlösen partizipiert, die der Teilkonzern Hafenlogistik mittels Geschäften mit dem Teilkonzern Immobilien erwirtschaftet, sind in der nachfolgenden Tabelle sowie im Text die gesamten Umsatzerlöse und sonstigen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung des Teilkonzerns Hafenlogistik enthalten, m.a.W. einschließlich konzerninterner Effekte zwischen dem Teilkonzern Hafenlogistik und dem Teilkonzern Immobilien.

Gewinn- und Verlustrechnung

| Jeweils in Mio. € für den Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni | Teilkonzern Hafenlogistik 2007 (ungeprüft) | HHLA-Gruppe | | |
|--|---|---------------------|---------------------|---------------------|
| | | 2007 (ungeprüft) | 2006 (ungeprüft) | Veränderung in % |
| Umsatzerlöse | 547,8 | 561,3 | 485,0 | 15,7 |
| Bestandsveränderungen | 2,4 | 2,4 | 2,1 | 14,3 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 3,2 | 3,2 | 2,0 | 60,0 |
| Sonstige Betriebliche Erträge | 14,4 | 13,3 | 7,7 | 72,7 |
| Materialaufwand | -212,8 | -214,9 | -189,3 | 13,5 |
| Personalaufwand | -121,4 | -122,5 | -115,9 | 5,7 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | -58,0 | -61,2 | -64,2 | -4,6 |
| Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) | 175,6 | 181,7 | 127,4 | 42,6 |
| Abschreibungen auf Vermögenswerte | -41,2 | -42,8 | -36,6 | 17,0 |
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | 134,4 | 138,8 | 90,8 | 52,9 |
| Zinserträge | 3,9 | 2,8 | 2,4 | 16,7 |
| Zinsaufwendungen | -17,7 | -18,8 | -18,4 | 2,3 |
| Sonstiges Finanzergebnis | 0,2 | 0,2 | 0,0 | — |
| Finanzergebnis | -13,6 | -15,8 | -16,0 | -1,2 |
| Ergebnis vor Steuern (EBT) | 120,8 | 123,0 | 74,8 | 64,4 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | -43,0 | -43,7 | -28,6 | 52,8 |
| Konzernjahresüberschuss | 77,8 | 79,3 | 46,2 | 71,6 |
| davon Anteile anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss | 17,0 | 17,0 | 6,7 | 153,7 |
| Davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens am Konzernjahresüberschuss | 60,8 | 62,3 | 39,5 | 57,7 |

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse der HHLA-Gruppe sind von € 485,0 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 76,3 Mio. oder 15,7% auf € 561,3 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 gestiegen. Ursächlich für den Anstieg der Umsatzerlöse in diesem Zeitraum war vor allem die günstige Branchenkonjunktur, die einen Anstieg des Containerumschlags der HHLA-Gruppe von rund 3,0 Mio. TEU im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um 0,5 Mio. TEU oder 14,7 % auf 3,5 Mio. TEU im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 bewirkt hat. Zum Wachstum der Umsatzerlöse der HHLA-Gruppe trugen alle Segmente bei (siehe „— Segmentberichterstattung“).

Die Umsatzerlöse des Teilkonzerns Hafenlogistik beliefen sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 547,8 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf 97,6% der Umsatzerlöse der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum.

Bestandsveränderungen

Im Wesentlichen resultiert die Bestandsveränderung der fertigen/unfertigen Leistungen aus noch nicht abgerechneten Beratungsleistungen der Konzerngesellschaft HPC. Die Bestandsveränderung der fertigen und unfertigen Leistungen stieg von € 2,1 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 0,3 Mio. oder 14,3% auf € 2,4 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Die Bestandsveränderungen des Teilkonzerns Hafenlogistik beliefen sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 2,4 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf 99,9% der Bestandsveränderungen der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum.

Andere aktivierte Eigenleistungen

Die anderen aktivierten Eigenleistungen resultieren im Wesentlichen aus Ingenieurleistungen und Planungsleistungen, die im Rahmen von Baumaßnahmen aktiviert werden, sowie aus der Entwicklung von Software. Sie stiegen von € 2,0 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 1,2 Mio. oder 60 % auf € 3,2 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Kausal für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die Entwicklung von Software für ein integriertes Terminalsteuerungssystem sowie weitere IT-Projekte. Die anderen aktivierten Eigenleistungen des Teilkonzerns Hafenlogistik beliefen sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 3,2 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf 98,9% der anderen aktivierten Eigenleistungen der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten insbesondere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, Gewinne aus der Veräußerung von Sachanlagen, Erträge aus Schadenersatzleistungen sowie Versicherungsentschädigungen. Die sonstigen betrieblichen Erträge der HHLA-Gruppe stiegen von € 7,7 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 5,6 Mio. oder 72,7 % auf € 13,3 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Dieser Anstieg lag im Wesentlichen im Segment Container begründet, in dem die sonstigen betrieblichen Erträge einer Reihe von Konzerngesellschaften sich in diesem Zeitraum erhöht haben, ohne dass der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge bei einer einzelnen Gesellschaft wesentlich war. Die sonstigen betrieblichen Erträge des Teilkonzerns Hafenlogistik beliefen sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 14,4 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf über 100% der sonstigen betrieblichen Erträge der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum; dies ist darauf zurückzuführen, dass die sonstigen betrieblichen Erträgen des Teilkonzerns Hafenlogistik auch sonstige betriebliche Erträge umfasst, die zwischen dem Teilkonzern Hafenlogistik und dem Teilkonzern Immobilien erwirtschaftet wurden.

Materialaufwand

Der Materialaufwand setzt sich insbesondere aus Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (im Wesentlichen Energie), Aufwendungen für Fremdpersonal (insbesondere Personalgestellung der Gesamthafenbetriebsgesellschaft (GHBG)) und Aufwendungen für bezogene Leistungen zusammen. Bei den Aufwendungen für bezogene Leistungen handelt es sich im Wesentlichen um Leistungen von Subunternehmen, wie insbesondere die von Bahnbetreibergesellschaften eingekauften Transportkapazitäten sowie Stau- und Laschleistungen der Container Terminals im Hamburger Hafen.

Der Materialaufwand stieg von € 189,3 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 25,6 Mio. oder 13,5% auf € 214,9 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Verteilung auf die einzelnen Bestandteile des Materialaufwands in den Sechsmonatszeiträumen zum 30. Juni 2007 und zum 30. Juni 2006:

| <u>Jeweils in Mio. € für den Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni</u> | <u>2007</u> | <u>2006</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|---|--------------|--------------|-----------------------------|
| | | | <u>(ungeprüft)</u> |
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 35,9 | 34,2 | 5,0 |
| Aufwendungen für Fremdpersonal | 20,2 | 19,1 | 5,7 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 158,8 | 136,0 | 16,8 |
| Gesamt | 214,9 | 189,3 | 13,5 |

Ursächlich für den Anstieg des Materialaufwands im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 im Vergleich zum Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 waren in erster Linie die Aufwendungen für bezogene Leistungen, die insgesamt von € 136,0 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 22,8 Mio. oder 16,8% auf € 158,8 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 stiegen. Dieser Anstieg war sowohl darauf zurückzuführen, dass die HHLA-Gruppe (bedingt durch die höheren Umschlag- und Transportmengen) mehr Fremdleistungen in Anspruch genommen hat, als auch darauf, dass die Anbieter von Fremdleistungen in diesem Zeitraum Tarifierhöhungen durchgeführt haben. Dieser Anstieg entfiel zu ca. zwei Dritteln auf das Segment Intermodal, in dem der Aufwand für bezogene Leistungen von € 103,3 Mio. um € 16,7 Mio. oder 16,1% auf € 119,9 Mio. anstieg, und zu

einem Drittel auf das Segment Container, in dem der Aufwand für bezogene Leistungen im gleichen Zeitraum von € 17,5 um € 6,1 Mio. oder 34,7% auf € 23,5 Mio. stieg.

Der Materialaufwand des Teilkonzerns Hafenlogistik belief sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 212,8 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf 99,0% des Materialaufwands der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum.

Personalaufwand

Der Personalaufwand setzte sich aus Löhnen und Gehältern, sozialen Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung, laufendem Dienstzeitaufwand und anderen Aufwendungen für Altersversorgung zusammen. Der laufende Dienstzeitaufwand enthält die Leistungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen sowie für pensionsähnliche Verpflichtungen.

Der Personalaufwand stieg von € 115,9 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 6,6 Mio. oder 5,7% auf € 122,5 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Die wesentlichen Ursachen hierfür waren Lohnsteigerungen sowie der Mitarbeiterzuwachs im Segment Container. Der Personalaufwand des Teilkonzerns Hafenlogistik belief sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 121,4 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf 99,1% des Personalaufwands der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich u.a. aus Leasingaufwendungen, Fremdleistungen für Instandhaltung, Aufwendungen für Beratung, Dienstleistungen, Versicherungen und Prüfungskosten, Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen, sonstigen Steuern, der Zuführung zur Wertberichtigung auf Forderungen sowie Abschreibungen auf Forderungen sowie aus diversen sonstigen, nicht näher zu spezifizierenden betrieblichen Aufwendungen zusammen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen von € 64,2 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 3,0 Mio. oder 4,6% zurück auf € 61,2 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Kausal für diese Verringerung war in erster Linie, dass im Segment Container im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 geringere Beratungskosten als im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 anfielen, was darauf zurückzuführen war, dass bestimmte Ausbaumaßnahmen am HHLA Container Terminal Burchardkai im Jahre 2006 abgeschlossen wurden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Teilkonzerns Hafenlogistik beliefen sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 58,0 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf 94,8% der sonstigen betrieblichen Aufwendungen der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum. Dass die betrieblichen Aufwendungen des Teilkonzerns Immobilien verglichen mit dem anteiligen Umsatz einen verhältnismäßig großen Teil der betrieblichen Aufwendungen der gesamten HHLA-Gruppe darstellen, ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass im Teilkonzern Immobilien bedingt durch die Art der Geschäftstätigkeit (die Vermietung und Verwaltung von Immobilien) wesentliche Instandhaltungskosten anfallen.

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen stieg von € 127,4 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 54,3 Mio. oder 42,6% auf € 181,7 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Dieser Anstieg war im Wesentlichen auf die gestiegenen Umsatzerlöse im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 und auf im Verhältnis zum Umsatz unterproportional gestiegene Kosten, insbesondere im Bereich des Personalaufwands, zurückzuführen.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen des Teilkonzerns Hafenlogistik belief sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 175,6 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf 96,6% des Ergebnisses vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum.

Abschreibungen auf Vermögenswerte

Die Abschreibungen der HHLA-Gruppe entfallen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien sowie (falls es einen außerplanmäßigen Anlass dazu gibt) zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte.

Die Abschreibungen erhöhten sich von € 36,6 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 6,2 Mio. oder 16,9% auf € 42,8 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Ursächlich für die Erhöhung der Abschreibungen im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 im Vergleich zu dem Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 waren in erster Linie der Anstieg der Abschreibungen im Segment Container um € 3,8 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 aufgrund des hohen Investitionsvolumens in diesem Segment sowie die außerplanmäßigen Abschreibungen von insgesamt € 1,9 Mio. auf in Anlagen in Bau bilanzierte Beträge in Zusammenhang mit der Einstellung eines IT-Großprojekts im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007.

Die Abschreibungen auf Vermögenswerte des Teilkonzerns Hafenlogistik beliefen sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 41,2 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf 96,3% der Abschreibungen auf Vermögenswerte der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum. Dass die Abschreibungen auf Vermögenswerte des Teilkonzerns Immobilien einen verhältnismäßig großen Teil der Abschreibungen der gesamten HHLA-Gruppe bilden, ist darauf zurückzuführen, dass die HHLA-Gruppe in diesem Teilkonzern ausschließlich Immobilien verwaltet, die abschreibungsintensiv sind.

Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern stieg von € 90,8 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 48,0 Mio. oder 52,9 % auf € 138,8 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Dieser Anstieg war im Wesentlichen auf die gestiegenen Umsatzerlöse im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 zurückzuführen. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern des Teilkonzerns Hafenlogistik belief sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 134,4 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf 96,8% des Ergebnisses vor Zinsen und Steuern der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum.

Finanzergebnis

Die Zinserträge stiegen im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 von € 2,4 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 0,4 Mio. bzw. 16,7 % auf € 2,8 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Die Zinsaufwendungen stiegen von € 18,4 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 0,4 Mio. oder 2,2% auf € 18,8 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Das sonstige Finanzergebnis stieg von € 0,0 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 0,2 Mio. auf € 0,2 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007.

Die Zinserträge des Teilkonzerns Hafenlogistik beliefen sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 3,9 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf über 100% der Zinserträge der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum. Die Höhe der Zinserträge des Teilkonzerns Hafenlogistik ist unter anderem auf die Verzinsung der Ausgleichsforderung gegen den Teilkonzern Immobilien i.H.v. € 64,4 Mio. zum 30. Juni 2007 zurückzuführen; diese sind im Zusammenhang mit der Schaffung der Teilkonzerne Immobilien und Hafenlogistik entstanden und werden mit 3,8% p.a. verzinst (siehe hierzu „*Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Sonstige Faktoren — Aufteilung des Grundkapitals in A-Sparte und S-Sparte und erstmalige Segmentberichterstattung im Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2007*“). Die Zinsaufwendungen des Teilkonzerns Hafenlogistik beliefen sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 17,7 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf 94,1% der Zinsaufwendungen der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum. Das sonstige Finanzergebnis des Teilkonzerns Hafenlogistik belief sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 0,2 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf 100% des sonstigen Finanzergebnisses der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum.

Steuern

Als Ertragsteuern werden die gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sowie die latenten Steuern ausgewiesen. Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag setzen sich aus Körperschaftsteuer,

Solidaritätszuschlag sowie aus Gewerbesteuer zusammen. Der Steueraufwand erhöhte sich von € 28,6 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 15,1 Mio. oder 52,8 % auf € 43,7 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg des Ergebnisses vor Steuern im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Die Steuern des Teilkonzerns Hafenlogistik beliefen sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 43,0 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf 98,4% der Steuern der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum.

Konzernjahresüberschuss

Der Konzernjahresüberschuss stieg von € 46,2 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 33,1 Mio. oder 71,6% auf € 79,3 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Dabei erhöhte sich der Anteil anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss von € 6,7 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 10,3 Mio. oder über 100% auf € 17,0 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Ursächlich für diesen Anstieg war insbesondere die Ergebnisentwicklung beim HHLA Container Terminal Altenwerder, an dem der Hapag-Lloyd eine Beteiligung hält (siehe hierzu: „— *Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Kostenbezogene Faktoren — Anstieg der Anteile anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss*“). Der Anteil der Aktionäre des Mutterunternehmens am Konzernjahresüberschuss erhöhte sich gleichzeitig von € 39,5 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 22,8 Mio. oder 57,7% auf € 62,3 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Der Jahresüberschuss des Teilkonzerns Hafenlogistik belief sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf € 77,8 Mio. (vor Konsolidierung mit dem Teilkonzern Immobilien) und damit auf 98,1% des Konzernjahresüberschusses der HHLA-Gruppe im gleichen Zeitraum.

Gesamtverzinsung (ROCE)

Die Gesamtkapitalverzinsung (ROCE) stieg von 21,0% im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um 6,3 Prozentpunkte auf 27,3% im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Dieser Anstieg war im Wesentlichen auf Anstieg des EBIT im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 zurückzuführen.

Konzernergebnisse nach Segmenten für den Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 verglichen mit dem Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 auf Basis des IFRS-Konzernzwischenabschlusses zum 30. Juni 2007

Die Umsatzerlöse der HHLA-Gruppe im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 gliedern sich in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien. Der Teilkonzern Hafenlogistik setzt sich aus den Segmenten Container, Intermodal und Logistik sowie dem Bereich Holding/Übrige zusammen. Gegenstand dieses Angebots sind nur A-Aktien, die eine Beteiligung am Ergebnis und Vermögen des Teilkonzerns Hafenlogistik vermitteln (siehe hierzu „*Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien*“ und „*Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Sonstige Faktoren — Aufteilung des Grundkapitals in A-Sparte und S-Sparte und erstmalige Segmentberichterstattung im Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2007*“), weshalb das Segment Immobilien (das mit dem Teilkonzern Immobilien identisch ist) in dieser Segmentdiskussion nicht dargestellt wird.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen ausgewählte Finanzangaben aus den Segmenten Container, Intermodal und Logistik sowie des Bereichs Holding/Übrige der HHLA-Gruppe für die am 30. Juni 2007 und 2006 endenden Sechsmonatszeiträume. Die Angaben sind dem Konzernzwischenabschluss für den am 30. Juni 2007 endenden Sechsmonatszeitraum entnommen, welcher auf der Grundlage der IFRS erstellt wurde und im Finanzteil dieses Prospekts abgedruckt ist.

| Jeweils in Mio. € | Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 | | | | Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 | | | |
|--------------------------------------|---|---------------------------|-------------|-----------------------------------|---|---------------------------|-------------|-----------------------------------|
| | Container | Intermodal (ungeprüft) | Logistik | Holding/ Übrige ⁽¹⁾ | Container | Intermodal (ungeprüft) | Logistik | Holding/ Übrige ⁽¹⁾ |
| Erlöse konzernfremde Dritte . . | 330,1 | 153,5 | 56,4 | 7,5 | 275,9 | 131,9 | 55,1 | 10,0 |
| Inter-Segment Erlöse | 0,7 | 1,3 | 1,5 | 56,2 | 1,0 | 1,4 | 0,9 | 49,5 |
| Summe Segmenterlöse | 330,8 | 154,8 | 57,9 | 63,7 | 276,9 | 133,2 | 56,1 | 59,4 |
| EBIT | 119,9 | 14,2 | 6,1 | -6,8 | 79,1 | 11,5 | 5,7 | -11,1 |
| EBIT Marge | 36,2% | 9,2% | 10,5% | -10,7% | 28,6% | 8,6% | 10,2% | -18,7% |
| EBITDA | 152,1 | 19,5 | 8,4 | -3,6 | 107,6 | 15,0 | 7,4 | -7,9 |
| EBITDA Marge | 46,0% | 12,6% | 14,6% | -5,7% | 38,9% | 11,3% | 13,2% | -13,3% |
| Segmentvermögen | 695,0 | 172,1 | 74,0 | 81,4 | 665,4 | 155,8 | 67,7 | 79,5 |

(1) Der in der Segmentberichterstattung der HHLA-Gruppe enthaltene Bereich „Holding/Übrige“ stellt kein eigenständiges Geschäftssegment i.S.d. IFRS-Standards dar, wurde aber aus Gründen der Vollständigkeit und Übersichtlichkeit den Geschäftssegmenten des Teilkonzerns Hafenlogistik zugeordnet.

In den nachstehenden Erläuterungen sind die unkonsolidierten Segmenterlöse der Segmente enthalten bzw. dargestellt, m.a.W. einschließlich konzerninterner Umsätze zwischen den einzelnen Segmenten.

Segment Container

Summe Segmenterlöse

Im Segment Container bestehen die Umsatzerlöse im Wesentlichen aus Einnahmen aus dem Containerumschlag auf den Container Terminals der HHLA-Gruppe, Mieteinnahmen und Lagergeldern. Die Segmenterlöse des Segments Container stiegen von € 276,9 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 53,9 Mio. oder 19,5% auf € 330,8 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007. Dieser Anstieg war in erster Linie zurückzuführen auf die Zunahme des Containerumschlags der HHLA Container Terminals in Hamburg und Odessa sowie auf eine Erhöhung der Durchschnittserlöse je Container, die u.a. darauf zurückzuführen ist, dass die HHLA-Gruppe in diesem Segment auch Mieteinnahmen erzielte, infolge neuer Sicherheitsvorschriften und Beeinträchtigungen im Überseeverkehr mit der russischen Föderation höhere Lagergelder bezog und im Zusammenhang mit dem gestiegenen Service höhere Umschlagenerlöse erzielen konnte (siehe hierzu „Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Sonstige Faktoren — Anstieg der Umsätze im Segment Container“).

EBIT/ EBITDA

Das EBIT im Segment Container stieg von € 79,1 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 40,8 Mio. oder 51,6 % auf € 119,9 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007. Das EBITDA im Segment Container stieg im gleichen Zeitraum von € 107,6 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 44,5 Mio. oder 41,4 % und damit überproportional zum Segmentumsatz auf € 152,1 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007. Dieser Anstieg beruhte auf dem unterproportionalen Anstieg der Personalkosten sowie des Materialaufwands in diesem Segment (siehe hierzu „Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Kostenbezogene Faktoren“).

Die EBITDA-Marge im Segment Container belief sich im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 auf 46,0%, gegenüber 38,9% im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006. In den anderen Segmenten lag die EBITDA-Marge im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 bei 12,6% (Segment Intermodal) bzw. 14,6% (Segment Logistik) sowie im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 11,3% (Segment Intermodal) bzw. 13,2% (Segment Logistik). Die verhältnismäßig hohe EBITDA-Marge, die die HHLA-Gruppe in diesen Zeiträumen im Segment

Container erzielen konnte, ist darauf zurückzuführen, dass die HHLA-Gruppe in diesem Segment (anders als in den anderen Segmenten) wesentliche Skaleneffekte erzielen konnte und dass die Personal- und Materialaufwendungen im Segment Container in diesem Zeitraum deshalb unterproportional zum Umsatz gestiegen sind. Allerdings ist das Geschäft des Segments im Vergleich zu den anderen Segmenten anlageintensiv, weshalb das Verhältnis von Abschreibungen zum Umsatz in diesem Segment deutlich höher liegt als in den beiden anderen Segmenten.

Segmentvermögen

Das Segmentvermögen im Segment Container stieg von € 665,4 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 29,6 Mio. oder 4,4% auf € 695,0 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007. Dies war zurückzuführen auf den Ausbau der Kapazitäten der HHLA Container Terminals.

Segment Intermodal

Summe Segmenterlöse

Im Segment Intermodal setzen sich die Umsatzerlöse im Wesentlichen aus Frachtraten für den intermodalen Transport von Containern sowie aus Lagergeldern zusammen. Die Segmenterlöse im Segment Intermodal stiegen von € 133,2 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 21,6 Mio. oder 16,2% auf € 154,8 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007. Dieser Anstieg war in erster Linie zurückzuführen auf das gestiegene Umschlagvolumen im Geschäftsfeld Container der HHLA-Gruppe, das aufgrund der vertikalen Integration der Segmente Container und Intermodal zu einem deutlichen Mengenwachstum bei den Bahnbetreibergesellschaften der HHLA-Gruppe führte. Außerdem beruht der Anstieg auf gestiegenem Mengenangebot aus anderen Seehäfen, wie etwa Bremerhaven und Rotterdam. Zudem konnten verschiedene Bahnbetreibergesellschaften im Segment Intermodal Preiserhöhungen durchsetzen und Umsatzsteigerungen durch gestiegene Lagerentgelte erzielen.

EBIT/ EBITDA

Das EBIT im Segment Intermodal stieg von € 11,5 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 2,7 Mio. oder 23,5 % auf € 14,2 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007. Das EBITDA im Segment Intermodal stieg im gleichen Zeitraum von € 15,0 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 4,5 Mio. oder 30 % auf € 19,5 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007. Dieser Anstieg beruhte auf den gestiegenen Segmenterlösen.

Segmentvermögen

Das Segmentvermögen im Segment Intermodal stieg von € 155,8 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 16,3 Mio. oder 10,5% auf € 172,1 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007. Dies ist zurückzuführen auf den Ausbau der Kapazitäten des Hinterlandnetzwerks der HHLA-Gruppe.

Segment Logistik

Summe Segmenterlöse

Die Umsatzerlöse im Segment Logistik bestehen aus Lagergeldern, Frachtraten, Vergütungen für die Warenhandling (Ein- und Auslagern) sowie Beratungshonoraren. Die Umsatzerlöse im Segment Logistik stiegen von € 56,1 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 1,8 Mio. oder 3,2% auf € 57,9 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007. Dieser Anstieg war zurückzuführen auf einen Anstieg der Umsätze bei allen Konzerngesellschaften im Segment Logistik, mit Ausnahme der HHLA Rhenus Logistics sowie der HPC, die im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 einen geringen Umsatzrückgang verzeichneten.

EBIT/ EBITDA

Das EBIT im Segment Logistik stieg von € 5,7 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 0,4 Mio. oder 7,0 % auf € 6,1 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007. Das EBITDA im Segment Logistik stieg im gleichen Zeitraum von € 7,4 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 1,0 Mio. oder 13,5 % auf

€ 8,4 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007. Dieser Anstieg beruhte auf den gestiegenen Segmenterlösen.

Segmentvermögen

Das Segmentvermögen im Segment Logistik stieg von € 67,7 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 6,3 Mio. oder 9,3% auf € 74,0 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007. Dies ist in erster Linie zurückzuführen auf einen Anstieg der kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007.

Holding/Übrige

Summe Erlöse

Die Umsatzerlöse des Bereichs Holding/Übrige setzen sich aus Einnahmen aus der Gestellung von Mitarbeitern an Konzerngesellschaften, Mieteinnahmen, Erlösen aus Consulting und IT-Leistungen sowie Vergütungen für Leistungen der Schwimmkräne zusammen. Die Umsatzerlöse stiegen von € 59,4 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 4,3 Mio. oder 7,2% auf € 63,7 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007.

EBIT/ EBITDA

Das EBIT im Bereich Holding/Übrige verbesserte sich von € -11,1 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 4,3 Mio. oder 38,7% auf € -6,8 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007. Das EBITDA im Bereich Holding/Übrige verbesserte sich im gleichen Zeitraum von € -7,9 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 4,3 Mio. oder 54,4 % auf € -3,6 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007.

Segmentvermögen

Das Segmentvermögen im Bereich Holding/Übrige stieg von € 79,5 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006 um € 1,9 Mio. oder 2,4% auf € 81,4 Mio. im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007.

Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 verglichen mit dem Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005 auf Basis des IFRS-Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2006

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinn- und Verlustrechnung der HHLA-Gruppe für die zum 31. Dezember 2006 und 2005 endenden Geschäftsjahre. Die Angaben sind dem Konzernabschluss für das am 31. Dezember 2006 endende Geschäftsjahr entnommen, welcher auf der Grundlage der IFRS erstellt wurde und im Finanzteil dieses Prospekts abgedruckt ist.

Gewinn- und Verlustrechnung

| <u>Jeweils in Mio. € für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|---|----------------|--------------|-----------------------------|
| Umsatzerlöse | 1.017,4 | 832,9 | 22,2 |
| Bestandsveränderungen | -1,9 | 3,0 | — |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 9,3 | 3,0 | 210,0 |
| Sonstige Betriebliche Erträge | 22,3 | 13,8 | 61,6 |
| Materialaufwand | 397,2 | 328,8 | 20,8 |
| Personalaufwand | 236,8 | 212,0 | 11,7 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 116,7 | 101,8 | 14,6 |
| Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) | 296,4 | 210,2 | 41,0 |
| Abschreibungen | 78,3 | 63,6 | 23,1 |
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | 218,1 | 146,6 | 48,8 |
| Zinserträge | 4,9 | 4,9 | — |
| Zinsaufwendungen | 36,2 | 37,1 | -2,4 |
| Sonstiges Finanzergebnis | 0,0 | -0,7 | — |

| <u>Jeweils in Mio. € für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|--|--------------|--------------|-----------------------------|
| Ergebnis vor Steuern (EBT) | 186,8 | 113,7 | 64,3 |
| Steuern | 69,8 | 44,3 | 57,8 |
| Konzernjahresüberschuss | 116,9 | 69,4 | 68,4 |
| davon Anteile anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss | 19,8 | 12,2 | 62,3 |
| Davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens am Konzernjahresüberschuss | 97,1 | 57,2 | 69,8 |

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse der HHLA-Gruppe im Geschäftsjahr 2006 gliederten sich in die Geschäftsfelder Container, Intermodal, Logistik und Immobilien auf. Da im Rahmen dieses Angebots nur A-Aktien angeboten werden, die eine Beteiligung am Ergebnis und Vermögen der derzeitigen Segmente Container, Intermodal und Logistik vermitteln und diese Segmente im Wesentlichen mit den bis zum 31. Dezember 2006 ausgewiesenen Geschäftsfeldern Container, Intermodal und Logistik identisch sind (siehe „*Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Sonstige Faktoren — Aufteilung des Grundkapitals in A-Sparte und S-Sparte und erstmalige Segmentberichterstattung im Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2007*“), wird das bis zum 31. Dezember 2006 ausgewiesene Geschäftsfeld Immobilien im Folgenden nicht separat diskutiert. Die im Folgenden diskutierten Umsatzerlöse der gesamten HHLA-Gruppe umfassen allerdings auch die Umsatzerlöse der nicht hafenumschlagsspezifischen Immobilien (die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und am Fischmarkt in Hamburg-Altona), die ab dem 1. Januar 2007 im Teilkonzern Immobilien erfasst werden.

Im Geschäftsfeld Container bestehen die Umsatzerlöse im Wesentlichen aus Einnahmen aus dem Containerumschlag auf den Container Terminals der HHLA-Gruppe, Mieteinnahmen und Lagergeldern. Im Geschäftsfeld Intermodal setzen sich die Umsatzerlöse im Wesentlichen aus Frachtraten für den intermodalen Transport von Containern sowie aus Lagergeldern zusammen. Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Logistik bestehen aus Lagergeldern, Frachtraten, Vergütungen für die Warenhandling (Ein- und Auslagern) sowie Beratungshonoraren. Die Umsatzerlöse der HHLA sind von € 832,9 Mio. im Jahr 2005 um € 184,5 Mio. oder 22,2% auf € 1.017,4 Mio. im Jahr 2006 gestiegen. Ursächlich für diesen Anstieg war vor allem die günstige Branchenkonjunktur, die einen Anstieg des Containerumschlags der gesamten HHLA-Gruppe von rund 5,6 Mio. TEU im Jahr 2005 um 1,0 Mio. TEU oder 17,9% auf 6,6 Mio. TEU im Jahr 2006 bewirkt hat. Zum Wachstum der Umsatzerlöse der HHLA-Gruppe trugen alle Geschäftsfelder bei.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Umsatzerlöse der Geschäftsfelder Container, Intermodal und Logistik der HHLA-Gruppe für die Jahre 2006 und 2005:

| <u>Jeweils in Mio. € für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|---|-------------|-------------|-----------------------------|
| Container | 587,9 | 473,2 | 24,2 |
| Intermodal | 279,5 | 229,0 | 22,1 |
| Logistik | 111,1 | 96,6 | 15,0 |

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Container stiegen von € 473,2 Mio. im Jahr 2005 um € 114,7 Mio. oder 24,2% auf € 587,9 Mio. im Jahr 2006. Zurückzuführen ist dieser Anstieg auf die Zunahme des Containerumschlags der HHLA Container Terminals in Hamburg und Odessa von 5,5 Mio. TEU im Jahr 2005 um 1,0 Mio. TEU oder 17,2% auf 6,5 Mio. TEU im Jahr 2006 sowie auf eine Erhöhung der Durchschnittserlöse je Container, die u.a. darauf zurückzuführen ist, dass die HHLA-Gruppe im Geschäftsfeld auch Mieteinnahmen erzielte, infolge neuer Sicherheitsvorschriften höhere Lagergelder bezog und im Zusammenhang mit dem gestiegenen Service höhere Umschlagerlöse erzielen konnte (siehe hierzu „*Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Sonstige Faktoren — Anstieg der Umsätze im Segment Container*“). Die nachfolgende Tabelle

zeigt die Umschlagmengen der Terminals der HHLA-Gruppe im Geschäftsfeld Container für die Jahre 2006 und 2005:

| <u>Jeweils in Mio. TEU</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|--|-------------|-------------|-----------------------------|
| HHLA Container Terminal Burchardkai | 2,9 | 2,6 | 13,2 |
| HHLA Container Terminal Altenwerder | 2,1 | 1,8 | 19,1 |
| HHLA Container Terminal Tollerort | 1,0 | 0,9 | 18,4 |
| Container Terminal Odessa und sonstige | 0,4 | 0,3 | 35,5 |
| Gesamt | 6,5 | 5,5 | 16,1 |

Die Container Terminals der HHLA-Gruppe im Hamburger Hafen schlugen im Jahr 2006 6,1 Mio. TEU um, rund 16,1% mehr als im Jahr 2005, während der Container Terminal der HHLA-Gruppe in Odessa im Jahr 2006 0,4 Mio. TEU (37,9% mehr als im Jahr 2005) umschlug.

Der Umsatz des Geschäftsfeldes Intermodal stieg von € 229,0 Mio. im Jahr 2005 um € 50,5 Mio. oder 22,1% auf € 279,5 Mio. im Jahr 2006. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der Einnahmen im Geschäftsfeld Intermodal in den Jahren 2006 und 2005:

| <u>Jeweils in Mio. € für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|---|--------------|--------------|-----------------------------|
| TFG Transfracht | 114,9 | 100,9 | 13,9 |
| METRANS Gruppe ⁽¹⁾ | 114,4 | 96,0 | 19,2 |
| POLZUG Gruppe ⁽²⁾ | 14,5 | 9,2 | 57,6 |
| combisped Hanseatische Spedition GmbH | 28,0 | 16,7 | 67,7 |
| ctd Container- und Transport-Dienst GmbH | 7,7 | 5,3 | 45,3 |
| CTL Container Terminal Lübeck | 0,0 | 0,9 | -100,0 |
| Gesamt | 279,5 | 229,0 | 22,1 |

(1) Die METRANS Gruppe setzt sich aus der METRANS a.s., Prag, und der METRANS (Danubia) a.s. zusammen.

(2) Die POLZUG Gruppe setzt sich aus der POLZUG GmbH und der POLZUG Polska sp.zo.o, Warschau, zusammen.

Maßgeblich hierfür war in erster Linie das Mengenwachstum bei den Bahnbetreiber-gesellschaften TFG Transfracht, METRANS Gruppe und POLZUG Gruppe, die zusammen etwa 87% des Umsatzes in diesem Geschäftsfeld erwirtschafteten, von 1,1 Mio. TEU im Jahr 2005 um 0,1 Mio. TEU oder 14,7% auf 1,2 Mio. TEU im Jahr 2006. Dieser Anstieg war überwiegend auf das gestiegene Umschlagvolumen im Geschäftsfeld Container der HHLA-Gruppe zurückzuführen. Da die HHLA-Gruppe im Geschäftsfeld Intermodal auch Mengen akquiriert, die nicht ausschließlich aus dem Geschäftsfeld Container der HHLA-Gruppe stammen, war der Anstieg des Transportvolumens im Geschäftsfeld Intermodal auch auf ein gestiegenes Mengenangebot aus anderen Seehäfen, wie etwa Bremerhaven und Rotterdam, zurückzuführen. Zudem konnte die TFG Transfracht Preiserhöhungen durchsetzen und erzielte die METRANS Gruppe eine Umsatzsteigerung im Bereich Nebenleistungen (Depothaltung). Die übrigen Gesellschaften des Geschäftsfeldes Intermodal steigerten ihre Umsatzerlöse um durchschnittlich 55,9% gegenüber dem Jahr 2005; den größten Anteil hieran hatte die combisped Hanseatische Spedition GmbH mit einem Umsatzanstieg von € 16,7 Mio. im Jahr 2005 um € 11,2 Mio. oder 67,1% auf € 28,0 Mio. im Jahr 2007; dieser Umsatzanstieg war auf einen Anstieg der transportierten Mengen von 59.000 TEU im Jahr 2005 um 52.000 TEU oder 88,1% auf 111.000 TEU im Jahr 2006 zurückzuführen.

Der Umsatz des Geschäftsfeldes Logistik stieg von € 96,6 Mio. im Jahr 2005 um € 14,5 Mio. oder 15,0% auf € 111,1 Mio. im Jahr 2006. Die Konzerngesellschaften im Geschäftsfeld Logistik haben sich im Jahr 2006 sehr unterschiedlich entwickelt. Der Umsatz beim Fruchturnschlag, dessen Anteil am Umsatz des Geschäftsfeldes im Jahr 2006 ca. 30% betrug, wuchs um 24,9%, was im Wesentlichen auf einen Mengenanstieg gegenüber dem Jahr 2005 zurückzuführen war. Der Umsatz im Bereich der Lager- und Kontraktlogistik, dessen Anteil am Umsatz des Geschäftsfeldes im Jahr 2006 ca. 21% betrug, stieg lediglich um 2,6%, was auf den Verlust eines Großkunden zurückzuführen war, der durch unterjährige Neuakquisitionen nicht vollständig kompensiert werden konnte. Der Umsatz beim Umschlag von Fahrzeugen (Ro/Ro), dessen Anteil am Umsatz des Geschäftsfeldes im Jahr 2006 ca. 24% betrug, stieg um 15,5% an. Der Umsatz beim Umschlag von Massenschüttgütern (Kohle und Erz), dessen

Anteil am Umsatz des Geschäftsfelds im Jahr 2006 ca. 16% betrug, stieg um 10,4% an. Der Umsatz im Bereich Consulting, dessen Anteil am Umsatz des Geschäftsfelds im Jahr 2006 ca. 7% betrug, wuchs um 29,4%.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Umsatzerlöse der HHLA-Gruppe in den Jahren 2006 und 2005, aufgeteilt nach Ländern und Regionen. Soweit die Umsatzerlöse in Deutschland oder in Europa erwirtschaftet wurden, wurden diese dem Land bzw. der Region zugeordnet, in dem oder in der die Konzerngesellschaft ihren Sitz hat. Ansonsten richtete sich diese Aufteilung danach, wo die Dienstleistung erbracht wurde.

| Jeweils in Mio. € für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember | 2006 | 2005 | Veränderung in % |
|---|----------------|--------------|-----------------------------|
| In Deutschland | 865,2 | 706,8 | 22,4 |
| In Europa (außerhalb Deutschlands) | 146,2 | 121,2 | 20,6 |
| Außerhalb Europas | 6,0 | 4,9 | 22,4 |
| Gesamt | 1.017,4 | 832,9 | 22,2 |

Der Umsatzanstieg in Deutschland von € 706,8 Mio. im Jahr 2005 um € 158,4 Mio. oder 22,4% auf € 865,2 Mio. im Jahr 2006 ist in erster Linie auf den Anstieg des Containerumschlags im Hamburger Hafen zurückzuführen. Der Umsatzanstieg in Europa (außerhalb Deutschlands) von € 121,2 Mio. im Jahr 2005 um € 25,0 Mio. oder 20,6% auf € 146,2 Mio. im Jahr 2006 ist im Wesentlichen auf das Mengenwachstum im Geschäftsfeld Intermodal sowie auf das Mengenwachstum am Container Terminal Odessa zurückzuführen.

Bestandsveränderungen

Im Wesentlichen resultiert die Bestandsveränderung der fertigen/unfertigen Leistungen aus noch nicht abgerechneten Beratungsleistungen der Konzerngesellschaft HPC. Die Bestandsveränderung der fertigen und unfertigen Leistungen ging von € 3,0 Mio. im Jahr 2005 auf € -1,9 Mio. im Jahr 2006 zurück. Diese Veränderung war im Wesentlichen auf projektbezogene Einnahmeschwankungen zurückzuführen.

Andere aktivierte Eigenleistungen

Die anderen aktivierten Eigenleistungen resultieren im Wesentlichen aus Ingenieurleistungen und Planungsleistungen, die im Rahmen von Baumaßnahmen aktiviert werden, sowie aus der Entwicklung von Software. Sie haben sich von € 3,0 Mio. im Jahr 2005 auf € 9,3 Mio. im Jahr 2006 mehr als verdreifacht. Auf das Geschäftsfeld Container entfielen davon € 8,3 Mio. (im Jahr 2005: € 2,0 Mio.) und auf das Geschäftsfeld Intermodal € 0,4 Mio. (im Jahr 2005: € 0,4 Mio.). Der Anstieg im Geschäftsfeld Container war in Höhe von rund € 5,6 Mio. auf die im Rahmen des Ausbaus des HHLA Container Terminals Burchardkai aktivierten Eigenleistungen zurückzuführen, wie u.a. die Erstellung eines integrierten Terminalsteuerungssystems in Höhe von € 3,6 Mio. und diverse Leistungen der HHLA-Gruppe (im Wesentlichen IT-Projekte) in Höhe von € 2,0 Mio.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten insbesondere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, Gewinne aus der Veräußerung von Sachanlagen, Erträge aus Schadenersatzleistungen sowie Versicherungsentschädigungen. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen von € 13,8 Mio. im Jahr 2005 um € 8,5 Mio. oder 61,6% auf € 22,3 Mio. im Jahr 2006. Dieser Anstieg war in erster Linie auf einen Anstieg der übrigen sonstigen betrieblichen Erträge von € 8,8 Mio. im Jahr 2005 um € 6,0 Mio. oder 68,2% auf € 14,8 Mio. im Jahr 2006 zurückzuführen, wofür u.a. die Auflösung einer Rückstellung bei der Transfracht in Höhe von € 2,0 Mio. sowie eine Versicherungsentschädigung an die Hansaport i.H.v. € 0,8 Mio. ursächlich war. Außerdem stiegen die Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen von € 2,0 Mio. im Jahr 2005 um € 3,0 Mio. oder 150,0% auf € 5,0 Mio. im Zusammenhang mit der Veräußerung der Halle D an die Freie und Hansestadt Hamburg.

Materialaufwand

Der Materialaufwand setzt sich insbesondere aus Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (im Wesentlichen Energie), Aufwendungen für Fremdpersonal (insbesondere Personalgestellung der Gesamthafenbetriebsgesellschaft (GHBG)) und Aufwendungen für bezogene Leistungen zusammen. Bei den

Aufwendungen für bezogene Leistungen handelt es sich im Wesentlichen um Leistungen von Subunternehmen, wie insbesondere die von Bahnbetreibergesellschaften eingekauften Transportkapazitäten sowie Stau- und Laschleistungen der Container Terminals im Hamburger Hafen. Der Materialaufwand stieg von € 328,8 Mio. im Jahr 2005 um € 68,4 Mio. oder 20,8% auf € 397,2 Mio. im Jahr 2006, was in erster Linie auf die Entwicklung der Umschlag- und Transportmengen in diesem Jahr zurückzuführen war. Allerdings war der Anstieg des Materialaufwands leicht unterproportional zur Entwicklung der Umsatzerlöse der HHLA-Gruppe, die von € 832,9 Mio. im Jahr 2005 um € 184,5 Mio. oder 22,2% auf € 1.017,4 Mio. im Jahr 2006 gestiegen sind (siehe hierzu „— Umsatzerlöse“).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Verteilung auf die einzelnen Bestandteile des Materialaufwands in den Jahren 2006 und 2005:

| <u>Jeweils in Mio. EUR</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|--|--------------|--------------|-----------------------------|
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 73,8 | 62,1 | 18,8 |
| Aufwendungen für Fremdpersonal | 33,7 | 32,7 | 3,1 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 289,7 | 234,0 | 23,8 |
| Gesamt | 397,2 | 328,8 | 20,8 |

Ursächlich für den Anstieg des Materialaufwands im Jahr 2006 im Vergleich zum Jahr 2005 waren in erster Linie die Aufwendungen für bezogene Leistungen, die insgesamt von € 234,0 Mio. im Jahr 2005 um € 55,7 Mio. oder 23,8% auf € 289,7 Mio. im Jahr 2006 stiegen. Dieser Anstieg war sowohl darauf zurückzuführen, dass die HHLA-Gruppe (bedingt durch die höheren Umschlag- und Transportmengen) mehr Fremdleistungen in Anspruch genommen hat, als auch darauf, dass die Anbieter von Fremdleistungen in diesem Zeitraum Tarifierhöhungen durchgeführt haben. Der größte Teil des Aufwands für bezogene Leistungen entfiel auf das Geschäftsfeld Intermodal. Der Aufwand für bezogene Leistungen der Transfracht stieg etwa von € 91,9 Mio. im Jahr 2005 um € 14,2 Mio. oder 15,4% auf € 106,1 Mio. im Jahr 2006, während dieser Aufwand bei der METRANS-Gruppe von € 61,8 Mio. im Jahr 2005 um € 10,9 Mio. oder 17,6% auf € 72,6 Mio. im Jahr 2006 und bei der CTL Container Terminal Lübeck GmbH von € 3,3 Mio. im Jahr 2005 um € 7,0 Mio. oder 215,2% auf € 10,4 Mio. im Jahr 2006 anstieg. Im Geschäftsfeld Container entfiel der größte Teil dieses Aufwands auf die HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, deren Aufwand für Fremdleistungen von € 10,1 Mio. im Jahr 2005 um € 2,0 Mio. oder 20,0% auf € 12,1 Mio. im Jahr 2006 anstieg.

Ferner stiegen die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe von € 62,1 Mio. im Jahr 2005 um € 11,7 Mio. oder 18,8% auf € 73,8 Mio. im Jahr 2006. Kausal für diesen Anstieg waren insbesondere die gestiegenen Umschlagmengen im Geschäftsfeld Container sowie höhere Energie- und Rohstoffpreise (insbesondere Diesel). Der größte Teil dieses Aufwands entfiel auf das Geschäftsfeld Container. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe bei der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH stiegen etwa von € 3,7 Mio. im Jahr 2005 um € 4,6 Mio. oder 124,3% auf € 8,3 Mio. im Jahr 2006, während dieser Aufwand bei der SCA Service Altenwerder GmbH von € 6,1 Mio. im Jahr 2005 um € 3,5 Mio. oder 57,5% auf € 9,6 Mio. im Jahr 2006 wuchs. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe der HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH stiegen im gleichen Zeitraum von € 12,6 Mio. um € 2,4 Mio. oder 19,0% auf € 15,0 Mio.

Die Aufwendungen für Fremdpersonal stiegen von € 32,7 Mio. im Jahr 2005 um lediglich € 1,0 Mio. oder 3,1% auf € 33,7 Mio. im Jahr 2006. Ursächlich für den im Verhältnis zum Umsatz geringen Anstieg war im Wesentlichen die Aufstockung des eigenen Personalbestands sowie der Einsatz neuer Technologien auf den HHLA Container Terminals, wodurch sich die Mitarbeiterproduktivität wesentlich steigern ließ (siehe hierzu „— Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Kostenbezogene Faktoren — Personalaufwand“). Der größte Teil der Aufwendungen für Fremdpersonal entfiel auf die HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, deren Aufwendungen für Fremdpersonal von € 11,7 Mio. im Jahr 2005 um € 3,7 Mio. oder 31,6% auf € 15,4 Mio. im Jahr 2006 anstiegen. Die Aufwendungen für Fremdpersonal der CTT Tollerort Container-Terminal GmbH sanken von € 6,7 Mio. im Jahr 2005 um € 0,1 Mio. oder 1,5% auf € 6,5 Mio. im Jahr 2006, während diese Position bei der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH von € 3,4 Mio. im Jahr 2005 um € 0,3 Mio. oder 8,8% auf € 3,7 Mio. im Jahr 2006 anstieg. Die Aufwendungen für Fremdpersonal der HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH stiegen von € 3,2 Mio. im Jahr 2005 um € 0,5 Mio. oder 15,6% auf € 3,8 Mio. im Jahr 2006.

Personalaufwand

Der Personalaufwand setzte sich aus Löhnen und Gehältern, sozialen Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung, laufendem Dienstzeitaufwand und anderen Aufwendungen für Altersversorgung zusammen. Der laufende Dienstzeitaufwand enthält die Leistungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen sowie für pensionsähnliche Verpflichtungen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bestandteile des Personalaufwands der HHLA-Gruppe in den Jahren 2006 und 2005:

| <u>Jeweils in Mio. EUR</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|--|--------------|--------------|-----------------------------|
| Löhne und Gehälter | 191,5 | 171,0 | 12,0 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung | 36,2 | 34,6 | 4,6 |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 5,2 | 6,3 | -17,5 |
| Andere Aufwendungen für Altersversorgung | 3,9 | 0 | — |
| Gesamt | 236,8 | 212,0 | 11,7 |

Der Personalaufwand stieg von € 212,0 Mio. im Jahr 2005 um € 24,8 Mio. oder 11,7% auf € 236,8 Mio. im Jahr 2006. Die wesentliche Ursache hierfür war die Zunahme der Mitarbeiter der HHLA-Gruppe von 3.869 am 31. Dezember 2005 um 346 oder 8,9% auf 4.215 Mitarbeiter am 31. Dezember 2006. Außerdem wurden im Jahr 2006 € 1,4 Mio. für Forschung und Entwicklung aufgewendet, welche im Wesentlichen den Personalaufwand betrafen.

Trotz des Anstiegs der Mitarbeiterzahl ist der Personalaufwand im Jahr 2006 stark unterproportional zum Umsatz gestiegen, der im gleichen Zeitraum um 22,2% anstieg. Dies ist u.a. auf den Einsatz neuer Technologien auf ihren Container Terminals sowie auf die sinkende Zahl der Mitarbeiter, für die der Haustarif gilt, zurückzuführen ist (siehe hierzu „*Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Personalaufwand*“).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich u.a. aus Leasingaufwendungen, Fremdleistungen für Instandhaltung, Aufwendungen für Beratung, Dienstleistungen, Versicherungen und Prüfungskosten, Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen, sonstigen Steuern, der Zuführung zur Wertberichtigung auf Forderungen sowie Abschreibungen auf Forderungen sowie aus diversen sonstigen, nicht näher zu spezifizierenden betrieblichen Aufwendungen zusammen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen in den Jahren 2006 und 2005:

| <u>Jeweils in Mio. EUR</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|--|--------------|--------------|-----------------------------|
| Miete und Leasing | 37,6 | 33,5 | 12,2 |
| Fremdleistungen für Instandhaltung | 29,3 | 25,4 | 15,4 |
| Beratung, Dienstleistungen, Versicherungen, Prüfungskosten | 18,1 | 18,5 | -2,2 |
| Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen | 3,1 | 4,7 | -34,0 |
| Sonstige Steuern | 1,1 | 2,5 | -56,0 |
| Zuführung zur Wertberichtigung auf Forderungen sowie Abschreibungen auf Forderungen | 1,2 | 1,2 | — |
| Sonstige | 26,3 | 16,0 | 64,4 |
| Gesamt | 116,7 | 101,8 | 14,6 |

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich von € 101,8 Mio. im Jahr 2005 um € 14,9 Mio. oder 14,6% auf € 116,7 Mio. im Jahr 2006. Kausal für diesen Anstieg war in erster Linie der Anstieg der Position „Sonstige“ von € 16,0 Mio. um € 10,3 Mio. oder 64,4% auf € 26,3 Mio. Dieser Anstieg war im Wesentlichen auf eine Erhöhung der von der HHLA-Gruppe eingestellten Abbruchkostenrückstellung (siehe hierzu „— *Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Kostenbezogene Faktoren — Langfristige Mietverträge, Miet-*

erhöhungen und Abbruchverpflichtungen“) sowie auf den Aufbau einer neuen Rückstellung für Prozessrisiken im Zusammenhang mit dem HHLA Container Terminal Burchardkai zurückzuführen. Außerdem war der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen auf die von € 33,5 Mio. im Jahr 2005 um € 4,1 Mio. oder 12,2% auf € 37,6 Mio. gestiegenen Aufwendungen für Miete und Leasing zurückzuführen, welche durch die Erstkonsolidierung der Rosshafen GmbH (siehe „— Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Sonstige Faktoren — Erstkonsolidierungseffekte“) sowie durch Mieterhöhungen verursacht wurde. Zudem stiegen die Fremdleistungen für Instandhaltung von € 25,4 Mio. um € 3,9 Mio. oder 15,4% auf € 29,3 Mio., was im Wesentlichen auf die Geschäftsausweitung der HHLA Container Terminals zurück zu führen war.

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen stieg von € 210,2 Mio. im Jahr 2005 um € 86,2 Mio. oder 41,0% auf € 296,4 Mio. im Jahr 2006. Dieser Anstieg war im Wesentlichen auf die gestiegenen Umsatzerlöse im Jahr 2006 und auf im Verhältnis zum Umsatz unterproportional gestiegene Kosten, insbesondere im Bereich des Personalaufwands, zurückzuführen.

Abschreibungen

Die Abschreibungen der HHLA-Gruppe betreffen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien sowie (falls es einen außerplanmäßigen Anlass dazu gibt) zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte.

Die Abschreibungen erhöhten sich von € 63,6 Mio. im Jahr 2005 um € 14,7 Mio. oder 23,1% auf € 78,3 Mio. im Jahr 2006. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der Position Abschreibungen in den Jahren 2006 und 2005:

| <u>Jeweils in Mio. EUR</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|---|-------------|-------------|-----------------------------|
| Immaterielle Vermögenswerte | 3,3 | 5,2 | -36,5 |
| Sachanlagen | 65,3 | 55,5 | 17,7 |
| Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 7,7 | 2,9 | 165,5 |
| Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | 2,0 | 0,0 | — |
| Gesamt | 78,3 | 63,6 | 23,1 |

Ursächlich für die Erhöhung der Abschreibungen im Jahr 2006 im Vergleich zu dem Jahr 2005 waren in erster Linie die von € 55,5 Mio. im Jahr 2005 um € 9,8 Mio. oder 17,7% auf € 65,3 Mio. im Jahr 2006 gestiegenen Abschreibungen auf Sachanlagen. Dieser Anstieg ist auf einen Zuwachs des Investitionsvolumens von € 119,2 Mio. im Jahr 2005 um € 140,6 Mio. oder 118% auf € 259,8 Mio. im Jahr 2006 zurück zu führen. Da dieses Investitionsvolumen im Jahr 2006 in Höhe von € 56,4 Mio. auf Anlagen im Bau entfiel (die erst ab dem Zeitpunkt der ersten Inbetriebnahme abgeschrieben werden dürfen), war der Anstieg der Abschreibungen auf Sachanlagen allerdings deutlich unterproportional zum Anstieg des Investitionsvolumens.

Außerdem stiegen die Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien von € 2,9 Mio. im Jahr 2005 um € 4,8 Mio. oder 165,5% auf € 7,7 Mio. im Jahr 2006, was auf den Erwerb und die erstmalige Konsolidierung der zum 1. Januar 2006 akquirierten HHLA Rosshafen Terminal GmbH sowie der zum gleichen Zeitpunkt im Rahmen eines Asset Deals erworbenen Gebäude und baulichen Anlagen (siehe „— Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Sonstige Faktoren — Erstkonsolidierungseffekte“) zurückzuführen war.

Bei der im Jahr 2006 angefallenen außerplanmäßigen Abschreibung auf zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte in Höhe von € 2,0 Mio. handelte es sich um die Wertminderung eines Geländes in Lübeck.

Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern stieg von € 146,6 Mio. im Jahr 2005 um € 71,5 Mio. oder 48,8% auf € 218,1 Mio. im Jahr 2006. Dieser Anstieg war im Wesentlichen auf die gestiegenen Umsatzerlöse im Jahr 2006 zurückzuführen.

Finanzergebnis

Die Zinserträge lagen im Jahr 2006 fast unverändert zum Vorjahr bei € 4,9 Mio. Die Zinsaufwendungen verringerten sich von € 37,1 Mio. im Jahr 2005 um € 0,9 Mio. oder 2,4% auf € 36,2 Mio. im Jahr 2006. Die Zinsaufwendungen blieben trotz des stark gestiegenen Investitionsvolumens in diesem Zeitraum fast konstant, da diese Investitionen überwiegend aus dem Cashflow aus der Geschäftstätigkeit finanziert wurde (siehe auch „— *Liquidität und Kapitalausstellung — Investitionen*“). Bestandteil der Zinsaufwendungen ist auch der in Pensionsrückstellungen enthaltene Zinsanteil, der sich daraus ergibt, dass die Pensionsrückstellungen der HHLA-Gruppe jährlich aufgezinnt werden; dieser Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen belief sich im Jahr 2006 auf € 15,4 Mio., gegenüber € 16,3 Mio. im Jahr 2005. Im Jahre 2006 hat die HHLA-Gruppe eine Verzinsung in Höhe von 4,25% zugrunde gelegt (gegenüber 4,00% im Jahre 2005). Das sonstige Finanzergebnis lag im Jahr 2006 fast bei null, gegenüber € -0,7 Mio. im Jahr 2005.

Steuern

Als Ertragsteuern werden die gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sowie die latenten Steuern ausgewiesen. Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag setzen sich aus Körperschaftsteuer, Solidaritätszuschlag sowie aus Gewerbesteuer zusammen. Der Steueraufwand erhöhte sich von € 44,3 Mio. im Jahr 2005 um € 25,5 Mio. oder 57,6% auf € 69,8 Mio. im Jahr 2006. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg des Ergebnisses vor Steuern im Jahre 2006.

Konzernjahresüberschuss

Der Konzernjahresüberschuss stieg von € 69,4 Mio. im Jahr 2005 um 68,4% auf € 116,9 Mio. im Jahr 2006. Dabei erhöhte sich der Anteil anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss von € 12,2 Mio. im Jahr 2005 um 62,3% auf € 19,8 Mio. im Jahr 2006. Ursächlich für diesen Anstieg war insbesondere die Ergebnisentwicklung beim HHLA Container Terminal Altenwerder, der als Beteiligung der Hapag-Lloyd und der HHLA-Gruppe betrieben wird (siehe hierzu: „— *Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Kostenbezogene Faktoren — Anstieg der Anteile anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss*“). Der Anteil der Aktionäre des Mutterunternehmens am Konzernjahresüberschuss erhöhte sich gleichzeitig von € 57,2 Mio. im Jahr 2005 auf € 97,1 Mio. im Jahr 2006.

Gesamtverzinsung (ROCE)

Die Gesamtkapitalverzinsung (ROCE) stieg von 19,3% im Jahr 2005 um 5,1 Prozentpunkte auf 24,4% im Jahr 2006. Dieser Anstieg war im Wesentlichen auf die gestiegenen Umsatzerlöse im Jahr 2006 zurückzuführen.

Umstellung auf IFRS

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2006 wurde im Hinblick auf die Anpassung der Rechnungslegung der HHLA-Gruppe an international gebräuchliche Standards erstmals gemäß den Rechnungslegungsvorschriften des International Accounting Standard Boards (IASB) — den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind — aufgestellt. Auch in Zukunft werden sämtliche Konzernabschlüsse und -zwischenabschlüsse nach IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, aufgestellt. Die Konzernabschlüsse der Gesellschaft bis zum 31. Dezember 2005 wurden nach den Vorschriften des HGB erstellt. Eine Beschreibung der Erleichterungsmöglichkeiten, die im Hinblick auf die retrospektive Anwendung der IFRS in Anspruch genommen wurde, ist im Anhang zum Konzernabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2006 unter Ziff. 2 enthalten (abgedruckt auf den Seiten F-8 ff.); auch sind dort die Auswirkungen der Anpassungen, die bei der Umstellung der Rechnungslegung von HGB auf IFRS vorgenommen wurden, in der Überleitung des Eigenkapitals der HHLA-Gruppe zum 1. Januar 2005 und 31. Dezember 2005 sowie des Konzernjahresüberschusses für das Geschäftsjahr 2005 von HGB auf IFRS dargestellt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die sich für die einzelnen dargestellten Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005 auf Grundlage von HGB einerseits und auf Grundlage von IFRS andererseits ergebenden Werte sowie die Differenzen in Prozenten. Die jeweiligen IFRS-Werte sind als Vergleichsinformationen im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 nach IFRS enthal-

ten; die jeweiligen HGB-Werte sind im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005 nach HGB enthalten.

| <u>Jeweils in Mio. €</u> | <u>2005 IFRS</u> | <u>2005 HGB</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|---|----------------------|---------------------|-----------------------------|
| Umsatzerlöse | 832,9 | 833,0 | 0,0 |
| Bestandsveränderungen ⁽¹⁾ | 3,0 | 3,0 | 0,0 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 3,0 | 4,1 | -26,8 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 13,8 | 14,0 | -1,4 |
| Materialaufwand | 328,8 | 331,0 | -0,7 |
| Personalaufwand | 212,0 | 235,9 | -10,1 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen (IFRS) | 101,8 | n/a | — |
| Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (IFRS) | 210,2 | n/a | — |
| Abschreibungen ⁽²⁾ | 63,6 | 75,7 | -16,0 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen (HGB) | n/a | 98,9 | — |
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern (IFRS) | 146,6 | n/a | — |
| Zinserträge (IFRS) | 4,9 | n/a | — |
| Zinsaufwendungen (IFRS) | 37,1 | n/a | — |
| Sonstiges Finanzergebnis (IFRS) | -0,7 | n/a | — |
| Erträge aus Beteiligungen (HGB) | n/a | 0,0 | — |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (HGB) | n/a | 4,1 | — |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen (HGB) | n/a | 0,5 | — |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme (HGB) | n/a | 0,1 | — |
| Auf Grund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn (HGB) | n/a | 0,9 | — |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen (HGB) | n/a | 20,4 | — |
| Ergebnis vor Steuern (IFRS) | 113,7 | n/a | — |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (HGB) | n/a | 94,8 | — |
| Außerordentliche Aufwendungen / außerordentliches Ergebnis (HGB) | n/a | 0,0 | — |
| Steuern (IFRS) | 44,3 | n/a | — |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (HGB) | n/a | 31,5 | — |
| Sonstige Steuern (HGB) | n/a | 2,5 | — |
| Konzernjahresüberschuss | 69,4 | 60,7 | 14,3 |
| davon | | | |
| — Anteile anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss | 12,2 | 11,0 | 10,9 |
| — Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens am Konzernjahresüberschuss ⁽³⁾ | 57,2 | 49,7 | 15,1 |

(1) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Leistungen“ bezeichnet.

(2) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs“ bezeichnet.

(3) In den nach HGB aufgestellten Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2005 und am 31. Dezember 2004 endenden Geschäftsjahre wurde diese Position als „Konzernjahresüberschuss ohne Anteile anderer Gesellschafter“ bezeichnet.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung des Periodenergebnisses von HGB nach IFRS wie sie im Anhang des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 nach IFRS in Ziff. 2 enthalten ist (vgl. S. F-8 ff. in diesem Prospekt).

| <u>Jeweils in Tausend €</u> | <u>Anmerkung</u> | <u>2005</u> |
|--|------------------|---------------|
| Periodenergebnis gemäß HGB | | 60.694 |
| Wegfall der planmäßigen Abschreibung auf Geschäfts- oder Firmenwerte | a) | 1.852 |
| Anpassung der Nutzungsdauern für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie Effekte aus der Aktivierung und der Anpassung der Rückstellungen von/für Abbruchverpflichtungen | b) | -410 |
| Effekte aus der Bilanzierung von Finanzierungsleasingverträgen | c) | 427 |
| Eliminierung der Abschreibungen auf Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs | d) | 9.198 |
| Eliminierung der Pauschalwertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | e) | 75 |
| Latente Steuern | f) | -12.779 |
| Anpassung der Pensionsverpflichtungen | g) | 7.694 |
| Eliminierung der Aufwandsrückstellungen und Anpassung der Rückstellungen | h) | 1.989 |
| Abzinsung von unverzinslichen langfristigen Verbindlichkeiten | i) | -29 |
| Zeitwertbilanzierung von Derivaten | j) | 813 |
| Übrige | | -125 |
| Gesamt Anpassungen | | 8.705 |
| Periodenergebnis gemäß IFRS | | 69.399 |

Die Unterschiede zwischen den Werten auf Grundlage von IFRS und den Werten auf Grundlage von HGB beruhen im Wesentlichen auf den nachfolgend dargestellten Faktoren:

- a) Im Gegensatz zu den Vorschriften des HGB wird nach IFRS 3 ein Geschäfts- oder Firmenwert nicht planmäßig abgeschrieben, sondern gemäß IAS 36 mindestens einmal jährlich auf eine Wertminderung überprüft. Demzufolge sind die nach handelsrechtlichen Vorschriften vorgenommenen planmäßigen Abschreibungen zu eliminieren.
- b) Im Bereich der immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen wurden die bisher nach HGB verwendeten Nutzungsdauern mit den wirtschaftlichen Nutzungsdauern verglichen und gegebenenfalls an diese angepasst. Soweit in den Vorjahren von dem Wahlrecht der Aktivierung von Fremdkapitalzinsen für den Zeitraum der Herstellung von Vermögenswerten Gebrauch gemacht wurde, wurden diese Bestandteile der Herstellungskosten zum Zeitpunkt der Umstellung auf IFRS eliminiert. Fremdkapitalkosten werden in Ausübung des Wahlrechts nach IAS 23 in der Periode als Aufwand erfasst, in der sie anfallen. Im Unterschied zu den deutschen Rechnungslegungsvorschriften gehören nach IFRS die Aufwendungen für Abbruchverpflichtungen zu den Anschaffungskosten der jeweiligen Vermögenswerte. Während nach den Grundsätzen des HGB die Ansammlung der Verpflichtungen rätierlich über die Laufzeit der entsprechenden Verträge erfolgt, werden nach IFRS die erwarteten Verpflichtungen mit dem Barwert passiviert.
- c) Sämtliche Leasing- und Mietverhältnisse wurden nach den Grundsätzen des HGB als Operating-Leasingverhältnisse klassifiziert. Nach IFRS wurden Leasingverhältnisse, bei denen im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen an dem übertragenen Vermögenswert auf die HHLA-Gruppe übertragen werden, als Finanzierungs- Leasing-Verhältnisse eingestuft. Demzufolge wurden die entsprechenden Vermögenswerte und Leasingverbindlichkeiten rückwirkend zum Zeitpunkt des Beginns des Leasingverhältnisses zum Zeitwert des Leasinggegenstandes oder dem niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen bilanziert und auf den Zeitpunkt der Umstellung auf IFRS fortgeschrieben.
- d) Das nach § 269 Satz 1 HGB geltende Aktivierungswahlrecht für Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebes als Bilanzierungshilfe wurde von der HHLA-Gruppe in Anspruch genommen. Die IFRS sehen hierfür ein Aktivierungsverbot vor. Dies hat die Rückgängigmachung der Aktivierung und

somit die Erhöhung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Geschäftsjahres zur Folge. Des Weiteren sind in den folgenden Geschäftsjahren die nach den Vorschriften des HGB vorzunehmenden planmäßigen Abschreibungen zu eliminieren.

- e) Um dem allgemeinen Kreditrisiko für den Forderungsbestand Rechnung zu tragen, wurden nach handelsrechtlichen Grundsätzen Pauschalwertberichtigungen auf Forderungen gebildet. Nach IFRS können Pauschalwertberichtigungen bei der Forderungsbewertung nicht berücksichtigt werden, sofern sie nicht konkrete Risiken betreffen, die sich durch entsprechende Erfahrungswerte belegen lassen.
- f) Gemäß IAS 12 werden latente Steueransprüche und Steuerschulden für steuerliche Verlustvorträge und für alle temporären Differenzen zwischen den Vermögenswerten und Schulden in der Steuerbilanz und den Buchwerten in der IFRS-Bilanz gebildet. Latente Steueransprüche werden nur in der Höhe ausgewiesen, in der zukünftig ausreichendes steuerliches Einkommen zur Verfügung steht. Unter den bisher angewandten Rechnungslegungsvorschriften bestand ein Bilanzierungsgebot für aktive latente Steuern nur insoweit, als diese aus Konsolidierungsvorgängen resultierten. Im Übrigen wurde von dem Wahlrecht der Aktivierung latenter Steuern in der HHLA-Gruppe kein Gebrauch gemacht. Die Bilanzierung aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge war bisher nicht verpflichtend.

Zum 1. Januar 2005 wurden erstmalig aktive latente Steuern auf Verlustvorträge gebildet. Der latente Steueraufwand in Höhe von € –12,8 Mio. beinhaltet mit einem wesentlichen Anteil von etwa € –8,1 Mio. die Inanspruchnahme dieser vorhandenen Verlustvorträge.

- g) Nach den Grundsätzen des HGB wurden Pensionsverpflichtungen im Geschäftsjahr 2005 unter Verwendung eines Abzinsungssatzes von 6% p.a. und ohne Berücksichtigung der künftig erwarteten Gehalts- und Rentenentwicklung analog zu den entsprechenden steuerlichen Vorschriften zum Teilwert bilanziert. Nach IFRS werden Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (*projected unit credit method*) bewertet. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt sowie die Verpflichtungen auf der Grundlage eines Marktzinssatzes bewertet.
- h) Nach den Vorschriften des HGB war es möglich, Aufwandsrückstellungen für ihrer Eigenart nach genau umschriebene, dem Geschäftsjahr oder einem früheren Geschäftsjahr zuzuordnende Aufwendungen bzw. Aufwendungen für unterlassene Instandhaltung zu bilden. Da bei diesen Sachverhalten keine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, sind die Ansatzkriterien nach IAS 37 nicht erfüllt. Bei den Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläen führt die Bewertung mit einem niedrigeren Diskontierungszins nach IFRS zu einem Anstieg der entsprechenden Rückstellungen gegenüber den handelsrechtlichen Werten.
- i) Nach den bisher angewandten Rechnungslegungsvorschriften sind Verbindlichkeiten mit ihrem Rückzahlungsbetrag anzusetzen. Bei der Rechnungslegung nach IFRS sind unverzinsliche langfristige Verbindlichkeiten abzuzinsen.
- j) Die Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente erfolgte zum Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS zu Zeitwerten. Nach den Grundsätzen des HGB wurden bislang lediglich Rückstellungen für drohende Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten passiviert, soweit diese nicht einer Bewertungseinheit zugeordnet werden konnten. Auf derivative Finanzinstrumente, die zum Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS die Kriterien für eine Bilanzierung von Sicherungsgeschäften erfüllen, werden in den Folgeperioden die Grundsätze für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IAS 39 angewendet. Gewinne oder Verluste aus Änderungen des Zeitwerts von Derivaten, die ungeachtet ihrer wirtschaftlichen Sicherungswirkung die Kriterien des IAS 39 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft nicht erfüllen, werden in den folgenden Geschäftsjahren ergebniswirksam erfasst.

Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005 verglichen mit dem Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004 auf Basis der HGB-Konzernabschlüsse zum 31. Dezember 2005 und zum 31. Dezember 2004

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinn- und Verlustrechnungen der HHLA für die zum 31. Dezember 2004 und 2005 endenden Geschäftsjahre. Die Angaben sind den Konzernabschlüssen für die am 31. Dezember 2004 und 2005 endenden Geschäftsjahre entnommen, welche auf der Grundlage des HGB erstellt wurden und im Finanzteil dieses Prospekts abgedruckt sind.

| <u>Jeweils in Mio. € für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember</u> | <u>2005</u> | <u>2004</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|--|-------------|-------------|-----------------------------|
| Umsatzerlöse | 833,0 | 715,6 | 16,4 |
| Bestandsveränderung fertiger und unfertiger Leistungen | 3,0 | 2,3 | 30,4 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 4,1 | 3,6 | 13,9 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 14,0 | 29,9 | -53,2 |
| Materialaufwand | 331,0 | 299,6 | 10,5 |
| Personalaufwand | 235,9 | 220,1 | 7,2 |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs | 75,7 | 76,8 | -1,4 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 98,9 | 84,9 | 16,5 |
| Erträge aus Beteiligungen | 0,0 | 0,1 | — |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 4,1 | 2,6 | 57,7 |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen | 0,5 | 1,2 | -58,3 |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme | 0,1 | 0,7 | -85,7 |
| Auf Grund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | 0,9 | 1,2 | -25,0 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | 20,4 | 18,9 | 7,9 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | 94,8 | 50,7 | 87,0 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | 31,5 | 14,6 | 115,8 |
| Sonstige Steuern | 2,5 | 0,8 | 212,5 |
| Konzernjahresüberschuss | 60,7 | 35,2 | 72,4 |
| Anteile anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss | 11,0 | 2,9 | 279,3 |
| Konzernjahresüberschuss ohne Anteile anderer Gesellschafter | 49,7 | 32,4 | 53,4 |

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse der HHLA-Gruppe sind von € 715,6 Mio. im Jahr 2004 um € 117,4 Mio. oder 16,4% auf € 833,0 Mio. im Jahr 2005 gestiegen. Ursächlich für diesen Anstieg war vor allem die günstige Branchenkonjunktur. Die Umsatzerlöse der gesamten HHLA-Gruppe umfassen auch die Umsatzerlöse der nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien (die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und am Fischmarkt in Hamburg-Altona), die ab dem 1. Januar 2007 im Teilkonzern Immobilien erfasst werden und die nicht Gegenstand dieses Angebots sind.

Zum Umsatzwachstum der HHLA-Gruppe trug insbesondere das Geschäftsfeld Container bei. Die Umsatzerlöse in diesem Geschäftsfeld stiegen von € 388,1 Mio. im Jahr 2004 um € 85,1 Mio. oder 21,9% auf € 473,2 Mio. im Jahr 2005. Zurückzuführen ist der Umsatzanstieg im Geschäftsfeld Container in erster Linie auf die Zunahme des Containerumschlags von 4,6 Mio. TEU im Jahr 2004 um 0,9 Mio. TEU oder 21,1% auf 5,5 Mio. TEU im Jahr 2005.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Umschlagmengen der Terminals der HHLA-Gruppe im Geschäftsfeld Container für die Jahre 2005 und 2004:

| | <u>2005</u> | <u>2004</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|--|-------------|-------------|-----------------------------|
| | | In Mio. TEU | |
| HHLA Container Terminal Burchardkai | 2,6 | 2,6 | 0,4 |
| HHLA Container Terminal Altenwerder | 1,8 | 1,3 | 40,2 |
| HHLA Container Terminal Tollerort | 0,9 | 0,7 | 20,3 |
| Container Terminal Odessa und sonstige | 0,3 | 0,0 | — |
| Gesamt | 5,5 | 4,6 | 21,1 |

Im Jahr 2005 hat die HHLA-Gruppe ihren bis dahin größten Kunden verloren. Der hierdurch bedingte Umsatzausfall wurde durch einen Anstieg der für andere Kunden umgeschlagenen Mengen kompensiert. Zudem konnte die HHLA-Gruppe in diesem Zeitraum im Hamburger Hafen eine Tarifierhebung durchsetzen. Zudem wurde die SC HPC Ukraina, die Betreibergesellschaft des Container Terminals Odessa, im Jahr 2005 zum ersten Mal konsolidiert und trug mit einem Umsatz von € 23,2 Mio. erstmalig zum Ergebnis des Geschäftsfeldes Container bei.

Der Umsatz des Geschäftsbereichs Intermodal stieg von € 209,0 Mio. im Jahr 2004 um € 20,0 Mio. oder 9,6% auf € 229,0 Mio. im Jahr 2005. Maßgeblich hierfür war der Anstieg des Transportvolumens der Bahnbetreibergesellschaften von 1,1 Mio. TEU im Jahr 2004 um 0,2 Mio. TEU oder 12,5% auf knapp 1,3 Mio. TEU im Jahr 2005.

Der Umsatz im Geschäftsfeld Logistik stieg von € 87,4 Mio. im Jahr 2004 um 9,2 Mio. oder 10,5% auf € 96,6 Mio. im Jahr 2005. Dieser Anstieg war u.a. auf eine Kapazitätsausweitung bei Hansaport zurück zu führen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Aufteilung der Umsatzerlöse der HHLA-Gruppe in den Geschäftsjahren 2005 und 2004 nach Ländern/Regionen. Soweit die Umsatzerlöse in Deutschland oder in Europa erwirtschaftet wurden, wurden diese dem Land bzw. der Region zugeordnet, in dem oder in der die Konzerngesellschaft ihren Sitz hat. Ansonsten richtet sich diese Aufteilung danach, wo die Dienstleistung erbracht wurde.

| <u>Jeweils in Mio. € für das Geschäftsjahr bis zum 31. Dezember</u> | <u>2005</u> | <u>2004</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|---|-------------|-------------|-----------------------------|
| In Deutschland | 706,9 | 619,8 | 14,0 |
| In Europa (außerhalb Deutschlands) | 121,2 | 92,6 | 31,0 |
| Außerhalb Europas | 4,9 | 3,3 | 48,5 |
| Gesamt | 833,0 | 715,6 | 16,4 |

Der Umsatzanstieg in Deutschland von € 619,8 Mio. im Jahr 2004 um € 87,1 Mio. oder 14,0% auf € 706,9 Mio. im Jahr 2005 ist in erster Linie auf den in diesem Zeitraum gewachsenen Containerumschlag auf den Container Terminals der HHLA-Gruppe im Hamburger Hafen zurückzuführen. Der Umsatzanstieg in Europa (außerhalb Deutschlands) von € 92,6 Mio. im Jahr 2004 um € 28,6 Mio. oder 30,9% auf € 121,2 Mio. im Jahr 2005 ist im Wesentlichen auf das Mengenwachstum im Geschäftsfeld Intermodal sowie auf die Erstkonsolidierung des Containerhafens in Odessa, Ukraine, und der METRANS (Danubia) a.s. zurückzuführen.

Bestandsveränderung fertiger und unfertiger Leistungen

Die Bestandsveränderung fertiger und unfertiger Leistungen erhöhte sich von € 2,3 Mio. im Jahr 2004 um € 0,7 Mio. oder 30,4% auf € 3,0 Mio. im Jahr 2005. Dieser Anstieg war im Wesentlichen auf projektbezogene Einnahmeschwankungen zurückzuführen.

Andere aktivierte Eigenleistungen

Die anderen aktivierten Eigenleistungen erhöhten sich von € 3,6 Mio. im Jahr 2004 um € 0,5 Mio. oder 13,9% auf € 4,1 Mio. im Jahr 2005. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um von der HHLA-Gruppe selbst entwickelte Software.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken von € 29,9 Mio. im Jahr 2004 um € 15,9 Mio. oder 53,2% auf € 14,0 Mio. im Jahr 2005. Diese Reduktion steht im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Tochtergesellschaften UNIKAI Woerth, UNIKAI Ottmarsheim, UNIKAI Lüneburg, TPSV S.A. und Exolgan S.A.

Materialaufwand

Der Materialaufwand stieg von € 299,6 Mio. im Jahr 2004 um € 31,4 Mio. oder 10,5% auf € 331,0 Mio. im Jahr 2005. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung des Materialaufwands in den Jahren 2005 und 2004:

| Jeweils in Mio. EUR | 2005 | 2004 | Veränderung in % |
|--|--------------|--------------|-----------------------------|
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 62,1 | 59,8 | 3,8 |
| Mitarbeitergestellung | 32,7 | 31,9 | 2,5 |
| Fremdleistungen | 236,2 | 208,0 | 13,6 |
| Gesamt | 331,0 | 299,6 | 10,5 |

Die größte Position im Materialaufwand bildeten die Aufwendungen für bezogene Leistungen, die von € 239,8 Mio. im Jahr 2004 um € 29,1 Mio. oder 12,1% auf € 268,9 Mio. im Jahr 2005 gestiegen sind. Dieser Posten setzte sich aus Fremdleistungen, die von € 208,0 Mio. im Jahr 2004 um € 28,2 Mio. oder 13,6% auf € 236,2 Mio. im Jahr 2005 anstiegen, sowie aus Aufwendungen für Mitarbeiterüberlassungen, welche von € 31,9 Mio. im Jahr 2004 um € 0,8 Mio. oder 2,5% auf € 32,7 Mio. im Jahr 2005 anstiegen, zusammen.

Der Anstieg der Fremdleistungen war in erster Linie auf die Erstkonsolidierung der METRANS (Danubia) a.s., der CTL Container Terminal Lübeck GmbH sowie der SC HPC Ukraina im Jahr 2005 zurückzuführen. Die METRANS (Danubia) a.s. hat im Jahr 2005 Fremdleistungen in Höhe von € 9,7 Mio. in Anspruch genommen; vergleichbare Aufwendungen beliefen sich im gleichen Zeitraum bei der CTL Container Terminal Lübeck GmbH auf € 3,3 Mio. und bei der SC HPC Ukraina auf € 2,5 Mio. Außerdem stiegen die von der Transfracht bezogenen Fremdleistungen von € 85,9 Mio. im Jahr 2004 um € 6,0 Mio. oder 6,9% auf € 91,9 Mio. im Jahr 2005 und die Aufwendungen für Fremdleistungen der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH von € 6,0 Mio. im Jahr 2004 um € 2,4 Mio. oder 39,4% auf € 8,4 Mio. im Jahr 2005.

Personalaufwand

Der Personalaufwand stieg von € 220,1 Mio. im Jahr 2004 um € 15,8 Mio. oder 7,2% auf € 235,9 Mio. im Jahr 2005. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung des Personalaufwands in den Jahren 2005 und 2004:

| Jeweils in Mio. EUR | 2005 | 2004 | Veränderung in % |
|--|--------------|--------------|-----------------------------|
| Löhne | 87,9 | 80,8 | 8,7 |
| Gehälter | 81,9 | 74,4 | 10,1 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung | 34,9 | 31,3 | 11,4 |
| Aufwendungen für Altersversorgung | 30,0 | 33,4 | -10,2 |
| Sonstiges | 1,3 | 0,2 | — |
| Gesamt | 235,9 | 220,1 | 7,2 |

Der Anstieg der Positionen Löhne und Gehälter sowie der sozialen Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung resultierte vor allem aus Lohnsteigerungen sowie aus dem gestiegenen Mitarbeiterstand, welcher sich von 3.334 Mitarbeitern am 31. Dezember 2004 um 535 (16,0%) auf 3.869 Mitarbeiter am 31. Dezember 2005 erhöhte. Davon sind 321 Mitarbeiter auf die erstmalige Einbeziehung der SC HPC Ukraina in den Konsolidierungskreis zurückzuführen. Bereinigt um diese Veränderung stieg der Mitarbeiterbestand um 214 (6,4%) auf 3.548. Trotz des Anstiegs der Mitarbeiterzahl ist der Personalaufwand im Jahr 2005 unterproportional zum Umsatz (der sich um 16,4% erhöhte) gestiegen (siehe auch „— Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Kostenbezogene Faktoren — Personalaufwand“). Die verhältnismäßig hohen Aufwendungen für Altersversorgung im Jahre 2004 in Höhe von € 33,4 Mio. waren im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die

HHLA-Gruppe im Jahr 2004 einen neuen Lohn- und Gehaltstarifvertrag mit einer Laufzeit von 24 Monaten abgeschlossen hat und den durch die hiermit zusammenhängende Tarifsteigerung entstehende Zuführungsaufwand bereits zum Teil im Geschäftsjahr 2004 berücksichtigt hat.

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) stieg von € 146,0 Mio. im Jahr 2004 um € 39,8 Mio. oder 27,3% auf € 185,8 Mio. Kausal für diesen Anstieg waren das Umsatzwachstum in dieser Periode und Erstkonsolidierungseffekte.

Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen sowie aktivierte Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs der HHLA verringerten sich von € 76,8 Mio. im Jahr 2004 um € 1,1 Mio. oder 1,4% auf € 75,7 Mio. im Jahr 2005. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der Position Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie aktivierte Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs der HHLA in den Jahren 2005 und 2004:

| <u>Jeweils in Mio. EUR</u> | <u>2005</u> | <u>2004</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|--|-------------|-------------|-----------------------------|
| Immaterielle Vermögensgegenstände | 6,9 | 15,4 | -55,2 |
| Sachanlagen | 58,2 | 51,7 | 12,6 |
| Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs | 10,6 | 9,7 | 9,3 |
| Gesamt | 75,7 | 76,8 | -1,4 |

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sanken von € 67,1 Mio. im Jahr 2004 um € 2,0 Mio. oder 3,0% auf € 65,1 Mio. im Jahr 2005. Im Jahr 2004 fiel eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von € 6,7 Mio. auf den Geschäfts- oder Firmenwert der combisped-Gruppe an, mit der Folge, dass die Summe der Abschreibungen in den Jahren 2004 und 2005 trotz der im Jahr 2005 gestiegenen Investitionsvolumens fast konstant blieb.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen der HHLA stiegen von € 84,9 Mio. im Jahr 2004 um € 14,0 Mio. oder 16,5% auf € 98,9 Mio. im Jahr 2005. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen der HHLA in den Jahren 2005 und 2004:

| <u>Jeweils in Mio. EUR</u> | <u>2005</u> | <u>2004</u> | <u>Veränderung in %</u> |
|---|-------------|-------------|-----------------------------|
| Personalkosten | 3,1 | 2,2 | 40,9 |
| Instandhaltungskosten und Reinigungskosten | 26,9 | 26,1 | 3,1 |
| Abgaben, Gebühren, Beiträge | 3,0 | 2,5 | 20,0 |
| Beratung, Rechtsschutz, Jahresabschlüsse | 11,1 | 9,0 | 23,3 |
| Versicherungen | 4,5 | 2,9 | 55,2 |
| Miete / Leasing | 34,2 | 28,3 | 20,8 |
| Werbung, Akquisition, Reise- / Bewirtungskosten | 2,7 | 2,2 | 22,7 |
| Wagnisaufwand | 1,4 | 1,6 | -12,5 |
| Verluste Abgang AV | 0,6 | 0,9 | -33,3 |
| Übrige | 11,4 | 9,2 | 23,9 |
| Gesamt | 98,9 | 84,9 | 16,5 |

Die Erhöhung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Jahr 2005 im Vergleich zum Jahr 2004 war im Wesentlichen auf die Zunahme der Aufwendungen für Mieten und Leasing (Zunahme um € 5,9 Mio.), der anderen sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Zunahme um € 2,2 Mio.) sowie der Versicherungsaufwendungen

(Zunahme um € 1,6 Mio.) zurückzuführen. An der Erhöhung der Miet- und Leasingaufwendungen hat die Erstkonsolidierung der SC HPC Ukraina einen Anteil von € 2,1 Mio.

Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen sanken von ca. € 80.000 im Jahr 2004 um € 74.000 oder 92,5% auf rund € 6.000 im Jahr 2005.

Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) stieg von € 69,2 Mio. im Jahr 2004 um € 40,9 Mio. oder 59,1% auf € 110,1 Mio. im Jahr 2005. Kausal für diesen Anstieg waren das Umsatzwachstum sowie der Rückgang der Abschreibungen in dieser Periode.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge stiegen von € 2,7 Mio. im Jahr 2004 um € 1,4 Mio. oder 51,9% auf € 4,1 Mio. im Jahr 2005. Die Abschreibungen auf Finanzanlagen verringerten sich vom € 1,2 Mio. im Jahr 2004 um € 0,7 Mio. oder 58,3% auf € 0,5 Mio. im Jahr 2005.

Aufwendungen aus Verlustübernahme und aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn

Die Aufwendungen aus Verlustübernahme verringerten sich von € 0,7 Mio. im Jahr 2004 um € 0,6 Mio. oder 85,7% auf € 0,1 Mio. im Jahr 2005. Der auf Grund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführte Gewinn sank von € 1,2 Mio. im Jahr 2004 um € 0,3 Mio. oder 25% auf € 0,9 Mio. im Jahr 2005.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen stiegen von € 18,9 Mio. im Jahr 2004 um € 1,5 Mio. oder 7,9% auf € 20,4 Mio. im Jahr 2005.

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stieg von € 50,7 Mio. im Jahr 2004 um € 44,1 Mio. oder 87,0% auf € 94,8 Mio. im Jahr 2005.

Steuern

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag verdoppelten sich von € 14,6 Mio. im Jahr 2004 auf € 31,5 Mio. im Jahr 2005; ursächlich hierfür war der Anstieg des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Die sonstigen Steuern verdreifachten sich von € 0,8 Mio. im Jahr 2004 auf € 2,5 Mio. im Jahr 2005. Dies war im Wesentlichen auf die Erstkonsolidierung der SC HPC Ukraina zurück zu führen.

Konzernjahresüberschuss

Der Konzernjahresüberschuss stieg von € 35,2 Mio. im Jahr 2004 um € 25,5 Mio. oder 72,4% auf € 60,7 Mio. im Jahr 2005. Die Anteile anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss haben sich von € 2,9 Mio. im Jahr 2004 auf € 11,0 Mio. im Jahr 2005 nahezu vervierfacht, was auf die im Jahr 2005 stark gestiegenen Ergebnisse der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH sowie der METRANS-Gruppe zurückzuführen war. An der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH beträgt der Anteil anderer Gesellschafter 25,1%; an der METRANS-Gruppe gehören 49,9% Dritten.

Der Konzernjahresüberschuss ohne Anteile anderer Gesellschafter stieg von € 32,4 Mio. im Jahr 2004 um € 17,3 Mio. oder 53,4% auf € 49,7 Mio. im Jahr 2005.

Liquidität und Kapitalausstattung

Überblick

Die HHLA-Gruppe hat sich in den Jahren 2005 und 2006 sowie im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 überwiegend aus dem operativen Cashflow finanziert, der sich im Jahr 2006 auf € 199,7 Mio. belief, sowie in geringerem Umfang über die Aufnahme von Darlehen bei Kreditinstituten in Höhe von € 15,5 Mio. im Jahr 2006 sowie die Einzahlung in die Kapitalrücklage i.H.v. € 30,0 Mio. zum 27. Juli 2005.

Die A-Aktien, die Gegenstand dieses Angebots sind, werden zum Teil durch eine von einer außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließende Kapitalerhöhung geschaffen (siehe „Das Angebot“). Die Gesellschaft beabsichtigt, mit dieser Kapitalerhöhung einen Bruttoemissionserlös von rund € 100 Mio. zu erzielen (siehe „Gründe für das Angebot und Verwendung des Emissionserlöses“).

Konzern-Kapitalflussrechnungen der Vergangenheit

Die nachfolgende Tabelle zeigt einen Auszug aus den Kapitalflussrechnungen für die zum 30. Juni 2007 und 2006 endenden Sechsmonatszeiträume, für die zum 31. Dezember 2006 und 2005 endenden Geschäftsjahre nach IFRS und für die zum 31. Dezember 2005 und 2004 endenden Geschäftsjahre nach HGB.

| Jeweils in Mio. € | Für den Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni | | für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember | | | |
|---|--|--------------|--|-------------|-------------|--------------|
| | 2007 IFRS | 2006 IFRS | 2006 IFRS | 2005 IFRS | 2005 HGB | 2004 HGB |
| | (ungeprüft) | | | | | |
| Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit / betrieblicher Tätigkeit | 124,7 | 89,2 | 199,7 | 160,7 | 155,6 | 90,5 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | -69,2 | -169,4 | -248,9 | -101,2 | -100 | -98,5 |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | -8,7 | -1,7 | -19,7 | 9,8 | 13,7 | -10,5 |
| Veränderung der Liquidität | 46,8 | -81,9 | -68,9 | 69,3 | 69,3 | -18,5 |
| Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds | 0,2 | 0,5 | 0,3 | 1,6 | 1,6 | 0,3 |
| Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds | n/a | n/a | n/a | n/a | 0,9 | -0,1 |
| Finanzmittelfonds am Anfang der Periode | 36,5 | 105,1 | 105,1 | 34,2 | 33,3 | 51,6 |
| Finanzmittelfonds am Ende der Periode | 83,5 | 23,7 | 36,5 | 105,1 | 105,1 | 33,3 |

Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 verglichen mit dem Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 auf Basis des IFRS-Konzernzwischenabschlusses zum 30. Juni 2007

Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

Der Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit hat sich von € 89,2 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 35,5 Mio. oder 39,8 % auf € 124,7 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 erhöht. Die Erhöhung des Mittelzuflusses aus betrieblicher Tätigkeit beruht in erster Linie auf dem von € 90,8 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 48,0 Mio. oder 52,9% auf € 138,8 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 gestiegenen Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Auch war die Reduktion der Mittelabflüsse aus der Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind, von € 39,1 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 16,2 Mio. oder 41,4% auf € 22,9 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007, welche auf einen Anstieg der sonstigen Vermögenswerte sowie der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen war, kausal für die Erhöhung des Mittelzuflusses aus betrieblicher Tätigkeit. Teilweise kompensiert wurde dieser Effekt durch die von € 17,0 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 21,3 Mio. auf € 38,3 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 bedingt durch das höhere Betriebsergebnis gestiegenen gezahlten Ertragsteuern.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit in den Sechsmonatszeiträumen zum 30. Juni 2007 und 2006:

| <u>Jeweils in Mio. € für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni</u> | <u>2007</u> | <u>2006</u> |
|--|--------------|-------------|
| | (ungeprüft) | |
| Periodenergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | 138,8 | 90,8 |
| Zu- und Abschreibungen auf nicht-finanzielle langfristige Vermögenswerte | 42,8 | 36,3 |
| Zunahme/Abnahme der Rückstellungen | -3,0 | 3,8 |
| Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen | 0,4 | 1,3 |
| Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | -22,9 | -39,1 |
| Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | 15,1 | 21,1 |
| Einzahlungen aus Zinsen | 2,9 | 2,4 |
| Auszahlungen für Zinsen | -10,8 | -10,8 |
| Übriges Beteiligungsergebnis | 0,1 | — |
| Gezahlte Ertragsteuern | -38,3 | -17,0 |
| Sonstige Effekte | -0,4 | 0,4 |
| Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit | 124,7 | 89,2 |

Cashflow aus der Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit sank von € 169,4 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 100,2 Mio. oder 59,1% auf € 69,2 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Dieser Rückgang war insbesondere darauf zurückzuführen, dass der Erwerb und die erstmalige Konsolidierung der (heutigen) HHLA Rosshafen Terminal GmbH sowie der zum gleichen Zeitpunkt im Rahmen eines Asset Deals erworbenen Gebäude und baulichen Anlagen (siehe „— Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Sonstige Faktoren — Erstkonsolidierungseffekte“) im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 erfasst wurden, welche Akquisitionen die unter Berücksichtigung der übernommenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in dieser Periode insgesamt zu einem außerplanmäßigen Nettomittelabfluss von € 87,7 Mio. führten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung des Cashflows aus Investitionstätigkeit in den Sechsmonatszeiträumen zum 30. Juni 2007 und 2006:

| <u>Jeweils in Mio. € für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni</u> | <u>2007</u> | <u>2006</u> |
|---|--------------|---------------|
| | (ungeprüft) | |
| Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen | 0 | 5,4 |
| Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | -79,2 | -81,4 |
| Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte | -3,6 | -4,6 |
| Auszahlungen für Investitionen in langfristige finanzielle Vermögenswerte | — | -1,2 |
| Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | -1,1 | -87,7 |
| Einzahlungen aus der Veräußerung von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | 14,7 | — |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | -69,2 | -169,4 |

Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit

Der Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit stieg von € 1,7 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 um € 7,0 Mio. auf € 8,7 Mio. im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007. Dies war darauf zurückzuführen, dass im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2006 Fremdkapital in Höhe von € 8,3 Mio. eingezahlt wurde und sich die Eigenkapitalzuführung im Sechsmonatszeitraum zum 30. Juni 2007 lediglich auf € 0,5 Mio. belief.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit in den Sechsmonatszeiträumen zum 30. Juni 2007 und 2006:

| <u>Jeweils in Mio. € für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni</u> | <u>2007</u> | <u>2006</u> |
|---|-------------|-------------|
| | (ungeprüft) | |
| Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen | 0,5 | — |
| An Minderheitsaktionäre gezahlte Dividende | -3,0 | -2,6 |
| Tilgung von Leasingverbindlichkeiten | -0,8 | -0,2 |
| Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten | — | 8,3 |
| Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten | -5,4 | -7,2 |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | -8,7 | -1,7 |

Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 verglichen mit dem Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005 auf Basis des IFRS-Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2006

Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

Der Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit hat sich von € 160,7 Mio. im Jahr 2005 um € 39,0 Mio. oder 24,3% auf € 199,7 Mio. im Jahr 2006 erhöht. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit in den Jahren 2006 und 2005:

| <u>Jeweils in Mio. € für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|---|--------------|--------------|
| Periodenergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | 218,1 | 146,6 |
| Zu- und Abschreibungen auf nichtfinanzielle langfristige Vermögenswerte | 78,0 | 63,6 |
| Veränderungen der Rückstellungen | -0,7 | -13,4 |
| Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen | -1,8 | 2,7 |
| Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | -42,6 | -11,2 |
| Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | 19,2 | 14,5 |
| Einzahlungen aus Zinsen | 4,9 | 4,9 |
| Auszahlungen für Zinsen | -20,9 | -20,9 |
| Gezahlte Ertragsteuern | -53,0 | -27,6 |
| Sonstige Effekte | -1,5 | 1,5 |
| Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit | 199,7 | 160,7 |

Die Erhöhung des Mittelzuflusses aus betrieblicher Tätigkeit beruht im Wesentlichen auf dem von € 146,6 Mio. im Jahr 2005 um € 71,5 Mio. oder 48,8% auf € 218,1 Mio. im Jahr 2006 gestiegenen Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Teilweise kompensiert wurde die Steigerung des Mittelzuflusses aus der betrieblichen Tätigkeit erstens durch eine Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind, die zu einer von € 11,2 Mio. im Jahr 2005 auf € 42,6 Mio. im Jahr 2006 nahezu vervierfachen Mittelbindung führte. Diese Zunahme war in erster Linie auf einen Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von € 100,2 Mio. im Jahre 2005 um € 32,7 Mio. oder 32,6% auf € 132,9 Mio. im Jahre 2006 zurückzuführen. Zudem erhöhte sich der Mittelabfluss aus der Zahlung von Ertragssteuern von € 27,6 Mio. im Jahr 2005 um € 25,4 Mio. oder 92,0% auf € 53,0 Mio. im Jahr 2006. Auslöser dafür war vor allem das deutlich erhöhte Ergebnis vor Steuern (EBT), das von € 113,7 Mio. im Jahr 2005 um € 73,1 Mio. oder 64,3% auf € 186,8 Mio. im Jahr 2006 gesteigert werden konnte.

Cashflow aus der Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit erhöhte sich von € 101,2 Mio. im Jahr 2005 um € 147,7 Mio. oder 145,9% auf € 248,9 Mio. im Jahr 2006. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung des Cashflows aus Investitionstätigkeit in den Jahren 2006 und 2005.

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|---|---------------|---------------|
| | In Mio. € | |
| Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen | 10,8 | 5,8 |
| Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | -159,7 | -116,0 |
| Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte | -10,0 | -2,1 |
| Auszahlungen für Investitionen in langfristige finanzielle Vermögenswerte | -2,4 | -1,1 |
| Aus- bzw. Einzahlungen aus dem Erwerb bzw. der Veräußerung von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | -87,7 | 12,1 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | -248,9 | -101,2 |

Neben erheblichen Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien, die zu einem Mittelabfluss in Höhe von € 159,7 Mio. führten (siehe hierzu „— *Investitionen*“), war der Anstieg des Mittelabflusses aus der Investitionstätigkeit im Wesentlichen auf den Erwerb und die erstmalige Konsolidierung der zum 1. Januar 2006 akquirierten (heutigen) HHLA Rosshafen Terminal GmbH sowie der zum gleichen Zeitpunkt im Rahmen eines Asset Deals erworbenen Gebäude und baulichen Anlagen (siehe „— *Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Sonstige Faktoren — Erstkonsolidierungseffekte*“) zurückzuführen, die unter Berücksichtigung der übernommenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente insgesamt zu einem Nettomittelabfluss von € 87,7 Mio. führten.

Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit

Dem Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2005 von € 9,8 Mio. steht ein Mittelabfluss von € 19,6 Mio. im Jahr 2006 gegenüber. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit in den Jahren 2006 und 2005:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|---|--------------|-------------|
| | In Mio. € | |
| Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen | 0,0 | 41,5 |
| Veräußerung eigener Anteile | 0,0 | 0,3 |
| An Aktionäre des Mutterunternehmens gezahlte Dividende | -11,0 | -8,0 |
| An Minderheitsaktionäre gezahlte Dividende | -5,1 | -3,1 |
| Tilgung von Leasingverbindlichkeiten | -4,6 | -2,1 |
| Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten | 15,5 | 5,0 |
| Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten | -14,4 | -23,7 |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | -19,6 | 9,8 |

Ursächlich für den Netto-Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2006 waren im Wesentlichen Mittelabflüsse für Dividendenzahlungen in Höhe von € 11,0 Mio. sowie für die Tilgung von Anleihen und Krediten in Höhe von € 14,4 Mio.

Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005 verglichen mit dem Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004 auf Basis des HGB-Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2005

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit hat sich von € 90,5 Mio. im Jahr 2004 um € 65,1 Mio. oder 71,9% auf € 155,6 Mio. im Jahr 2005 erhöht. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit in den Jahren 2005 und 2004:

| | <u>2005</u> | <u>2004</u> |
|--|--------------|--------------|
| | In Mio. € | |
| Periodenergebnis (einschl. Ergebnisanteilen von Minderheitsgesellschaftern) vor außerordentlichen Posten | 60,7 | 35,2 |
| Abschreibungen auf Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs | 10,6 | 9,7 |
| Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens | 65,6 | 68,3 |
| Zunahme langfristiger Rückstellungen | 11,3 | 16,6 |
| Gewinn aus Anlageabgängen | -1,8 | -16,6 |
| Cashflow nach DVFA-SG | 146,4 | 113,3 |
| Zunahme (+) / Abnahme (-) der kurzfristigen Rückstellungen | 11,9 | 1,5 |
| Zunahme des Sonderpostens für Investitionszuschüsse | -0,1 | 0 |
| Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva | -9,3 | -10,0 |
| Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva | 5,9 | -12,0 |
| Zunahme aktivierter Aufwendungen für Ingangsetzung und Erweiterung des Geschäftsbetriebes | -1,4 | -1,5 |
| Konsolidierungskreisbedingte Änderungen von Vermögensgegenständen und Schulden | 2,2 | -1,8 |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge | 0 | 1,0 |
| Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit | 155,6 | 90,5 |

Der Anstieg des Mittelzuflusses aus laufender Geschäftstätigkeit beruhte im Wesentlichen auf dem von € 35,2 Mio. im Jahr 2004 um € 25,5 Mio. oder 72,4% auf € 60,7 Mio. im Jahr 2005 gestiegenen Ergebnis vor Steuern.

Cashflow aus der Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit blieb mit € 100 Mio. im Jahr 2005 gegenüber € 98,5 Mio. im Vorjahr nahezu konstant. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der Cashflows aus der Investitionstätigkeit in den Jahren 2005 und 2004:

| | <u>2005</u> | <u>2004</u> |
|--|---------------|--------------|
| | In Mio. € | |
| Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens | 5,3 | 5,9 |
| Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen | -114,6 | -111,8 |
| Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen | -1,7 | -6,0 |
| Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen | -1,1 | -0,1 |
| Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | 12,1 | 13,5 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | -100,0 | -98,5 |

Die einzelnen Positionen änderten sich in ihrem Verhältnis zueinander nicht signifikant. Die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen beliefen sich im Jahr 2004 auf € 111,8 Mio. gegenüber € 114,6 Mio. im Jahr 2005. Die Mittelzuflüsse aus Beteiligungsverkäufen beliefen sich im Jahr 2004 auf € 13,5 Mio., gegenüber € 12,1 Mio. im Jahr 2005. Diese Mittelzuflüsse waren im Wesentlichen auf die Entkonsolidierung der TPSV S.A., deren Anteile zu 95% im Dezember 2004 verkauft wurden, sowie der Exolgan S.A., deren Anteile zum Jahresbeginn 2005 verkauft wurden, zurückzuführen.

Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit

Während die HHLA-Gruppe im Jahr 2004 noch einen Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von € 10,5 Mio. zu verzeichnen hatte, erzielte sie im Jahr 2005 aus ihrer Finanzierungstätigkeit Mittelzuflüsse in Höhe von € 13,7 Mio. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit in den Jahren 2005 und 2004:

| | <u>2005</u> | <u>2004</u> |
|---|-------------|--------------|
| | In Mio. € | |
| Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen | 41,5 | 0 |
| Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter | -11,1 | -5,9 |
| Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten | 5,0 | 9,8 |
| Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten | -21,7 | -14,4 |
| Cashflow aus Finanzierungstätigkeit | 13,7 | -10,5 |

Der Netto-Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2005 beruhte hauptsächlich auf Zuzahlungen in das Eigenkapital der HHLA in Höhe von € 30,0 Mio. und in das Eigenkapital einer Tochtergesellschaft in Höhe von insgesamt € 11,5 Mio.. Außerdem erhielt die HHLA-Gruppe im Jahr 2005 eine Einzahlung aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz)Krediten in Höhe von € 5,0 Mio. Diese Zuführungen wurde durch von € 5,9 Mio. um € 5,2 Mio. oder 88,1% auf € 11,1 Mio. erhöhte Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter sowie einer von € 14,4 Mio. um € 7,3 Mio. oder 50,7% auf € 21,7 Mio. erhöhten Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten teilweise kompensiert.

Investitionen

Die nachfolgende Tabelle zeigt die in den zum 31. Dezember 2006 und 2005 endenden Geschäftsjahren nach IFRS sowie die in den zum 31. Dezember 2005 und 2004 endenden Geschäftsjahren nach HGB vorgenommenen Investitionen der HHLA-Gruppe. Die hier dargestellten Zahlenangaben nach IFRS entstammen der Kapitalflussrechnung des IFRS-Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2006, der auch die Vergleichszahlen für das zum 31. Dezember 2005 endende Geschäftsjahr enthält. Die Finanzangaben nach HGB stammen aus den Konzern-Kapitalflussrechnungen der HGB-Konzernabschlüsse. Eine Vergleichbarkeit der Finanzangaben ergibt sich nur im Hinblick auf die Finanzangaben nach HGB für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004 und für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005 sowie im Hinblick auf die Finanzangaben nach IFRS der Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2005 und 2006. Aus diesem Grund sollten die Finanzangaben nicht als eine fortlaufende Reihe gelesen werden.

| <u>Jeweils in Mio. €</u> | Für den Sechsmonats- zeitraum zum 30 Juni | | für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember | | | |
|--|--|--------------|---|--------------|--------------|--------------|
| | <u>2007</u> | <u>2006</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>2005</u> | <u>2004</u> |
| | (ungeprüft) | | IFRS | IFRS | HGB | HGB |
| Investitionen in immaterielle Vermögenswerte | 3,6 | 4,6 | 10,0 | 2,1 | 1,7 | 6,0 |
| Investitionen in Sachanlagen | 79,2 | 81,4 | 159,7 | 116,0 | 114,6 | 111,8 |
| Investitionen in Finanzanlagen | 0,0 | 1,2 | 2,4 | 1,1 | 1,1 | 0,1 |
| Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | 1,1 | 87,7 | 87,7 | — | — | — |
| Summe | 83,9 | 174,9 | 259,8 | 119,2 | 117,4 | 117,9 |

Der Anstieg der Mittelabflüsse aus Investitionen von € 119,2 Mio. im Jahr 2005 um € 140,6 Mio. oder 118,0% auf € 259,8 Mio. im Jahr 2006 war in erster Linie auf den Erwerb von 100% der Anteile an der heutigen HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg, sowie auf den gleichzeitigen Erwerb verschiedener Gebäude und baulicher Anlagen, die sich auf dem Grundstück Rosshafen in Hamburg befinden, im Rahmen eines Asset Deals. Unter Berücksichtigung der übernommenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente hat dieser Erwerb zu einem in der Kapitalflussrechnung dargestellten Nettoabfluss von € 87,7 Mio. geführt. Außerdem war der Anstieg der Mittelabflüsse aus Investitionen auf zahlungswirksame Investitionen in Sachanlagen am HHLA Container Terminal

Burchardkai in Höhe von insgesamt rund € 60 Mio. sowie am HHLA Container Terminal Altenwerder in Höhe von insgesamt rund € 26 Mio. zurückzuführen. Zudem hat die Holding rund € 22 Mio. zahlungswirksam in Sachanlagen investiert, die der Speicherstadt zuzurechnen sind.

Für weitere Informationen zu Investitionen siehe „— Wesentliche, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussende Faktoren — Umsatzbezogene Faktoren — Ausbau der Umschlag- und Transportkapazitäten durch signifikante Investitionen“ sowie „Geschäftstätigkeit — Investitionen“.

Verbindlichkeiten

Die HHLA deckt ihren Finanzierungsbedarf ganz überwiegend aus dem operativen Cashflow sowie in geringem Maße durch die Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Darlehen bei Kreditinstituten und durch die Einzahlung in die Kapitalrücklage in Höhe von € 30,0 Mio. am 27. Juli 2005.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zum 31. Dezember 2006 nach IFRS bestehenden Zahlungsverpflichtungen der HHLA-Gruppe:

Zahlungsverpflichtungen nach IFRS

| <u>In Mio. € zum 31. Dezember 2006</u> | <u>Bis 1 Jahr</u> | <u>1 bis 5 Jahre</u> | <u>Über 5 Jahre</u> | <u>Summe</u> |
|---|-------------------|----------------------|---------------------|----------------|
| Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 39,6 | 82,6 | 197,8 | 320,0 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern | 11,6 | 0,0 | 0,0 | 11,6 |
| Sonstige Darlehen | 0,0 | 1,2 | 1,0 | 2,2 |
| Negative Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten . . . | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,4 |
| Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing | 3,4 | 13,6 | 7,6 | 24,6 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 13,4 | 0,0 | 0,0 | 13,4 |
| Bilanzierte Zahlungsverpflichtungen | 68,4 | 97,4 | 206,4 | 372,2 |
| Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Operating Leasing- Verträgen | 28,5 | 100,7 | 570,6 | 699,8 |
| Zahlungsverpflichtungen gesamt | 96,9 | 198,1 | 777,0 | 1.072,0 |

Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Europäische Investitionsbank, Luxemburg, hat der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH durch Kreditvertrag vom 15. Juni 2001 einen Kredit über insgesamt € 125,0 Mio. zur Finanzierung des weiteren Ausbaus des HHLA Container Terminals Altenwerder eingeräumt. Der Kredit teilt sich in vier Tranchen auf (Tranchen A, B, C und D), welche zwischen 2001 und 2003 gewährt wurden (siehe hierzu auch: „Geschäftstätigkeit — Wesentliche Verträge — Kreditverträge mit der Europäischen Investitionsbank — Kreditvertrag zwischen der Europäischen Investitionsbank und der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH“).

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die einzelnen Tranchen des Kredits der Europäischen Investitionsbank zum 30. Juni 2007 in Anspruch genommen wurden, sowie die Höchstlaufzeiten der jeweiligen Tranchen:

| <u>Tranche</u> | <u>Inanspruchnahme</u> | <u>Höchstlaufzeit</u> |
|----------------|------------------------|-----------------------|
| | (in Mio. €) | |
| A | € 30,0 | 10. September 2016 |
| B | € 30,0 | 5. April 2017 |
| C | € 25,0 | 15. Mai 2015 |
| D | € 40,0 | 10. Dezember 2013 |

Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern

Die Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern enthalten im Wesentlichen Löhne und Gehälter sowie Urlaubsverpflichtungen.

Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Operating Leasing-Verträgen

Die Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Operating Leasing-Verträgen enthalten vor allem diverse, zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. der Hamburg Port Authority und der HHLA-Gruppe bestehende Verträge über die Anmietung von Flächen und Kaimauern im Hamburger Hafen, wobei das Laufzeitende der wesentlichen Verträge im Zeitraum zwischen 2025 und 2036 liegt. Darüber hinaus sind in dieser Position Leasingverträge für Kraftfahrzeuge und technische Anlagen mit einer durchschnittlichen Laufzeit von eins bis sieben Jahren enthalten.

Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Rückvergütungen an Kunden sowie Verbindlichkeiten gegenüber fremden Gesellschaftern.

Eventualverbindlichkeiten und sonstige Haftungsverhältnisse

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zum 31. Dezember 2006 und zum 31. Dezember 2005 nach IFRS bestehenden Haftungsverhältnisse und sonstigen finanziellen Verpflichtungen der HHLA-Gruppe:

Haftungsverhältnisse / Sonstige finanzielle Verpflichtungen nach IFRS

| <u>Jeweils in Mio. € für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|--------------|--------------|
| Außerbilanzielle Eventualverbindlichkeiten | 1,5 | 3,3 |
| Mindestleasingzahlung innerhalb eines Jahres | 4,7 | 3,6 |
| — Barwert* | 3,4 | 2,5 |
| Mindestleasingzahlung zwischen einem und fünf Jahren | 15,9 | 13,3 |
| — Barwert* | 13,6 | 10,1 |
| Mindestleasingzahlung mehr als fünf Jahre | 12,6 | 11,6 |
| — Barwert* | 7,6 | 10,6 |
| Mindestleasingzahlung | 33,2 | 28,5 |
| — Barwert* | 24,6 | 23,2 |
| Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Operating Leasing-Verträgen | | |
| — Fällig innerhalb eines Jahres | 28,5 | 26,1 |
| — Fällig zwischen einem und fünf Jahren | 100,7 | 92,1 |
| — Fällig nach fünf und mehr Jahren | 570,6 | 568,5 |
| | 699,8 | 686,7 |
| Verpflichtungen aus offenen Bestellungen | 13,2 | 29,7 |
| Übrige sonstige finanzielle Verpflichtungen | 36,4 | 117,8 |

* Jeder Vertrag wird individuell anhand der entsprechenden Zinssätze diskontiert. Die Diskontierungssätze liegen in einer Spanne von 3,68 bis 5,97%. Eine Unterscheidung nach Fristigkeit wird nicht vorgenommen.

Die außerbilanziellen Eventualverbindlichkeiten bestehen aus Bürgschaften in Höhe von € 1,2 Mio. (2005: € 3,0 Mio.) und Patronatserklärungen in Höhe € 0,3 Mio. (2005: € 0,3 Mio.).

Zusätzliche Informationen aus dem Einzelabschluss

Der Jahresabschluss der HHLA für das am 31. Dezember 2006 endende Geschäftsjahr wurde nach den Vorschriften des HGB unter Beachtung der ergänzenden Regeln des Aktiengesetzes aufgestellt. Danach stieg das Eigenkapital der HHLA von € 177,2 Mio. im Jahr 2005 auf € 216,9 Mio. im Jahr 2006 an. Die Gesamtverbindlichkeiten gingen von € 29,2 Mio. im Jahr 2005 auf € 27,5 Mio. im Jahr 2006 zurück. Der Jahresüberschuss hat sich von € 34,5 Mio. im Jahr 2005 auf € 50,7 Mio. im Jahr 2006 erhöht. Für weitere Informationen bezüglich des Jahresabschlusses der HHLA wird auf den Anhang zum Jahresabschluss der HHLA für das am 31. Dezember 2006 endende Geschäftsjahr verwiesen, der auf den Seiten F-151 ff. in diesem Prospekt abgedruckt ist.

Der Aufsichtsrat der HHLA hat am 14. Dezember 2006 den Vorschlag des Vorstands angenommen und beschlossen, statt der bislang von der Gesellschaft angewendeten handelsrechtlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethode für Pensionsrückstellungen künftig grundsätzlich die durch IAS 19 für leistungsorientierte Pensionspläne

vorgesehene Anwartschaftsbarwertmethode zu verwenden. Als Folge werden versicherungsmathematische Gewinne und Verluste im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Änderung des betreffenden Bilanzierungsgrundsatzes wird voraussichtlich dazu führen, dass die nach der Anwartschaftsbarwertmethode zum 31. Dezember 2007 zu ermittelnde Pensionsrückstellung den sich nach der bisherigen Methode ergebenden Rückstellungsbetrag um bis zu € 90 Mio. übersteigt. Gleichzeitig werden das Jahresergebnis und das Eigenkapital der HHLA zum 31. Dezember 2007 voraussichtlich ebenfalls um bis zu € 90 Mio. verringert werden.

Quantitative und qualitative Angaben zum Marktrisiko

Die HHLA-Gruppe ist im Rahmen ihrer geschäftlichen Aktivitäten verschiedenen Marktrisiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Einige dieser Risiken sind näher im Abschnitt „Risikofaktoren“ beschrieben. Diesen Risiken begegnet die HHLA-Gruppe durch ein umfassendes Risikomanagementsystem, das integraler Bestandteil der Geschäftsprozesse und ein wesentliches Element der unternehmerischen Entscheidungen ist. Dabei sollen die im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit entstehenden potenziellen Risiken frühzeitig identifiziert, überwacht und durch geeignete Steuerungsmaßnahmen begrenzt werden. Wesentliche Bestandteile des Risikomanagementsystems sind das Planungssystem, das interne Berichtswesen sowie die umfassende Risikoberichterstattung.

Nachfolgend sind die wesentlichen Risikofelder beschrieben, die sowohl die Geschäftsentwicklung, als auch die Vermögens-, Finanz und Ertragslage maßgeblich beeinflussen können. Damit zusammenhängend werden auch die im Einzelnen vorgenommenen Maßnahmen erörtert, die zur Identifizierung, Beobachtung und Reduzierung der wichtigsten Marktrisiken verwendet werden. Zu weiteren Erläuterungen siehe insgesamt Ziffer 41 des Konzernanhangs des IFRS-Konzernabschlusses der HHLA-Gruppe für das Jahr 2006, der auf den Seiten F-8 ff. in diesem Prospekt abgedruckt ist.

Zinsrisiko

Im Rahmen ihrer Fremdfinanzierung ist die HHLA-Gruppe einem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt, welches hauptsächlich aus den mittel- und langfristigen Finanzschulden mit variablem Zinssatz resultiert. Die Steuerung der Zinsaufwendungen des Konzerns erfolgt je nach Marktlage durch eine Kombination von festverzinslichem und variabel verzinslichem Fremdkapital. Es ist Politik der HHLA-Gruppe, den überwiegenden Teil des verzinslichen Fremdkapitals festverzinslich zu gestalten, sei es durch Festzinsvereinbarungen mit den jeweiligen Darlehensgebern oder durch den Abschluss von Zinsswaps. Darüber hinaus begrenzt die HHLA-Gruppe das Zinsänderungsrisiko für die verbleibenden variabel verzinslichen Finanzschulden teilweise durch den Einsatz von Zinscaps. Am 31. Dezember 2006 waren bei Berücksichtigung der Wirkung von Zinsswaps mit einem Bezugsbetrag von € 74,1 Mio. (31. Dezember 2005: € 80,4 Mio.) ca. 89% (31. Dezember 2005: 97%) der Darlehensaufnahmen des Konzerns festverzinslich. Darüber hinaus bestanden Zinscaps mit einem Bezugsbetrag von € 28,3 Mio. (31. Dezember 2005: € 0,5 Mio.).

Währungsrisiko

Infolge der Investitionen in Ländern außerhalb des Euroraums können sich Änderungen der Wechselkurse auf die Konzernbilanz auswirken. Das resultierende Fremdwährungsrisiko ist jedoch aufgrund der Größenordnungen in der HHLA-Gruppe von untergeordneter Bedeutung. Fremdwährungsrisiken aus einzelnen Transaktionen, wie zum Beispiel dem Verkauf eines Geschäftsanteils, werden fallbezogen durch Devisentermingeschäfte abgesichert, sofern die Einschätzung der Marktlage dies erfordert. Die entsprechenden Sicherungsgeschäfte lauten auf die gleiche Währung wie das gesicherte Grundgeschäft. Die HHLA-Gruppe schließt Devisenterminkontrakte erst dann ab, wenn feste Ansprüche bzw. Verpflichtungen entstanden sind. Zum 31. Dezember 2007 bestand in der HHLA-Gruppe ein transaktionsbezogenes Devisentermingeschäft mit einem Nominalvolumen in Höhe von € 0,7 Mio. und einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr. Der Marktwert beträgt zum 31. Dezember 2006 € 41.000.

Rohstoffpreisrisiko

Einem Rohstoffpreisrisiko ist die HHLA-Gruppe insbesondere bei der Beschaffung von Kraftstoffen ausgesetzt. Konzernweit betragen die Kosten für Kraftstoffverbrauch (im Wesentlichen Diesel) im Jahr 2006 ca. € 23 Mio. (im Jahr 2005 beliefen sich diese Kosten auf ca. € 20 Mio.). Durch die derzeitigen und auch in Zukunft zu erwartenden erheblichen Preissteigerungen bei Kraftstoffen ist die HHLA-Gruppe diesbezüglich einem entsprechenden Preisrisiko ausgesetzt, das in Zukunft durch Verbrauchssteigerungen in Folge der erwarteten Mengensteigerungen voraussichtlich noch verstärkt wird. In Abhängigkeit von der Marktsituation schließt die HHLA-Gruppe für eine Teilmenge des Kraftstoffbedarfs Preissicherungsgeschäfte ab. Zum Bilanzstichtag bestand ein Preissicherungsgeschäft über eine Restmenge von 500 metrischen Tonnen Diesel mit einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr, das mit dem negativen Marktwert in Höhe von € 0,1 Mio. passiviert wurde.

Ausfallrisiko

Die HHLA-Gruppe geht Geschäftsbeziehungen auf Kreditbasis ausschließlich mit anerkannten, kreditwürdigen Dritten ein. Kunden, die mit der HHLA-Gruppe Geschäfte auf Kreditbasis abschließen möchten, werden einer Bonitätsprüfung unterzogen. Zudem werden die Forderungsbestände laufend überwacht und bei erkennbaren Risiken Wertberichtigungen gebildet, so dass die HHLA-Gruppe darüber hinaus im Bereich der Forderungen keinem wesentlichen Ausfallrisiko ausgesetzt ist. Das maximale Ausfallrisiko besteht theoretisch in Höhe des jeweiligen Buchwertes der Forderungen. Das Ausfallrisiko aus den derivativen Finanzinstrumenten besteht theoretisch im Ausfall eines Vertragspartners und entspricht daher den jeweiligen Buchwerten der Instrumente. Da die HHLA-Gruppe derivative Finanzgeschäfte nur mit Adressen erstklassiger Bonität einget, ist das tatsächliche Ausfallrisiko minimal.

Liquiditätsrisiko

Mit Hilfe einer mittelfristigen Liquiditätsplanung, der Streuung der Fristen der in Anspruch genommenen Darlehen und Finanzierungs-Leasingverhältnisse sowie durch bestehende Kreditlinien und Finanzierungszusagen stellt die HHLA-Gruppe sicher, dass die Liquidität jederzeit gewährleistet ist.

Kritische Bilanzierungsgrundsätze

Konsolidierungsgrundsätze

Alle wesentlichen Unternehmen, bei denen die HHLA direkt bzw. indirekt die Möglichkeit zur Beherrschung hat, sind in den Konzernabschluss einbezogen. Beherrschung im Sinne des IAS 27 ist dann gegeben, wenn die Möglichkeit besteht, die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu bestimmen, um aus dessen Tätigkeit Nutzen zu ziehen. Die Einbeziehung in den Konzernabschluss erfolgt ab dem Zeitpunkt, ab dem die Kontrolle der Gesellschaft möglich ist. Die Einbeziehung in den Konzernabschluss endet, sobald die Beherrschung durch das Mutterunternehmen nicht mehr besteht.

Zum Erwerbszeitpunkt erfolgt die Kapitalkonsolidierung durch Verrechnung der Anschaffungskosten der Beteiligung mit dem anteiligen Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden der Tochterunternehmen zum Zeitpunkt des Erwerbs. Dabei werden auch bisher nicht bilanzierte immaterielle Vermögenswerte, die nach IFRS 3 i. V. m. IAS 38 bilanzierungsfähig sind, sowie Eventualschulden mit ihren Zeitwerten aktiviert bzw. passiviert. Im Rahmen der Folgekonsolidierungen werden die so aufgedeckten stillen Reserven und Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben bzw. aufgelöst.

Ein entstehender positiver Unterschiedsbetrag, der sich im Rahmen der Erstkonsolidierung ergibt, wird als Geschäfts- oder Firmenwert aktiviert und einem jährlichen Impairment-Test unterworfen. Ein negativer Unterschiedsbetrag aus der Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem anteiligen Zeitwert der Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden zum Zeitpunkt des Erwerbs wird nach einer kritischen Überprüfung erfolgswirksam vereinnahmt.

Auf konzernfremde Dritte entfallende Anteile am Eigenkapital sind in der Konzernbilanz als gesonderter Posten innerhalb des Eigenkapitals erfasst.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter planmäßiger Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen angesetzt. Diese Kosten umfassen auch die Kosten für den Ersatz eines wesentlichen Teils eines solchen Vermögenswertes zum Zeitpunkt des Anfalls der Kosten, wenn die Ansatzkriterien erfüllt sind. Kosten der laufenden Instandhaltung werden sofort aufwandswirksam erfasst. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteiliger, direkt zurechenbarer Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Gemäß IAS 16 werden Abbruchverpflichtungen in Höhe des Barwertes der Verpflichtung zum Zeitpunkt ihrer Entstehung als Bestandteil der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten berücksichtigt und gleichzeitig in entsprechender Höhe zurückgestellt. Der Aufwand wird durch die Abschreibung des aktivierten Vermögenswertes sowie durch die im Zinsaufwand erfasste Aufzinsung der Rückstellung über die Nutzungsdauer des Vermögenswertes erfasst.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen nach der linearen Methode über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Dabei werden hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zu Grunde gelegt:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|---------------|---------------|
| Gebäude und Bauten | 10 – 70 Jahre | 10 – 70 Jahre |
| Technische Anlagen und Maschinen | 5 – 25 Jahre | 5 – 25 Jahre |
| Andere Anlagen, betriebs- und Geschäftsausstattung | 3 – 15 Jahre | 3 – 15 Jahre |

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

Zwischen der Freie und Hansestadt Hamburg bzw. der Hamburg Port Authority und der HHLA-Gruppe bestehen diverse Verträge über die Anmietung von Flächen und Kaimauern im Hamburger Hafen sowie in der Speicherstadt durch die Gesellschaften der HHLA-Gruppe. Die Laufzeit der wesentlichen Verträge endet in den Jahren 2025 bis 2036. Die Mietverträge basieren auf den allgemeinen Vertragsbedingungen (AVB-HI) für die Mietverträge der Freie und Hansestadt Hamburg bzw. der Hamburg Port Authority mit Mietern von Grundstücken im Hamburger Hafengebiet. Nach den Bestimmungen der AVB-HI kann der Mieter vor dem Ende der Laufzeit des Mietvertrags einen Antrag auf Verlängerung stellen. Falls die Hansestadt Hamburg bzw. die Hamburg Port Authority dem Antrag auf Verlängerung nicht zustimmt, steht dem Mieter ein Ausgleichsanspruch zu, dessen Höhe sich nach dem Zeitwert der Sachanlagen richtet, die sich auf dem jeweiligen Mietobjekt befinden. Im Hinblick auf die Ausgleichsansprüche, die der HHLA-Gruppe bei Ablehnung eines Verlängerungsantrags gegen den Vermieter zustehen, legt die HHLA-Gruppe auch für die planmäßigen Abschreibungen der von ihr genutzten Sachanlagen, die sich auf Grund und Boden der Freie und Hansestadt Hamburg bzw. der Hamburg Port Authority befinden, trotz einer u.U. kürzeren Laufzeit der jeweiligen Mietverträge, die wirtschaftliche Nutzungsdauer dieser Sachanlagen zugrunde.

Bei Durchführung jeder größeren Wartung werden die Kosten im Buchwert der Sachanlage als Ersatz erfasst, sofern die Ansatzkriterien erfüllt sind. Nachträgliche Aufwendungen werden aktiviert, wenn diese zu einer Änderung des Nutzungszwecks bzw. zu einer Erhöhung des Nutzungswertes der Sachanlage führen. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

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

Gemäß IAS 40 werden als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich linearer planmäßiger Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen angesetzt. Diese Kosten umfassen die Kosten für den Ersatz eines Teils eines solchen Gegenstandes zum Zeitpunkt des Anfalls der Kosten, wenn die Ansatzkriterien erfüllt sind. Nachträgliche Aufwendungen werden aktiviert, wenn diese zu einer

Erhöhung des Nutzungswertes der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilie führen. Die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen denen der selbst genutzten Sachanlagen.

Die Zeitwerte dieser Immobilien werden gesondert im Anhang angegeben. Er wird nach der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt.

Die Buchwerte der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien werden auf Wertminderung überprüft, sobald Indikatoren dafür vorliegen, dass der Buchwert eines Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag übersteigt. Bei Durchführung jeder größeren Wartung werden die Kosten im Buchwert der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilie als Ersatz erfasst, sofern die Ansatzkriterien erfüllt sind.

Wertminderung von Vermögenswerten

Die HHLA-Gruppe beurteilt an jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein Vermögenswert wertgemindert sein könnte. Liegen solche Anhaltspunkte vor oder ist wie im Falle von Geschäfts- oder Firmenwerten eine jährliche Überprüfung eines Vermögenswertes auf Wertminderung erforderlich, nimmt die HHLA-Gruppe eine Schätzung des erzielbaren Betrags vor. Der erzielbare Betrag eines Vermögenswertes ist der höhere der beiden Beträge aus dem Zeitwert eines Vermögenswertes oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Der erzielbare Betrag ist für jeden einzelnen Vermögenswert zu bestimmen, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt keine Mittelzuflüsse, die weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten sind. In diesem Fall ist der erzielbare Betrag der kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu ermitteln. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag, wird der Vermögenswert als wertgemindert betrachtet und auf seinen erzielbaren Betrag abgeschrieben. Die Ermittlung des Nutzungswertes der einzelnen zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder des Vermögenswertes erfolgt auf Basis der Discounted-Cashflow-Methode. Dazu werden die geschätzten künftigen Cashflows unter Zugrundelegung eines Abzinsungssatzes nach Steuern, der die aktuellen Markterwartungen hinsichtlich des Zinseffektes und der spezifischen Risiken des Vermögenswertes widerspiegelt, auf ihren Barwert abgezinst. Zum 31. Dezember 2006 betrug der Zinssatz für die vorgenommene Abzinsung zwischen 7,5 und 8,5% p. a. (im Vorjahr 7,5 bis 8,5% p. a.). Zur Ermittlung der künftigen Cashflows werden die in der Konzernplanung für die nächsten fünf Jahre prognostizierten Zahlungsströme fortgeschrieben. Eine konstante Wachstumsrate wird hierbei nicht zugrunde gelegt. Die Konzernplanung bezieht bei der Prognose der Zahlungsströme neben den künftigen Markt- und Branchenerwartungen auch die Erfahrungen der Vergangenheit mit ein. An jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein Wertminderungsaufwand, der in früheren Berichtsperioden erfasst worden ist, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. Liegt ein solcher Indikator vor, wird der erzielbare Betrag geschätzt. Ein zuvor erfasster Wertminderungsaufwand ist dann aufzuheben, wenn sich seit der Erfassung des letzten Wertminderungsaufwands eine Änderung in den Schätzungen ergeben hat, die bei der Bestimmung des erzielbaren Betrags herangezogen wurden. Wenn dies der Fall ist, ist der Buchwert des Vermögenswertes auf seinen erzielbaren Betrag zu erhöhen. Dieser erhöhte Buchwert darf nicht den Buchwert übersteigen, der sich nach Berücksichtigung der planmäßigen Abschreibungen ergeben würde, wenn in den früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre. Eine solche Wertaufholung ist sofort im Periodenergebnis zu erfassen. Nachdem eine Wertaufholung vorgenommen wurde, ist der Abschreibungsaufwand in künftigen Berichtsperioden anzupassen, um den berichtigten Buchwert des Vermögenswertes, abzüglich eines etwaigen Restbuchwertes, systematisch auf seine Restnutzungsdauer zu verteilen.

Wertaufholungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht vorgenommen.

Pensionen und andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen umfassen die Versorgungsverpflichtungen des Konzerns aus leistungsorientierten Altersversorgungssystemen. Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (*projected unit credit method*) bewertet. Hierzu werden jährlich versicherungsmathematische Gutachten eingeholt. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden nach Berücksichtigung latenter Steu-

ern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Der Dienstaufwand wird im Personalaufwand ausgewiesen, der Zinsanteil der Rückstellungszuführung im Finanzergebnis.

Leasingverhältnisse, bei denen die HHLA-Gruppe als Leasingnehmer auftritt

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

Finanzierungs-Leasing

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

Ist der Eigentumsübergang auf die HHLA-Gruppe am Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses nicht hinreichend sicher, so werden aktivierte Leasingobjekte über den kürzeren der beiden Zeiträume aus der Laufzeit des Leasingverhältnisses oder der Nutzungsdauer vollständig abgeschrieben. Andernfalls entspricht die Abschreibungsdauer der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Leasingobjektes.

Operating-Leasing

Leasingzahlungen für Operating-Leasingverhältnisse werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. der Hamburg Port Authority und der HHLA-Gruppe bestehen diverse Verträge über die Anmietung von Flächen und Kaimauern im Hamburger Hafen sowie in der Speicherstadt durch die Gesellschaften der HHLA-Gruppe. Die Laufzeit der wesentlichen Verträge endet in den Jahren 2025 bis 2036.

Steuern

Laufende Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden

Die laufenden Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für die laufende Periode und für frühere Perioden sind mit dem Betrag zu bewerten, in dessen Höhe eine Erstattung von den Steuerbehörden bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörden erwartet wird. Der Berechnung des Betrags werden die Steuersätze und Steuergesetze zugrunde gelegt, die am Bilanzstichtag gelten.

Latente Steuern

Die Bildung latenter Steuern erfolgt unter Anwendung der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode auf alle zum Bilanzstichtag bestehenden temporären Differenzen zwischen dem Wertansatz eines Vermögenswertes bzw. einer Schuld in der Bilanz und dem steuerlichen Wertansatz sowie auf steuerliche Verlustvorträge.

Latente Steuerschulden werden für alle zu versteuernden temporären Differenzen erfasst. Latente Steueransprüche werden für alle abzugsfähigen temporären Unterschiede und noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge in dem Maße erfasst, in dem es wahrscheinlich ist, dass zu versteuerndes Einkommen verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen und die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge verwendet werden können.

Der Buchwert der latenten Steueransprüche wird an jedem Bilanzstichtag überprüft und in dem Umfang reduziert, in dem es nicht mehr wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das der latente Steueranspruch verwendet werden kann. Nicht angesetzte latente Steueransprüche

werden an jedem Bilanzstichtag überprüft und in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass ein künftiges zu versteuerndes Ergebnis die Realisierung des latenten Steueranspruches ermöglicht.

Latente Steueransprüche und -schulden werden anhand der Steuersätze bemessen, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert wird oder eine Schuld erfüllt wird, erwartet wird. Dabei werden die Steuersätze (und Steuervorschriften) zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag durch den Gesetzgeber bereits erlassen sind.

Ertragsteuern, die sich auf Posten beziehen, die direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden im Eigenkapital und nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Latente Steueransprüche und -schulden werden nur saldiert, sofern sich die latenten Steuern auf Steuern von Einkommen und Ertrag beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden, und die laufenden Steuern gegeneinander verrechnet werden können.

Zeitwerte der Finanzinstrumente

Die Zeitwerte der Finanzinstrumente werden auf Basis entsprechender Marktwerte oder Bewertungsmethoden bestimmt. Für flüssige Mittel und andere kurzfristige originäre Finanzinstrumente entsprechen die Zeitwerte den zu den jeweiligen Stichtagen bilanzierten Buchwerten.

Bei langfristigen Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten sowie langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten erfolgt die Bestimmung des Zeitwertes auf Grundlage der erwarteten Zahlungsströme unter Anwendung der zum Bilanzstichtag gültigen Referenzzinssätze. Die Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente werden auf Grundlage der zum Bilanzstichtag bestehenden Referenzzinssätze und Terminkurse ermittelt.

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte

Die HHLA-Gruppe verwendet derivative Finanzinstrumente wie beispielsweise Zinsswaps und Devisentermingeschäfte, um sich gegen Zins- und Währungsrisiken abzusichern. Diese derivativen Finanzinstrumente werden zu dem Zeitpunkt, zu dem der entsprechende Vertrag abgeschlossen wird, zunächst mit ihren Zeitwerten angesetzt und nachfolgend mit ihren Zeitwerten neu bewertet.

Bei derivativen Finanzinstrumenten, die nicht die Kriterien für eine Bilanzierung von Sicherungsgeschäften erfüllen, werden Gewinne oder Verluste aus Änderungen des Zeitwertes sofort erfolgswirksam erfasst. Zum Zwecke der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen werden Sicherungsinstrumente als Cashflow-Hedges klassifiziert, wenn es sich um eine Absicherung des Risikos von Schwankungen der Cashflows handelt, das einem mit einem erfassten Vermögenswert, einer erfassten Schuld oder einer vorhergesehenen Transaktion verbundenen Risiko zugeordnet werden kann.

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

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

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung des Zeitwertes oder zur Absicherung der Nettoinvestition in einem ausländischen Geschäftsbetrieb wurden in der Berichtsperiode nicht getätigt. Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von

Cashflows, die die strengen Kriterien für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen erfüllen, werden wie folgt bilanziert:

Absicherung von Cashflows

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

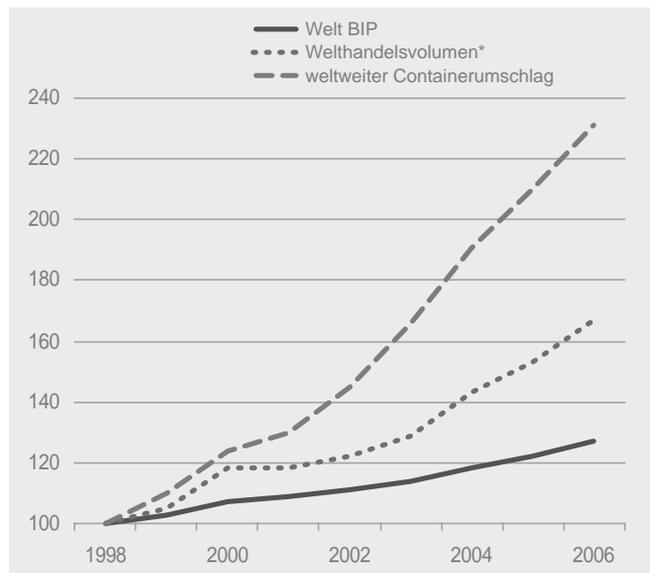
Die im Eigenkapital erfassten Beträge werden in der Periode in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in der die abgesicherte Transaktion das Periodenergebnis beeinflusst, z. B. in der abgesicherte Finanzerträge oder -aufwendungen erfasst werden oder in der ein vorhergesehener Verkauf oder Kauf durchgeführt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

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

MARKTUMFELD

Überblick

Die Weltwirtschaft und der Welthandel haben sich in den letzten Jahren positiv entwickelt. Zwischen 1998 und 2006 wies das weltweite Bruttoinlandsprodukt (BIP) ein durchschnittliches Wachstum von 2,9% auf, während die durchschnittliche Wachstumsrate des weltweiten Handelsvolumens (Güterhandel ohne Dienstleistungen) 6,5% betrug (Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF) — www.imf.org). Mit Ausnahme des Jahres 2001 lag die Wachstumsrate des Welthandels immer höher als die BIP-Wachstumsrate (Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF) — www.imf.org). Nach einer Prognose des IWF wird für 2007 ein Weltwirtschaftswachstum von 3,4% und für den Welthandel ein Wachstum von 7,1% erwartet (Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF) — www.imf.org). Die Wachstumsraten des Welthandels wurden regelmäßig übertroffen von den Wachstumsraten des weltweiten Containerumschlags, der zwischen 1998 und 2006 durchschnittlich um 11,1% pro Jahr wuchs (Quelle: Drewry, 2006/07). Die nachfolgende Grafik gibt einen Überblick über die jährliche Veränderung des weltweiten BIP (in %), des Welthandelsvolumens (in %) und des weltweiten Containerumschlags (in %) in den Jahren 1998 bis 2006:



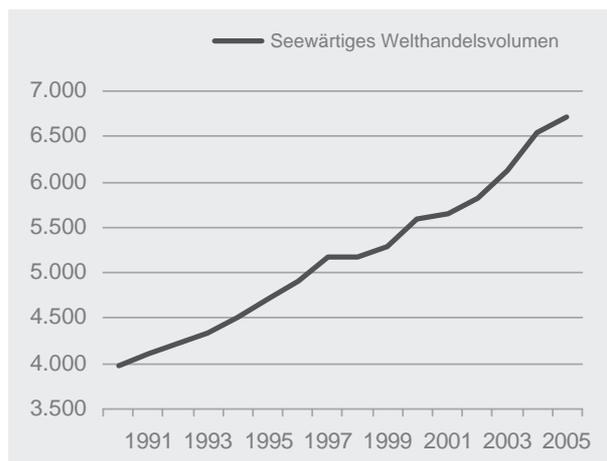
* Weltweites Handelsvolumen (Güterhandel ohne Dienstleistungen).

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF) — www.imf.org; Drewry, 2006/07.

Das starke Wachstum des weltweiten Handelsvolumens in den letzten Jahren wurde einerseits durch die infolge von Kostenreduzierungen im Bereich des Transports und der Kommunikation ermöglichte Verlagerung von industriellen Fertigungsabläufen in Niedriglohnregionen oder -länder sowie andererseits durch den Abbau von Handelshemmnissen in diversen Schwellenländern geprägt. Diese Entwicklungen haben dazu geführt, dass Beschaffungs- und Absatzmärkte immer häufiger auseinanderfallen und die internationale Arbeitsteilung immer weiter vorangeschritten ist sowie infolgedessen die Handelsströme stark zugenommen haben.

Da der interkontinentale Warenverkehr derzeit mehrheitlich durch die Seeschifffahrt abgewickelt wird, konnte diese in den vergangenen Jahren vom starken Wachstum des weltweiten Handelsvolumens profitieren (Quelle: Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI), „Maritime Wirtschaft und Transportlogistik“, Band A, Hamburg, 2006). Der seewärtige Handel stieg im Jahr 2005 um geschätzte 2,6% im Vergleich zum Vorjahr und erreichte ein Gesamtvolu-

men von rund 6,7 Mrd. Tonnen (Quelle: ISL, 2007). Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über die Entwicklung des seewärtigen Welthandelsvolumens (in Mio. t) zwischen 1990 und 2005:



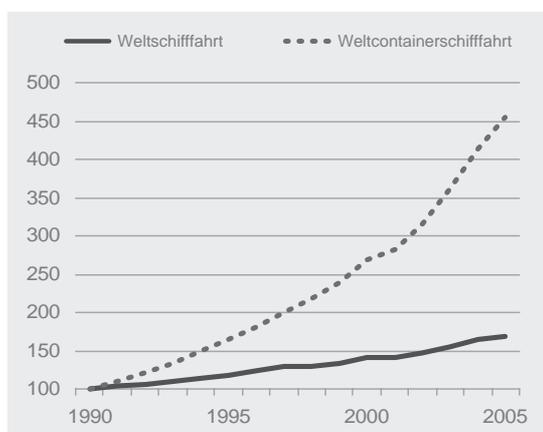
Quelle: ISL, 2007, S. 103.

Der Weltmarkt für Containerverkehr

Allgemein

Die Containerschifffahrt ist der in den letzten zwanzig Jahren am schnellsten gewachsene Sektor der weltweiten Schifffahrtsindustrie. Insbesondere der wirtschaftliche Aufschwung in Zentral- und Osteuropa sowie in bestimmten Regionen in Fernost (vor allem China und Indien), welcher u.a. auf die Liberalisierung und Öffnung dieser Märkte zurückzuführen ist, hat zu einem starken Anstieg der weltweiten Containerschifffahrt geführt. Der weltweite Containerverkehr wuchs zwischen 1998 und 2006 pro Jahr um durchschnittlich 11,1% (Quelle: Drewry, 2006/07). Sowohl der Containerverkehr zwischen Fernost und Europa als auch der transpazifische Containerverkehr zwischen Asien und Nord-, Mittel- und Südamerika wuchsen im Jahr 2006 zwischen 8% und 9% im Vergleich zum Vorjahr (Quelle: ESPO, 2007). Der Containerverkehr zwischen Europa und Südamerika (einschließlich der Karibik und Mittelamerika) wuchs zwischen 2004 und 2006 um nahezu 16%; innerhalb Europas betrug die Wachstumsrate im gleichen Zeitraum sogar 19% (Quelle: ESPO, 2007).

Die nachfolgende Grafik gibt einen Überblick über die Entwicklung der weltweiten Seeschifffahrt und des weltweiten Containerverkehrs in den Jahren 1990 bis 2005:



Quelle: Drewry, 2006/07; ISL, 2007.

Der gesamte Containerverkehr in Europa trug im Jahr 2006 18% zum weltweiten Containerverkehrsaufkommen bei; die 15 bedeutendsten Containerhäfen Europas registrierten in diesem Zeitraum einen Gesamt-

Containerumschlag von 54 Millionen TEU (Quelle: ESPO, 2007). Für den Zeitraum von 2006 bis 2010 werden im weltweiten Containerverkehr ebenfalls dynamische Wachstumsraten von 9,4% pro Jahr erwartet (Quelle: Drewry, 2006).

Entwicklungstendenzen im Containerverkehr

Fortschreitende Containerisierung des Seehandels

Die mit der Containerschifffahrt einhergehende Industrialisierung und Standardisierung des Seetransports führte zu der Entstehung eines weltweiten intermodalen Logistiksystems, das erhebliche Produktivitätsfortschritte und Kostenvorteile im Stückgüterverkehr ermöglicht. Die Containerisierung der Seeschifffahrt hat die Transportkosten im internationalen Seeverkehr stark sinken lassen. Durch die stark gesunkenen Seefrachtkosten sind die „ökonomischen Entfernungen“ in der Weltwirtschaft erheblich geschrumpft. Diese Entwicklung förderte nicht nur in hohem Maße die internationale Arbeitsteilung, sondern führte auch zu einer Dezentralisierung der Produktionsprozesse, die im Prinzip ein weltweites Outsourcing ermöglichen. Umgekehrt wird der Markt für seeseitige Umschlag- und Transportdienstleistungen infolge dieser Entwicklung von einem stetig steigenden Containerisierungsgrad geprägt (Quelle: ESPO, 2007; Statistisches Bundesamt — www.destatis.de, „Containerumschlag deutscher Seehäfen 1995 bis 2005“).

Konzentration von Warenflüssen auf Drehscheiben (Hub- and Spokesystem)

Die Globalisierung des Welthandels verlangt von den Reedereien das Angebot weltweit integrierter Transport- und Lieferketten und einen effizienten Einsatz ihrer Schiffskapazitäten. Dies führt dazu, dass Containerreedereien die von ihnen kontrollierten Warenflüsse auf Drehscheiben — bedeutende, internationale Containerhäfen wie z.B. Hamburg, Rotterdam und Antwerpen — konzentrieren, wo die Schiffsladungen neu zusammengestellt und zu anderen, kleineren Häfen weitertransportiert werden (*Transshipment*) (Quelle: HWWI, Maritime Wirtschaft und Transportlogistik, 2006). Dabei fungieren kleinere Schiffe (sog. Feederschiffe) als Zubringer von und zu Drehscheiben, während große Seeschiffe überwiegend für den Gütertransport über lange Distanzen zwischen Drehscheiben eingesetzt werden. Der Transshipment-Anteil in den großen Containerhäfen ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich angestiegen (Quelle: ESPO, 2007).

„Horizontale“ Zusammenschlüsse zwischen Hafenbetreibern

Die führenden privaten Betreiber von Container Terminals sind mittlerweile weltweit aufgestellt und betreiben z.T. eine Vielzahl von Container Terminals auf diversen Kontinenten. Die fünf größten privaten Hafenbetreiber — Hutchison, Port Authority of Singapore (PSA), P&O Ports, die A.P. Moeller Maersk Group (APM Terminals) und COSCO (Volksrepublik China) — kontrollierten im Jahr 2005 rund 43% der globalen Umschlagkapazitäten (Quelle: ESPO, 2007). Zudem ist eine Konsolidierung durch Zusammenschlüsse von Hafenbetreibergesellschaften zu beobachten. Im Jahr 2005 übernahm z.B. Dubai Ports World die CSX World Terminals und im Jahr 2006 die P&O Ports; durch diese Übernahmen stieg Dubai Ports World zum drittgrößten Hafenbetreiber der Welt auf und betreibt seitdem weltweit 19 Container Terminals mit Standorten auf allen Kontinenten.

Zusammenschlüsse und Allianzen zwischen Containerreedereien

Bedingt durch starkes organisches Wachstum und die Bildung strategischer Allianzen lässt sich auf Reederseite eine ständig zunehmende Marktmacht der großen Reedereien beobachten. Anfang 2005 entfielen auf die fünf größten Containerreedereien der Welt rund 36% des Weltmarkts (Quelle: ESPO, 2007). Nach einer Phase der Konsolidierung des Containerdienstleistungsmarkts in den Jahren 2005 und 2006, mit Übernahmeaktivitäten auf Seiten der Reedereien (zum Beispiel die Übernahme von Royal P&O Nedlloyd durch die A.P. Moeller Maersk Group im August 2005 und die Übernahme von CP Ships durch Hapag-Lloyd), entfallen derzeit auf die weltweit fünf größten Containerreedereien (die A.P. Moeller-Maersk Group, MSC, CMA-CGM, Evergreen und Hapag-Lloyd) ca. 43% des globalen Containerverkehrsaufkommens (Quelle: ESPO, 2007). Daneben wurden große Allianzen (Grand Alliance, New World Alliance und die CKYHS-Gruppe) geschlossen.

Beteiligung von Containerreedereien an Container Terminals

Sowohl die größeren Reedereien als auch die Betreiber von Container Terminals betätigen sich derzeit verstärkt im Hinblick auf die Sicherung von Terminalkapazitäten. In Nord- und Südeuropa haben sich in den vergangenen Jahren zahlreiche Reedereien an Containerhäfen oder Container Terminals beteiligt; so betreibt die weltgrößte Containerreederei, die A.P. Moeller Maersk Group, (über die APM Terminals) derzeit rund 50 Container Terminals auf allen Kontinenten. In Deutschland ist die A.P. Moeller Maersk Group an der NTB North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. sowie am geplanten JadeWeserPort in Wilhelmshaven beteiligt. Zudem schließen sich vermehrt Reedereien und Hafenbetreiber zur Sicherung ausreichender Kapazitäten zu Partnerschaften zusammen. So betreibt die EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG gemeinsam mit der zweitgrößten Containerreederei der Welt, der MSC, in Bremerhaven einen Terminal, der vorzugsweise nur dieser Reederei zur Verfügung steht. Durch die Tendenz zu horizontalen Zusammenschlüssen konkurrierender Hafenbetreiber und zur Beteiligung von Finanzinvestoren an Hafenbetrieben oder Umschlagunternehmen hat der im Markt zu beobachtende Konsolidierungstrend bei Hafenbetreibern in jüngster Zeit weiter an Dynamik gewonnen (Quelle: ESPO, 2007).

Prognostizierter Anstieg der Transportkapazitäten und ihre Folgen für die Hafenskapazitäten

Es wird erwartet, dass die Transportkapazitäten im Containerschiffsbereich in den nächsten Jahren weiter ansteigen werden (Quelle: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), „Review of Maritime Transport 2006“, New York und Genf, 2006). Dies ist zurückzuführen auf einen intensiven Ausbau der Schiffsflotten bei Zunahme von Schiffsgrößen und Tiefgang. In den nächsten Jahren wird eine Zunahme der Kapazität der weltweiten Containerflotte von rund 9,6 Mio. TEU im Januar 2007 um 46,9% auf rund 14,1 Mio. TEU im Jahr 2010 erwartet; dies entspricht einem jährlichen Wachstum von ca. 13,7% (Quelle: ESPO, 2007).

Das für die Jahre 2005 bis 2010 erwartete Kapazitätswachstum für global operierende Terminalbetreiber beträgt 5,7% p.a. und liegt damit deutlich unter dem prognostizierten Wachstum der Kapazität der weltweiten Containerflotte (Quelle: Drewry 2005). Die aktuellen Hafenskapazitäten (inklusive geplanter Erweiterungsprojekte) werden die zukünftige Nachfrageentwicklung für den Hafenumschlag somit voraussichtlich nicht bewältigen können. Aufgrund des Trends zu Containerschiffen über 10.000 TEU wird eine nachhaltige Anpassung der Hafenanlagen notwendig sein. Darüber hinaus resultieren aus dem Wachstum der Containerschiffe höhere Ansprüche an die Hafenanlagen (Hafentiefe und -breite) und die Hafenlogistik (insbesondere Vor- und Nachlaufsysteme). Um mit dem Marktwachstum Schritt zu halten und die weltweite Nachfrage an Umschlagdienstleistungen zu erfüllen, sind somit nicht nur hohe Investitionen in die Umschlagkapazitäten, sondern insbesondere auch in Vor- und Nachlaufsysteme der Häfen notwendig (Quelle: Drewry, 2005).

Tendenz zu größeren Containerschiffen

Die Durchschnittsgröße der Containerschiffe nahm im Zeitraum zwischen 1995 und 2007 von 1.518 TEU auf 2.425 TEU zu (Quelle: ESPO, 2007). Während Containerschiffe eines Volumens von mehr als 5.000 TEU zu Beginn des Jahres 2000 nur rund 10% der Gesamtkapazität der Containerflotten ausmachten, waren dies Anfang 2007 rund 35% (Quelle: ESPO, 2007). Es wird ein Anstieg dieses Anteils auf 40% für den Beginn des Jahres 2010 erwartet (Quelle: ESPO, 2007). Knapp die Hälfte der neu bestellten Containerschiffe verfügt derzeit über eine Kapazität von über 6.500 TEU (Quelle: Drewry, 2006/07). Darüber hinaus war in den letzten Jahren eine Zunahme des Tiefgangs moderner Containerschiffe zu beobachten. Die Anzahl der auf Fahrten zwischen Fernost und der Nordrange eingesetzten Containerschiffe ab 3.000 TEU mit Konstruktionstiefgängen von über 13,50 m hat sich von 46 (1999) auf 177 (2005) deutlich erhöht (Quelle: Projektbüro Fahrinnenanpassung, 2007).

Neben der Zunahme der Durchschnittsgröße der Containerschiffe ist zu beobachten, dass einzelne Reeder schon heute noch größere Containerschiffe mit einer maximalen Kapazität von bis zu 13.500 TEU und Konstruktionstiefgängen von mehr als 15,00 m einsetzen. Für die Erweiterung des Panama-Kanals, dessen Größenbegrenzung erfahrungsgemäß für die Wahl der Maße der im Interkontinentalverkehr eingesetzten Schiffe eine entscheidende Rolle spielt, wird auf ein Bemessungs-Containerschiff mit einer Kapazität von 12.000 TEU und einer maximalen Länge von 366 Metern, einer maximalen Breite von 49 Metern und einem maximalen Tiefgang von 15 Metern abgestellt (Quelle: Panamakanal Master Plan, 6. Juni, 2006). Die Dimensionen dieses Bemessungs-

Containerschiffs übersteigen die Dimensionen des Bemessungs-Containerschiffs, das für die Fahrrinnenanpassung der Elbe herangezogen wird (Bemessungsschiff mit einem Tiefgang von 14,50 m, einer Breite von 46 m und einer Länge von 350 m). Die Gesellschaft geht jedoch davon aus, dass nach der vorgesehene Fahrrinnenanpassung der Elbe auch Containerschiffe in der Größe des Bemessungsschiffes für den Ausbau des Panamakanals zumindest tidenabhängig den Hamburger Hafen bedienen können. Bereits heute können Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,80 m unter Ausnutzung der einlaufenden Tide in den Hamburger Hafen einlaufen, sofern sie nicht wegen einer Breite von über 45 Metern oder einer Länge von über 330 Metern besonderen Tiefgangbeschränkungen unterliegen. Tideabhängig können diese Schiffe in einem begrenzten Zeitfenster auch gegen die einlaufende Tide wieder auslaufen, wenn sich ihr Tiefgang im Zuge des Be- und Entladevorgangs in Hamburg verringert hat, was aller Regel nach der Fall ist, da die Hamburg anlaufenden Containerschiffe in Hamburg regelmäßig mehr beladene Container löschen als aufnehmen. Containerschiffe, die in ihrem Tiefgang die Wassertiefe der Elbe nach Abschluss der Fahrrinnenanpassung überschreiten, werden jedoch bei voller Auslastung und entsprechendem zuladungsbedingtem Tiefgang nur Tiefwasserhäfen und nicht den Hamburger Hafen anlaufen können. Sollten sich solche Containerschiffe am Markt durchsetzen, könnte dies zu einer verstärkten Nutzung weniger Tiefwasserhäfen als internationaler Drehkreuze führen. Eine weitere Zunahme der Maximalgröße von Containerschiffen wird jedoch nach Auffassung der Gesellschaft durch die technischen Rahmenbedingungen (beispielsweise Stapelhöhe der Container) behindert. Auch wirtschaftliche Gründe (Flexibilität im Einsatz, Abhängigkeit von wenigen Häfen mit ausreichendem Tiefgang) sprechen nach Ansicht der Gesellschaft dafür, dass die Größenentwicklung nicht ungebremst weiter gehen wird.

Der Markt für den seeseitigen Containerumschlag in der Nordrange

Der Markt für Hafendienstleistungen entlang der Nordseeküste zwischen Hamburg und Le Havre (die sog. „Nordrange“) ist der führende Hafenbereich in Europa und zeichnet sich durch eine relativ hohe Hafendichte aus. Im Jahr 2005 wurden durch die insgesamt 37 Seehäfen der Nordrange insgesamt rund 41,7 Millionen TEU umgeschlagen; dies entsprach rund 56% des europäischen Containerverkehrs in diesem Jahr (Quelle: ESPO, 2007).

Die Häfen Rotterdam, Hamburg und Antwerpen sind die bedeutendsten Überseehäfen in der Nordrange. Im Jahr 2005 wickelten diese drei Häfen zusammen 23,9 Mio. TEU oder rund 32% des gesamt- und rund 60% des nordeuropäischen Containerumschlags ab. Der viertgrößte Überseehafen Bremen fertigte im Jahr 2005 einen Umschlag von 3,7 Mio. TEU ab (Quelle: HHM; Containerisation International — www.ci-online.co.uk; Drewry, 2006/07). Im Jahr 2006 erhöhte sich der gemeinsame Containerdurchlauf der Seehäfen Hamburg, Antwerpen und Rotterdam um weitere 6,6% auf 25,5 Mio. TEU. Die Erhöhung dieser Volumina ist hauptsächlich auf intra-europäische Handelsströme sowie den Handel mit Asien, insbesondere in Rotterdam und Hamburg, zurückzuführen. So belief sich der Umschlag chinesischer Fracht (Hong Kong einbezogen) im Jahr 2006 in Hamburg auf etwa 2,6 Mio. TEU gegenüber rund 1,7 Mio. TEU im Jahr 2004 (Quelle: HHM). Die Überseehäfen Antwerpen und Rotterdam sind auf die Fracht produzierenden Zentren in den Beneluxstaaten, Nordfrankreich und Teilen Deutschlands fokussiert, kombiniert mit einer hohen Dichte von Verteilungszentren in diesen Regionen (Quelle: ESPO, 2007). Der Fokus des Hamburger Hafens liegt hingegen zunehmend auf dem Containerverkehr zwischen Zentral- und Osteuropa und den Wachstumsregionen in Fernost (siehe unten, „*Der Markt für den seeseitigen Umschlag in Hamburg — Marktstellung des Hamburger Hafens*“). Das durchschnittliche jährliche Umschlagwachstum in den Jahren 2004 bis 2006 belief sich im Hamburger Hafen auf 12,5%, gegenüber 8,2% in Rotterdam und 7,6% in Antwerpen (Quelle: HHM).

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung des Container-Umschlagvolumens der größten Nordrangehäfen (Mio. TEU) in den Jahren 2006, 2005 und 2004:

| <u>Nordrangehäfen</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>2004</u> | <u>Jährliche Veränderung 2006 gegenüber 2004 in %</u> |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|---|
| Rotterdam | 9,6 | 9,3 | 8,3 | 8,2 |
| Hamburg | 8,9 | 8,1 | 7,0 | 12,5 |
| Antwerpen | 7,0 | 6,5 | 6,1 | 7,6 |
| Bremische Häfen | 4,4 | 3,7 | 3,5 | 13,2 |
| Le Havre | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 0,0 |
| Zeebrügge | 1,6 | 1,4 | 1,6 | 0,0 |

Quelle: HHM; Containerisation International — www.ci-online.co.uk; Drewry, 2006/07.

Der Markt für den seeseitigen Containerumschlag in Hamburg

Marktstellung des Hamburger Hafens

Überblick

Der Hamburger Hafen, der eine Gesamtgröße von ca. 7.241 ha hat (Quelle: HHM), ist mit einem Containerumschlag von rund 8,9 Mio. TEU im Jahr 2006 der zweitgrößte Containerhafen Europas und der neuntgrößte Containerhafen der Welt (Quelle: Containerisation International — www.ci-online.co.uk). In der Nordrange entfiel auf den Hamburger Hafen im Jahr 2006 ein Marktanteil von 26,1% (Quelle: HHM; Containerisation International — www.ci-online.co.uk). Der Hamburger Hafen ist für den Containerverkehr ein Knotenpunkt zu den Märkten in Nord-, Zentral- und Osteuropa, eine Brücke zwischen dem europäischen Kontinent und der restlichen Welt, insbesondere Asien und Nordamerika, sowie wichtiger Überseehafen für Skandinavien, Zentral- und Osteuropa.

Die nachstehende Tabelle stellt den Containerseeverkehr zwischen dem Hamburger Hafen und den wichtigsten Handelspartnern in den Jahren 2006, 2005 und 2004 dar:

| <u>Ausgewählte Handelspartner des Hamburger Hafens</u> | <u>2006</u> | <u>Entwicklung 2006/2005 in %</u> | <u>2005</u> | <u>Entwicklung 2005/2004 in %</u> | <u>2004</u> |
|--|--------------------------|---|-------------|---|-------------|
| | (Angaben in tausend TEU) | | | | |
| Volksrepublik China* | 2.593 | 19,7 | 2.166 | 27,3 | 1.702 |
| Singapur | 657 | 12,0 | 587 | 9,1 | 538 |
| Russische Föderation | 599 | 41,3 | 424 | 48,8 | 285 |
| Finnland | 519 | -1,6 | 527 | 3,7 | 508 |
| Schweden | 376 | -2,1 | 384 | 13,9 | 337 |
| Japan | 288 | -4,7 | 302 | -1,3 | 306 |
| Polen** | 267 | 18,2 | 226 | 34,5 | 168 |
| Korea | 263 | 28,3 | 205 | 13,9 | 180 |
| Malaysia | 251 | 38,3 | 182 | 14,5 | 159 |
| Brasilien | 219 | 3,6 | 212 | 31,7 | 161 |

* Inkl. Hongkong

** Nur Seetransit (ohne Landverkehr)

Quelle: Statistikamt Nord — Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein — www.statistik-nord.de; HHM.

Universalhafen mit breiter Dienstleistungspalette (alle Ladungsarten) und hohem lokalen Ladungsaufkommen

Der Hamburger Hafen verfügt über mehr als 320 Liegeplätze und 37 km Kaimauern für Seeschiffe, rund 200 zum Teil EDV-gesteuerte Containerbrücken und Kräne, Brückenkräne für Greifer- und Sauggut sowie Löschanlagen für alle Arten von flüssiger Ladung (Hamburg Port Authority, 2005). Der Hamburger Hafen ist ein Universalhafen, der

unterschiedlichste Hafendienstleistungen anbietet. Über Spezialterminals werden z.B. Lebensmittel, PKW, LKW, chemische Produkte und Stückgüter jeder Art und Größe umgeschlagen (siehe hierzu auch „Kurzbeschreibung der Terminals — Spezialumschlag“).

Da der Hinterlandverkehr auf der Straße oder per Bahn gegenüber der seeseitigen Anlieferung von Waren überproportional teuer ist, besteht in der Lage des Hamburger Hafens im Binnenland auf bestimmten Hauptrelationen ein Standortvorteil für den Anschlussverkehr. Zudem schlägt der Hamburger Hafen in erheblichem Umfang Waren um, die in der Metropolregion Hamburg produziert, verarbeitet oder verbraucht werden (sog. „Loco-Aufkommen“ bzw. „Loco-Quote“, sofern der prozentuale Anteil des Loco-Aufkommens am Gesamtumschlag bezeichnet wird). Die Loco-Quote beträgt derzeit rund 40% (Quelle: HHM; eigene Erhebungen der HHLA).

Nordeuropäischer Verkehrsknotenpunkt mit vorteilhafter geographischer Lage

Mit einer Entfernung von rund 100 km zur Nordsee ist der Hamburger Hafen (ggf. tideabhängig) auch für große Containerschiffe erreichbar (siehe hierzu auch „Infrastrukturmaßnahmen — Fahrrinnenanpassung der Elbe“). Der Hamburger Hafen verfügt über eine vorteilhafte geographische Lage für alle vier Hinterlandverbindungen (Bahn-, Feeder-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr).

Bahnverkehr: Hamburg ist einer der bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkte Norddeutschlands. Der Hamburger Hafen gehört zu den größten Bahncontainerumschlagplätzen Europas. Das Streckennetz der Hafenterrasse hat derzeit eine Länge von ca. 330 km (Quelle: <http://www.hamburg-port-authority.de>). Die Gleise der Hafenterrasse verbinden die Terminals der Hafenbetriebsunternehmen mit dem deutschen und europäischen Schienennetz. Die Hafenterrasse ermöglicht einen schnellen und zuverlässigen Warentransport ins Binnenland oder umgekehrt zu den Terminals hin. Zum jetzigen Zeitpunkt werden täglich rund 200 Züge mit über 4.000 Waggons im Hamburger Hafen bewegt (Quelle: Hamburg Port Authority, 2005). Im Wettbewerb der Verkehrsträger von und nach Hamburg hatte die Schiene im Jahr 2006 einen Marktanteil bei Containertransporten von 23% (Quelle: Handelskammer Hamburg — www.hk24.de). Neben dem Containertransport werden per Bahn auch Projektladung, Rohre, Kühlgüter, Flüssiglading in Kesselwaggons, Erze, Kohle, Getreide, Zucker und diverse andere Produkte aus dem Hinterland nach Hamburg oder vom Hamburger Hafen in das Hinterland befördert.

Feederverkehr: Die Attraktivität des Hamburger Hafens als Drehscheibe für Feederverkehre ergibt sich u.a. durch seine Nähe zum Nord-Ostseekanal, über den Zubringerschiffe (Feederschiffe) mit Zeitvorteilen zu den Hafenstandorten in der Ostseeregion gelangen können, und seinen strategischen Zugang zur Ostsee durch die Landbrücke (Transport via Schiene oder Straße) zwischen Hamburg und Lübeck (Quelle: ESPO, 2007). Nachdem in den vergangenen Jahren die Abfahrtsfrequenz und das Liniennetz der Feederschiffe weiter verdichtet wurden, werden nunmehr wöchentlich durchschnittlich etwa 120 Abfahrten von Feederschiffen angeboten. Aufgrund dieses Angebots hat sich Hamburg vor allem im Ostsee-Transshipment eine gute Wettbewerbsposition gegenüber den anderen Nordsee-Häfen verschaffen können. Die Landbrücke zwischen den Hamburger Container Terminals und dem Container Terminal in Lübeck ermöglicht eine weitere, besonders schnelle Verbindung in den Ostseeraum.

Straßennetz: Hamburg ist von einem sternförmig auf die Stadt zulaufenden Fernstraßennetz umgeben und durchzogen, das die Stadt und den Hamburger Hafen mit den benachbarten Wirtschaftszentren verbindet. Dieses dichte und gut ausgebaute Straßennetz stellt die Erreichbarkeit des Umlands sowie — über direkte Anschlüsse an das Fernstraßennetz — den Weitertransport auf der Straße sicher.

Binnenschifffahrt: Über die Binnenschifftransporte werden neben Massen- und Gefahrgütern zunehmend auch Container befördert. Die Binnenschiffahrtstransporte werden auf der Elbe Richtung Magdeburg und Dresden durchgeführt. Zusätzlich sind über den Elbeseitenkanal, den Elbe-Havel-Kanal und den Mittellandkanal z.B. auch die Wirtschaftszentren in und um Berlin und Hannover durch den Binnenschiffverkehrsverkehr erreichbar. Da der Einsatz von Binnenschiffen gegenüber dem Transport auf der Schiene und der Straße kostengünstiger ist, besteht hierin eine wirtschaftlich interessante Alternative. Die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrtstransporte hängt von ausreichenden Wassertiefen der Elbe ab. Im Abschnitt der Elbe zwischen Hamburg und Dresden soll durch Flussbaumaßnahmen künftig an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 m, oberhalb von Dresden 1,50 m gesichert werden. Auf der tschechischen Elbseite soll für eine ganzjährige Fahrrinntiefe von mindestens 1,40 m gesorgt werden (Quelle: Hamburg Port Authority, 2005).

Prognostizierte Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens und weitere Entwicklungsprognosen

Ausgehend von der veränderten wirtschaftsgeographischen Lage Hamburgs seit den 90er Jahren durch die Wiedervereinigung, die Öffnung des osteuropäischen Raums und der erfolgreichen Positionierung im Verkehr zwischen den Wachstumsmärkten in Ostasien und Osteuropa wird auch zukünftig mit einem starken Wachstum des Hamburger Hafens gerechnet. Für das Jahr 2015 geht die Hamburg Port Authority, eine im Oktober 2005 von der Freien und Hansestadt Hamburg gegründete Anstalt öffentlichen Rechts, im Rahmen ihrer Bedarfsplanung im Zusammenhang mit Planfeststellungsverfahren für den Hamburger Hafen von einem ein Gesamtumschlag von 221,6 Mio. t aus (Quelle: Hamburg Port Authority, 2005 sowie <http://www.hamburg-port-authority.de>). Außerdem geht die Hamburg Port Authority in diesem Zusammenhang davon aus, dass der Gesamtumschlag im Jahr 2015 zu annähernd 79% containerisiert sein wird und dass der Containerumschlag bis zum Jahr 2015 auf rund 18,1 Mio. TEU ansteigen wird (Quelle: Hamburg Port Authority, 2005 sowie <http://www.hamburg-port-authority.de>). Ferner erwartet die Hamburg Port Authority, dass die Jahresmenge des trockenen Massengutes sich bis 2015 auf 38,4 Mio. t erhöhen wird (Quelle: Hamburg Port Authority, 2005 sowie <http://www.hamburg-port-authority.de>). Dagegen wird erwartet, dass sich die Jahresmengen flüssigen Massengutes auf dem derzeitigen Niveau stabilisieren werden.

Kurzbeschreibung der Terminals

Container Terminals

Der Containerumschlag im Hamburger Hafen wird derzeit im Wesentlichen über vier Container Terminals abgewickelt, den HHLA Container Terminal Burchardkai, den HHLA Container Terminal Altenwerder, den HHLA Container Terminal Tollerort und den EUROGATE Container Terminal Hamburg. Der HHLA Container Terminal Burchardkai, der derzeit größte Container Terminal des Hamburger Hafens, der HHLA Container Terminal Altenwerder und der HHLA Container Terminal Tollerort gehören zur HHLA-Gruppe. An der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH und der HHLA Container Terminal Altenwerder Besitzgesellschaft mbH, den Gesellschaften, von denen der HHLA Container Terminal Altenwerder betrieben wird, halten die Hapag-Lloyd AG eine Kapitalbeteiligung von 25,1% und die HHLA mittelbar eine Kapitalbeteiligung von 74,9% (siehe hierzu auch „*Wesentliche Verträge — Kooperationsvertrag mit der Hapag-Lloyd AG zum Betrieb des Container Terminals Altenwerder*“). Der EUROGATE Container Terminal Hamburg wird von der EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH, einer Tochtergesellschaft der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, betrieben (siehe hierzu „*Geschäftstätigkeit — Wettbewerb*“).

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die wesentlichen Kennzahlen der Container Terminals im Hamburger Hafen. Weitere Informationen zu den Container Terminals der HHLA-Gruppe sind im Kapitel „Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe — Segmente des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA — Container“ enthalten:

| Container Terminals im Hamburger Hafen | | | | | | |
|--|--------------------|---|------------------------------|--------------------------|-------------------------|---|
| | Länge der Kaimauer | Terminalgröße in m ² (gerundet) | Liegeplätze (Großschiffe) | Container Brücken | Tiefe des Hafenbeckens* | Yard Operation |
| HHLA Container Terminal | | | | | | |
| Burchardkai GmbH | 2.850 m | 1.530.000 | 10 | 22 (13x Post-Panamax) | 16,5 m | 112 Van Carrier |
| HHLA Container-Terminal | | | | | | |
| Altenwerder GmbH | 1.400 m | 983.500 | 4 | 14 | 16,7 m | 74 Automated Guided Vehicles und 26 Lagerblöcke mit je zwei semi-automatischen Portalkränen ("RMG") |
| HHLA Container Terminal | | | | | | |
| Tollerort GmbH | 1.004 m | 596.400 | 4 | 8 x Post-Panamax | 15,2 m | 45 Van Carrier |
| Eurogate Container | | | | | | |
| Terminal Hamburg | 2.050 m | 1.400.000 | 7 | 18 (15x Post-Panamax) | 16,7 m | 112 Van Carrier (Quelle: Eurogate — www.eurogate.de , „Eurogate Port Information Hamburg“) |

Quelle: HHM.

* Die Wassertiefen beziehen sich auf Normal Null und berücksichtigen nicht unterschiedliche Wassertiefen an den Liegeplätzen

Spezialumschlag

Neben dem standardisierten Containerumschlag ist der Hamburger Hafen auch auf den Umschlag anderer Güter in jeglicher Form spezialisiert. So wurden im Jahr 2006 rund 42,7 Mio. t Massengut im Hamburger Hafen umgeschlagen (im Jahr 2005: 40,0 Mio. t). Dazu gehören u.a. Öl, Kohle, Erze, Getreide, Ölsaaten, Futtermittel und Düngemittel. Die petrochemische und pharmazeutische Industrie zählt zu den wichtigen Kunden des Hamburger Hafens. Neben Mineralölfirmen und anderen Verarbeitungsunternehmen flüssiger Rohstoffe sind in Hamburg Tanklagerbetriebe auf den Umschlag und die sichere Lagerung flüssiger Substanzen wie z.B. Fruchtsaftkonzentrate, Palmöl, Alkohol, Latex oder Säuren ausgerichtet. Im Ro-Ro-Verkehr werden PKW, LKW und alle sonstigen Arten von Fahrzeugen und auf Trailer verpackte Güter umgeschlagen.

Infrastrukturmaßnahmen

Fahrrinnenanpassung der Elbe

Um der Zunahme der Schiffsgrößen (siehe „Der Weltmarkt für Containerverkehr — Entwicklungstendenzen im Containerverkehr — Prognostizierter Anstieg der Transportkapazitäten und ihre Folgen für die Hafenkapazitäten“) zu entsprechen, soll eine bereits geplante Fahrrinnenanpassung der Elbe sicherstellen, dass der Hamburger Hafen auch für größere Containerschiffe künftig wettbewerbsfähige Anlaufbedingungen bietet. Die heutige Fahrrinne ermöglicht Schiffen mit einem Tiefgang von 12,50 m (in Salzwasser) einen tideunabhängigen Verkehr auf der Elbe bis zum Hamburger Hafen. Viele Containerschiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen, weisen bereits heute voll beladene größere Tiefgänge auf. Insbesondere die Anzahl der Containerschiffe, die einen Konstruktionstiefgang von

deutlich mehr als 13,5 m bis zu etwa 14,5 m haben (die sog. „Post-Panamax-Schiffe“), soll Prognosen zufolge weit überproportional zunehmen. Diese Schiffe können den Hamburger Hafen derzeit tideabhängig nur mit erheblichen zeitlichen und/oder Ladungsbeschränkungen anlaufen. Auf der Grundlage einer detaillierten, gemeinsam von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der Hamburg Port Authority durchgeführten Planung wurde im März 2007 ein Planfeststellungsverfahren über die Fahrrinnenanpassung der Elbe eingeleitet. Für die geplante Fahrrinnenanpassung der Elbe wird ein Bemessungs-Containerschiff mit einem Tiefgang von 14,50 m (in Salzwasser), einer Breite von 46 m und einer Länge von 350 m herangezogen, das den Hamburger Hafen tideabhängig sicher ein- und auslaufen kann. Auch die Fahrrinnenbreite der Elbe soll bereichsweise angepasst werden (Quelle: Projektbüro Fahrrinnenanpassung, Hamburg, 2007).

Schiienenanbindung, Straßeninfrastruktur und Binnenwassersystem

Ausbau der Schienenverkehrsanbindung des Hafens und Modernisierung der Hafenbahn: Nach Schätzungen der Deutsche Bahn AG und der Hamburg Port Authority werden im Jahr 2015 jährlich bis zu 4,5 Mio. TEU über die Schiene in das Hinterland transportiert werden; das Schienenverkehrsaufkommen soll von heute ca. 200 Zügen pro Tag auf ca. 400 Züge pro Tag im Jahr 2015 ansteigen (Deutsche Bahn AG, Masterplan Schiene Seehafen-Hinterlandverkehr, Berlin, August 2007; Hamburg Port Authority/Deutsche Bahn AG, Zusammenfassung der Ergebnisse des Masterplans „Hafenbahn Hamburg 2015“ und Handlungsempfehlung, Hamburg, September 2007). Um diesem prognostizierten Mengenwachstum im Containerverkehr nachzukommen, ist bei der Schienenverkehrsanbindung neben einer Weiterentwicklung der Gleis- und Signaltechnik vor allem ein Ausbau der bestehenden Bahntrassen und Bahnhöfe im Hafengebiet erforderlich. Insbesondere für den Austausch von Weichen und die Modernisierung von bestehenden Bahnhöfen sind hohe Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionen durch die hierfür zuständige Hamburg Port Authority erforderlich. Modernisierung und Ausbau der Hafenbahn umfassen auch eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Gleis- und Signaltechnik sowie eine Weiterentwicklung des Hafenbahnbetriebs- und -informationssystems. Zusätzlich ist eine Kapazitätserweiterung für den Transport von Containern und Massengütern durch Ausbau- und Modernisierungsprojekte des Hafenbahnnetzes beabsichtigt. Davon erfasst sind insbesondere der Ausbau und die Modernisierung der bestehenden Bahnhöfe Altenwerder, Waltersdorf, Mühlenwerder, Ross, Hamburg Süd, Hohe Schaar und Peute. Ebenso zielt der schrittweise Neubau von Bahntrassen im gesamten Hafengebiet auf eine durchgehend zweigleisige Anbindung der großen Containerterminals. Des Weiteren sollen neue Gleisanlagen die Ein- und Ausfuhrkapazität insbesondere im Süderelbraum erhöhen. Ferner ist eine Optimierung der Schnittstellen zwischen den Netzen der Hafenbahn und der DB Netz AG in Planung (Quelle: Hamburg Port Authority, 2005).

Zudem plant die DB Netz AG im Rahmen ihres „Masterplans Seehafenhinterlandanbindung“ weitere Infrastrukturmaßnahmen in der Hinterlandanbindung der deutschen Überseehäfen, einschließlich Hamburg (Quelle: Railion Deutschland AG, „European Intermodal Hinterland Traffic“, Wien, 2006). Der Plan zielt insbesondere darauf ab, bestehende Engpässe in der Bahninfrastruktur zu identifizieren und zu beseitigen. Im August 2006 haben die Bauarbeiten zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck begonnen, deren Fertigstellung für Ende des Jahres 2008 vorgesehen ist. Bis Ende des Jahres 2009 soll die Elektrifizierung der 22 km langen Strecke zwischen Lübeck und Travemünde erfolgen. Vorteil für diese Landbrücke zwischen den Häfen Hamburg und Lübeck ist insbesondere, dass Elektrolokomotiven leistungsstärker als Diesellokomotiven sind und so die Bildung längerer Güterzüge möglich wird und zusätzlich Zeit für den Transport gespart wird, da die meisten Züge im Hinterland von Elektrolokomotiven angetrieben werden, die für diesen Streckenabschnitt bisher gegen Diesellokomotiven ausgetauscht werden müssen.

Anpassung der Straßeninfrastruktur im und zum Hafen an steigende Verkehrsanforderungen: Um das bestehende Straßennetz zu verbessern, wird die Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung im Hafenbereich zwischen den Autobahnen A1 und A7 (die sog. Hafenquerspange) angestrebt. Diese sog. Hafenquerspange würde zu einer Verbesserung der straßengebundenen Erreichbarkeit des Hafens beitragen und eine bedarfsgerechte Anbindung des Hafens an das überregionale und transeuropäische Fernstraßennetz in alle Richtungen vom und zum Hafen sichern. Der Baubeginn wird voraussichtlich nicht vor dem Jahr 2010 erfolgen. Weitere Infrastrukturmaßnahmen zum Ausbau des Straßennetzes rund um den Hamburger Hafen sind zum Beispiel der Ausbau der A1 zwischen Hamburg-Billstedt und Dreieck Hamburg Südost, der geplante Bau der A26 zwischen Hamburg und Stade und die geplante Fortsetzung der A20 nach Westen zur Nord-West-Umfahrung Hamburgs mit

einer Elbquerung bei Glückstadt. Die genannten Maßnahmen liegen jeweils in der Zuständigkeit des Bundes und der betroffenen Bundesländer (Quelle: Hamburg Port Authority, 2005).

Ausbau des Binnenwasserstraßensystems: Die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrtstransporte hängt ebenso wie die seeseitige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens von ausreichenden Wassertiefen der Elbe ab. Im Abschnitt der Elbe zwischen Hamburg und Dresden soll durch Flussbaumaßnahmen künftig an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 m, oberhalb von Dresden von 1,50 m gesichert werden. Auf der tschechischen Elbseite soll für eine ganzjährige Fahrrinntiefe von mindestens 1,40 m gesorgt werden (Quelle: Hamburg Port Authority, 2005).

Ausbau der Hafeninfrastruktur

Neben den geplanten Erweiterungsmaßnahmen der vorhandenen Container Terminals (siehe hierzu „*Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe — Investitionen*“) sollen weitere Steigerungen der Containerumschlagkapazitäten des Hamburger Hafens durch den Neubau von Container Terminals erreicht werden. Hierzu ist eine Umstrukturierung der Hafenfläche in Steinwerder geplant. Eine weitere Option ist die Inanspruchnahme des Hafenerweiterungsgebietes in Moorburg (Quelle: Hamburg Port Authority, 2005). Falls die Freie und Hansestadt Hamburg und die Hamburg Port Authority in Zukunft noch nicht genutzte Erweiterungsflächen für den Hafenbetrieb freigeben werden, ist es möglich, dass der Abschluss von Mietverträgen über diese Grundstücke europaweit ausgeschrieben wird (Quelle: Hamburg Port Authority, 2005).

Container Terminal Steinwerder im Mittleren Freihafen: Weitere Containerumschlagkapazitäten in der Größenordnung von 3 bis 3,5 Mio. TEU sollen mittelfristig im Bereich des mittleren Freihafens zwischen Kuhwerder Hafen und Oderhafen/Travehafen geschaffen werden. Auf einer Fläche von voraussichtlich bis zu 1.250.000 m² soll nach Zuschüttung der vorhandenen Hafenbecken und der Abtragung der drei westlich gelegenen Kaizungen eine durchgehende Kaimauer vom Rosshafen bis zum Kuhwerder Hafen errichtet werden. Diese Kaimauer soll die Abfertigung von bis zu fünf großen Containerschiffen ermöglichen. Voraussetzung für die Errichtung eines weiteren Container Terminals in Steinwerder ist eine tiefgreifende Umstrukturierung des gesamten Areals. Dies setzt u.a. Lösungen für die derzeit in diesem Bereich angesiedelten Unternehmen voraus, die auch darin liegen können, dass ein dort angesiedeltes Unternehmen den Containerterminal Steinwerder errichtet und betreibt. (Quelle: Hamburg Port Authority, 2005).

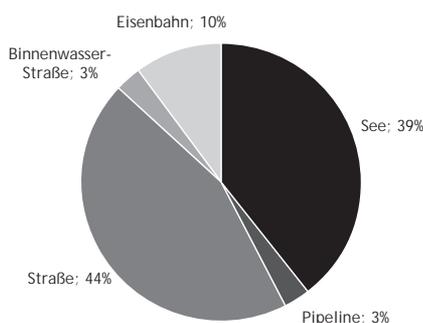
Herrichtung weiterer Flächenareale für einen weiteren Container Terminal und Logistikunternehmen: Eine in Moorburg unmittelbar südlich des HHLA Container Terminals Altenwerder gelegene Fläche an der Süderelbe stellt eine weitere Option für die weitere Entwicklung der Umschlagkapazitäten dar. Auf dieser Fläche könnte ein Container Terminal errichtet werden und Raum für weitere Logistik-, Dienstleistungs- und sonstige Gewerbebetriebe geschaffen werden. Für den Bereich Moorburg besteht eine bauplanungsrechtliche Veränderungssperre, die begrenzte Ausnahmemöglichkeiten gegen Zahlung von Entschädigungen durch die Freie und Hansestadt Hamburg bzw. die Hamburg Port Authority bei einer Flächennutzung vor dem Jahr 2035 vorsieht. Des Weiteren liegt auf dem Gebiet des möglichen Terminals ein Dorf mit ca. 800 Einwohnern, die bei einer Ausbauentscheidung umgesiedelt werden müssten.

Der Markt für intermodale Hinterlandverkehre zwischen Hamburg und Zentral- und Osteuropa

Überblick

Bei intermodalen Transportleistungen werden unterschiedliche Verkehrsträger kombiniert. Der Markt für intermodale Hinterlandtransporte in Europa ist geprägt durch starken grenzüberschreitenden Wettbewerb zwischen den europäischen Überseehäfen um wesentliche Hinterlandregionen sowie zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern. Ursache hierfür ist die Schlüsselrolle des Hinterlandes für eine effiziente Verknüpfung der einzelnen Schritte innerhalb der Transportkette, die sicherstellt, dass der Bedarf der Warenempfänger bezüglich Kosten, Verfügbarkeit und Zeit der Frachtverteilung seitens der Zulieferer erfüllt werden kann.

Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über die Struktur des Hinterlandtransports in den EU-25 Staaten (einschließlich Seeverkehr) im Jahr 2005:

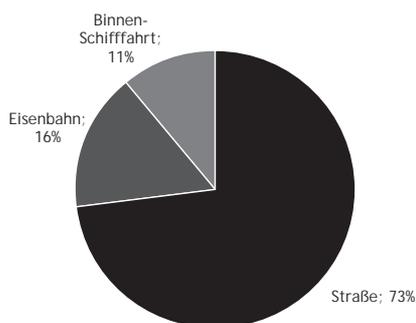


Quelle: EU Kommission, „Energy & Transport in Figures 2006“, Brüssel, 2006.

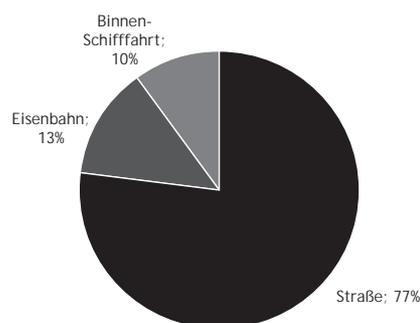
Besonders ausgeprägt ist der Wettbewerb um das Hafenhinterland der Nordrange, das sich von den Benelux-Staaten, Nordfrankreich, Deutschland und den Alpenländern auf Zentral- und Osteuropa erstreckt (Quelle: ESPO, 2007). Im Hinblick auf die Hinterlandtransporte nach Zentral- und Osteuropa stehen die Containerhäfen in der Nordrange auch in einem verstärkten Wettbewerb mit anderen Häfen des europäischen Raums, beispielsweise des Baltischen und Schwarzen Meers. Insbesondere süd- und südosteuropäische Häfen wie Triest, Koper und Rijeka weisen aufgrund ihrer geographischen Lage sehr kurze Hinterlandverbindungen zu bedeutsamen Wirtschaftszentren in Zentral- und Osteuropa wie z.B. München, Wien und Budapest auf und verfügen damit über einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Hamburg und den anderen Häfen der Nordrange. Der Containertransport aus Asien über den Suez-Kanal nach Zentral- oder Osteuropa muss — wenn der seeseitige Umschlag in Süd- oder Südosteuropa stattfindet — eine viel kürzere Distanz überbrücken, als wenn die Containerströme über die Nordrange gelenkt werden (Quelle: DVZ vom 21.06.2007, „Alpen-Adria-Achse statt Nordrange?“). Über den rumänischen Hafen Constanta könnten zukünftig mittels Ausbaus der Donau Ungarn, Österreich und die Slowakei beliefert werden. Bereits heute wird auf diesem Weg Belgrad (Serbien) bedient. Über die Wahl zwischen dem Hamburger Hafen und dem in Constanta werden also zukünftig die Preise der Reedereien für die jeweiligen Häfen entscheiden. Andere Investitionen, wie beispielsweise transalpine Tunnel in der Schweiz, könnten den Zugang Italiens und damit auch italienischer Häfen nach Zentraleuropa schneller und billiger machen (Quelle: Containerisation International Magazine vom März 2007, „How soon is now“, S. 38, 39). Allerdings sind die Umschlagkapazitäten der süd- und südosteuropäischen Überseehäfen derzeit noch deutlich geringer als die der Häfen der Nordrange. Zudem sind die Schienennetze sowie die Straßeninfrastruktur zwischen diesen Häfen und den wichtigsten Wirtschaftszentren in Zentral- und Osteuropa in vielen Fällen noch nicht ausreichend stabil, weshalb die süd- und südosteuropäischen Häfen ihren geographischen Vorteil bislang nicht ausnutzen konnten.

Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über die prognostizierte Entwicklung der Gütertransportstruktur in den EU-25 Staaten (ohne Seeverkehr) bis 2010 und 2030:

2010:



2030:



Quelle: EU Kommission, „European Energy and Transport, Trends to 2030 — Update 2005“, Brüssel, 2006.

Straßengebundener Transport

Der straßengebundene Transport ist für die meisten europäischen Seehäfen das vorherrschende Transportmittel für den Hinterlandverkehr von Containern. Unter den zehn größten Seehäfen in Nordeuropa (Rotterdam, Hamburg, Antwerpen, Bremerhaven, Felixstowe, Le Havre, Zeebrügge, Thamesport, Dunkirk und Amsterdam) beträgt nur in Bremerhaven, Amsterdam und Dunkirk der Marktanteil für straßengebundenen Transport weniger als 50% (Quelle: ESPO, 2007). In der EU belief sich der Anteil des Straßenverkehrs am Hinterlandverkehr (einschließlich Seeverkehr) im Jahr 2005 auf 44% (Quelle: EU Kommission, „Energy & Transport in Figures 2006“, Brüssel, 2006). Trotz der Einführung der Maut in Deutschland hat dieser Transportweg nicht an Bedeutung verloren, was u.a. daran liegt, dass die Transportkosten durch eine Vielzahl von günstigen Fahrern/Lkw aus Osteuropa gesunken sind (Quelle: Containerisation International Magazine vom März 2007, „How soon is now“, S. 38, 41).

Seeverkehr

Nach dem Straßenverkehr ist der Seeverkehr der zweitwichtigste Transportmodus für europäische Seehafen-Hinterlandtransporte; der Anteil des Seeverkehrs am Hinterlandverkehr in der EU (einschließlich Seeverkehr) betrug im Jahr 2005 39% (Quelle: EU Kommission, „Energy & Transport in Figures 2006“, Brüssel, 2006). Der gegenwärtige Trend zur Bildung von Drehscheiben (Hubs) für große, interkontinentale Seeschiffe verstärkt die Bedeutung des intraregionalen Seeverkehrs, da sehr große Schiffe aufgrund ihres Tiefgangs und ihrer Länge nur noch bestimmte, auf „Post-Panamax-Schiffe“ ausgerichtete Tiefseehäfen problemlos erreichen können. Der Transport vom Hub zu den eigentlichen Zielhäfen wird dann von mittelgroßen Feederschiffen übernommen.

Schienerverkehr

Der Anteil des Schienenverkehrs am Hinterlandverkehr in der EU (einschließlich Seeverkehr) betrug im Jahr 2005 lediglich 10% (Quelle: EU Kommission, „Energy & Transport in Figures 2006“, Brüssel, 2006). Der Containertransport im Wege des Schienenverkehrs hat sich allerdings gerade in den deutschen Häfen, insbesondere in Hamburg, in den letzten Jahren stark entwickelt. Mit einem Volumen von rund 1,5 Mio. TEU pro Jahr ist Hamburg der größte Schienenknotenpunkt in Europa (Quelle: The Institute of Shipping Analysis, Göteborg / BMT Transport Solutions GmbH, Hamburg / Centre for Maritime Studies, Turku, „Baltic Maritime Outlook 2006“, Göteborg und andere, 2006, S. 60; Deutsche Bahn AG, Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr, Berlin, August 2007). Überfüllte Straßen und eine wachsende Umweltsensibilität, die u.a. zur Einführung der Maut für Lkw geführt haben, machen dieses Transportmittel attraktiv (Quelle: DVZ vom 21.06.2007, „UIRR fordert mehr Liberalisierung“; DVZ vom 21.06.2007, „Kombi erlebt neuen Schub“). Auch andere sowohl kleinere als auch große Häfen verfolgen Strategien zur Erhöhung des Schienenmarktanteils. Der Transport per Schiene ist ein Transportmittel mit großem Wachstumspotential (Quelle: The Institute of Shipping Analysis, Göteborg / BMT Transport Solutions GmbH, Hamburg / Centre for Maritime Studies, Turku, „Baltic Maritime Outlook 2006“, Göteborg und andere, 2006, S. 51). Schienenkorridore haben sich zunächst vor allem an einer Nord-Süd-Achse orientiert, in den letzten zehn Jahren ist die West-Ost-Achse hinzugetreten mit bedeutenden Bahnterminals in den osteuropäischen Staaten (Quelle: ESPO, 2007).

Binnenschiffsverkehr

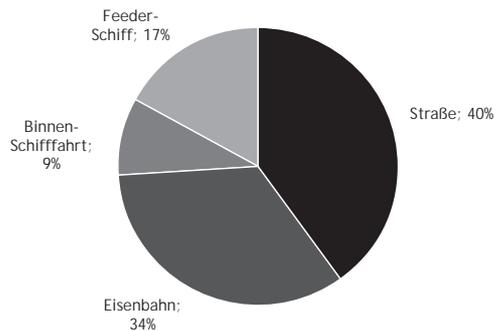
Im Hinblick auf den Containertransport im Wege des Binnenschiffsverkehrs haben Antwerpen und Rotterdam eine starke Position, die sich in der Gründung zahlreicher Hinterlandterminals in den Beneluxstaaten und Nordfrankreich niedergeschlagen hat. Der Binnenschiffsverkehr wächst langsam auch an Bedeutung in anderen Schifffahrtsregionen (zum Beispiel entlang der Seine-Achse, der Elbe und der Rhône), was sich vor allem positiv auf den Binnenschifftransport in Häfen wie Hamburg, Le Havre und Marseille ausgewirkt hat (Quelle: ESPO, 2007). In der EU belief sich im Jahr 2005 der Anteil des Binnenschiffsverkehrs am Hinterlandverkehr (einschließlich Seeverkehr) auf 3% (Quelle: EU Kommission, „Energy & Transport in Figures 2006“, Brüssel, 2006).

Hinterlandverkehre und Logistikdienstleistungen im Hamburger Hafen

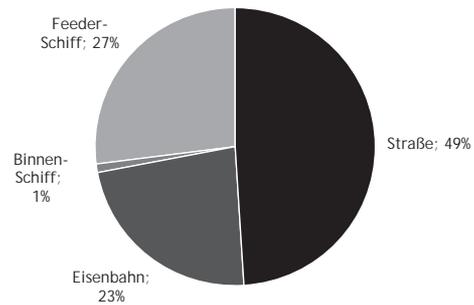
Der Hamburger Hafen kann auf eine im europäischen Vergleich sehr gut entwickelte Infrastruktur bei den Hinterlandverkehren zurückgreifen. Durch die sowohl landseitige Anbindung als auch die Nutzung der Schifffahrtsverbindungen (Feederverkehre) wird eine effiziente Abwicklung der Güterströme gewährleistet.

Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über die Anteile der Verkehrsträger am Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens im Jahr 2006:

Gesamtumschlag



Containerumschlag



Quelle: Handelskammer Hamburg — www.hk24.de.

Der Hamburger Hafen zeichnet sich durch eine hohe Loco-Quote aus: Über 40% der im Hamburger Hafen gelöschten Waren haben ihren Bestimmungsort innerhalb der Metropolregion Hamburgs (Quelle: HHM; eigene Erhebungen der HHLA). Auf dem kurzen Wege des Landtransports werden hier rund vier Millionen Menschen erreicht. Hamburger Speditionsunternehmen übernehmen zudem für ausländische Exporteure die Lagerhaltung, Kommissionierung oder die Qualitätsprüfung. Gleiches gilt auch für Exporte aus dem Inland, also für das Sammeln, die Zwischenlagerung und die anschließende Verladung nach Übersee. Weiterhin werden Speditionen auch mit der Besorgung von Kapazitäten zum Weitertransport von Ware auf Feederschiffen, LKW, Eisenbahnen und Binnenschiffen beauftragt. Dabei profitieren Kunden von der günstigen verkehrsgeographischen Lage Hamburgs im Binnenland, so dass sich Hinterlandtransporte entsprechend verkürzen.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT DER HHLA-GRUPPE

Überblick

Die HHLA-Gruppe ist mit ihrem Teilkonzern Hafenlogistik ein führender, vertikal integrierter Hafenlogistikkonzern in der europäischen Nordrange. Der geografische Schwerpunkt ihrer Geschäftstätigkeit liegt im Hamburger Hafen und dessen Hinterland. Der Hamburger Hafen ist die maßgebliche internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport nahe der deutschen Nordseeküste mit hervorragenden Hinterlandanbindungen an die Volkswirtschaften in Zentral- und Osteuropa, Skandinavien und in den baltischen Raum.

Die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe im Teilkonzern Hafenlogistik ist in die Segmente Container, Intermodal und Logistik unterteilt:

- Das Segment Container, auf das im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 60,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 58,8% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe entfiel, ist gemessen am Containerumschlag der führende Betreiber von Container Terminals im Hamburger Hafen. Zudem betreibt die HHLA-Gruppe in diesem Segment einen Container Terminal in Odessa (Ukraine), ist an einem weiteren Terminal in Cuxhaven beteiligt und erbringt umschlagnahe Dienstleistungen wie Containerreparatur und -wartung.
- Im Segment Intermodal, in dem im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 28,0% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 27,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe erwirtschaftet wurde, erbringt die HHLA-Gruppe dem seeseitigen Umschlag vor- bzw. nachgelagerte intermodale Transportleistungen (Zug, Straße und Feederschiffe) in das Hinterland des Hamburger Hafens (insbesondere Zentral- und Osteuropa sowie Skandinavien) und bietet die Be- und Entladung von Verkehrsträgern sowie den Binnenumschlag an; außerdem betreibt dieses Segment einen Container Terminal im Lübecker Hafen sowie Feedertransporte nach Skandinavien und in die Ostseeregion.
- Das Segment Logistik, auf das im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 10,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 10,0% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe entfiel, bündelt eine große Bandbreite von Dienstleistungen: Lager- und Kontraktlogistik, Umschlag, Lagerung und Distribution von Containern und Waren verschiedenster Art einschließlich Massengütern, Früchten, Kraftfahrzeugen und sonstiger Stückgüter. Außerdem erbringt dieses Segment Beratungs-, Analyse- und Planungsdienstleistungen für Häfen und andere Logistikzentren.

Der in der Segmentberichterstattung der HHLA-Gruppe enthaltene Bereich „Holding/Übrige“ stellt kein eigenständiges Geschäftssegment i.S.d. IFRS-Standards dar, wurde aber aus Gründen der Vollständigkeit und Übersichtlichkeit den Geschäftssegmenten des Teilkonzerns Hafenlogistik zugeordnet. In diesem Bereich wurde im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 1,4% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 1,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe erwirtschaftet; der Bereich Holding/Übrige umfasst die Konzernholding mit Funktionen wie Finanzen, Human Resources, Controlling und IT. Zudem sind der Holding die hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA-Gruppe zugeordnet, sowie der Betrieb der Schwimmkräne, mit denen sich Projekt- und Schwergutverladungen bis 300 t bewerkstelligen lassen.

Die Segmente Container, Intermodal und Logistik sind entlang der Transportkette vertikal integriert: Die vom Teilkonzern Hafenlogistik betriebenen Container Terminals, die schienen- und straßengebundenen Hinterlandtransportsysteme und Feederverkehre im Segment Intermodal sowie die Logistikdienstleistungen im und um den Hamburger Hafen bilden ein vollständiges Transport- und Logistiknetzwerk zwischen dem Überseehafen Hamburg und dessen Hinterland.

Infolge jahrzehntelanger Erfahrung kann die HHLA-Gruppe in ihren Geschäftsaktivitäten auf eine besondere Expertise im Bereich des Containerumschlags und der intermodalen Transporte zurückgreifen. Darüber hinaus

konnte sie ihre Position im Wettbewerb mit anderen Betreibern von Container Terminals vor allem in jüngerer Zeit stetig verbessern. Während beispielsweise der Containerumschlag im gesamten Hamburger Hafen von rund 8,1 Mio. TEU im Jahr 2005 um 9,6% auf rund 8,9 Mio. TEU im Jahr 2006 wuchs und in den Häfen entlang der Nordseeküste zwischen Hamburg und Le Havre (der sog. „Nordrange“) im gleichen Zeitraum ein gewichtetes durchschnittliches Wachstum von 8,9% verzeichnete, konnte die HHLA den Containerumschlag auf ihren Hamburger Container Terminals von rund 5,3 Mio. TEU im Jahr 2005 um 16,1% auf rund 6,1 Mio. TEU im Jahr 2006 steigern. Auch in den anderen Segmenten Intermodal und Logistik konnte die HHLA-Gruppe große Wachstumssteigerungen verzeichnen.

Der Teilkonzern Immobilien umfasst die nicht-hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA-Gruppe (die Immobilien der sog. Hamburger Speicherstadt und des Fischmarkts Hamburg-Altona). Die beiden Teilkonzerne sind in der Satzung der Gesellschaft durch positive Zuordnung bestimmter Rechtspositionen, Verträge und Wirtschaftsgüter zum Teilkonzern Immobilien und der Zuordnung aller verbleibenden Rechtspositionen, Verträge und Wirtschaftsgüter zum Teilkonzern Hafenlogistik voneinander abgegrenzt. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien wird von einer eigenen Aktiengattung, den sog. S-Aktien, abgebildet, die nicht Gegenstand dieses Angebots sind. Die S-Aktien werden auch nach Durchführung des Angebots ausschließlich von der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH („HGV“) und ihrer 100%-igen Tochtergesellschaft, der HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH („HHLA-BG“), gehalten (siehe hierzu auch: *„Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien“*). Deshalb beschränkt sich die Darstellung der Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe in diesem Prospekt grundsätzlich auf den Teilkonzern Hafenlogistik.

Der Umsatz der HHLA-Gruppe stieg von € 715,6 Mio. im Jahr 2004 um € 117,4 Mio. oder 16,4% auf € 833,0 Mio. im Jahr 2005; im Jahr 2006 erzielte die HHLA-Gruppe einen Umsatz in Höhe von € 1.017,4 Mio., eine Steigerung um € 184,5 Mio. oder 22,1% verglichen mit dem Jahr 2005. Die HHLA-Gruppe erzielte damit im Jahr 2006 ein EBITDA von € 296,4 Mio., eine Steigerung um € 86,2 Mio. oder 41,0% von € 210,2 Mio. im Jahr 2005; im Jahr 2004 lag das EBITDA der HHLA-Gruppe bei € 146,0 Mio. Das EBIT der HHLA-Gruppe stieg in diesem Zeitraum von € 146,6 Mio. im Jahr 2005 um € 71,5 Mio. oder 48,8% auf € 218,1 Mio. im Jahr 2006, und der ROCE stieg von 19,3% im Jahr 2005 um 5,1 Prozentpunkte auf 24,4% im Jahr 2006; im Jahr 2004 lag das EBIT der HHLA-Gruppe bei € 69,2 Mio. und der ROCE bei 12,0%. Im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 erzielte die HHLA-Gruppe einen Umsatz in Höhe von € 561,3 Mio. und ein EBITDA von € 181,7 Mio. und damit 15,7% bzw. 42,6% mehr als im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2006.

Wettbewerbsstärken

Nach Ansicht der Gesellschaft zeichnet sich die HHLA-Gruppe durch folgende Wettbewerbsstärken aus:

- **Hervorragende Position im Wachstumsmarkt des internationalen Containerverkehrs.** Die HHLA-Gruppe ist in dem stark wachsenden Markt für Containerumschlag, -transport und -logistik tätig. Da auf den internationalen Seehandel rund zwei Drittel des seit geraumer Zeit steigenden globalen Frachtaufkommens entfallen (Quelle: Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI), „Maritime Wirtschaft und Transportlogistik“, Band A, Hamburg, 2006) hat gerade dieser Markt ganz erheblich von der Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft und der Zunahme des weltweiten Handelsverkehrs als Folge der stetig steigenden internationalen Arbeitsteilung profitiert. Diese Wachstumsimpulse wurden dadurch verstärkt, dass in den vergangenen Jahren insbesondere der Containerverkehr als besonders kostengünstiges Transportmittel von dem starken Anstieg des Welthandels profitieren konnte; der Markt für seeseitige Umschlag- und Transportdienstleistungen wird infolgedessen von einem stetig steigenden Containerisierungsgrad geprägt. Der weltweite Containerverkehr wuchs um einen Durchschnittswert von 11,1% pro Jahr zwischen 1998 und 2006 und damit deutlich stärker als die weltweite Seeschifffahrt (Quelle: Drewry, 2006/07). Verschiedene Beobachter gehen davon aus, dass der weltweite Containerverkehr (und insbesondere der Containerverkehr zwischen Zentral- und Osteuropa und Süd- und Südostasien) mittelfristig weiter erhebliche Wachstumsraten verzeichnen wird. Damit sieht sich die HHLA-Gruppe, bei der der Containerverkehr mit Ost- und Südostasien sowie Zentral- und Osteuropa den Großteil des Gesamtumschlags ausmacht, hervorragend positioniert, um von diesem Wachstum zu profitieren und sieht

vor allem im Hinblick auf die geplante Ausweitung ihrer Umschlagkapazitäten hervorragende mittel- und langfristige Wachstumschancen.

- **Überdurchschnittlich wachsendes Containerumschlagunternehmen in einem der weltweit bedeutendsten Containerseehäfen.** Der Hamburger Hafen ist mit einem Umschlagvolumen von 8,9 Mio. TEU im Jahr 2006 einer der zehn weltweit führenden Überseehäfen für den Containerumschlag und nimmt in Europa unmittelbar nach dem Rotterdamer Hafen den zweiten Platz ein (Quelle: Containerisation International — www.ci-online.co.uk). Die HHLA-Gruppe hat ihren Schwerpunkt im Hamburger Hafen und ist mit einem Umschlagvolumen im Jahr 2006 von 6,1 Mio. TEU auf ihren dortigen Container Terminals das größte Containerumschlagunternehmen im Hamburger Hafen, mit deutlichem Vorsprung vor ihrem wichtigsten Wettbewerber. Zudem konnte die HHLA im Zeitraum 2004 bis 2006 gemessen am Umschlagvolumen höhere Wachstumsraten erzielen als ihre größten Wettbewerber in der Nordrange.
- **Vorteilhafte geografische Lage des Hamburger Hafens mit hervorragenden Hinterlandanbindungen in den Ostseeraum und nach Zentral- und Osteuropa.** Als am weitesten östlich gelegener Nordseehafen mit großer Nähe zur Ostsee verfügt der Hamburger Hafen über ideale Voraussetzungen als Hub für den gesamten Ostseeraum und den Hinterlandtransport von Überseeverkehren nach Zentral- und Osteuropa. Sowohl die direkte Nachbarschaft des Hamburger Hafens zu diesen seit mehr als einem Jahrzehnt erhebliche Wachstumsraten verzeichnenden Märkten als auch dessen Lage im Binnenland führen zu vergleichsweise geringen Hinterlandtransportkosten und tragen so zur Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens und damit zum Erfolg der HHLA-Gruppe bei, da die Hinterlandtransportkosten pro Kilometer beim Gütertransport zwischen Überseebestimmungen und Zentral- und Osteuropa in der Regel die Kosten für den seeseitigen Transport wesentlich übersteigen. Die hervorragende Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens ist in erster Linie auf die guten Schienenverbindungen ins Hinterland, die zu den wichtigsten Standortvorteilen des Hamburger Hafens zählen, zurückzuführen. Zudem verfügt die HHLA-Gruppe mit dem von ihr betriebenen Container Terminal im Hafen Lübeck über eine zusätzliche Drehscheibe für die Ostseeregion und Skandinavien, die sie über eine intermodale Verbindung („Landbrücke“) mit Hamburg verbunden hat. Auch die Wirtschaftskraft der von Hamburg aus mit LKW-Transporten bedienten Gebiete ist ein erheblicher Wettbewerbsvorteil und maßgeblicher Grund für die vergleichsweise hohe Loco-Quote von 40%. Zudem steigern die bereits seit langem existierenden Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und den stark wachsenden Märkten Asiens die Attraktivität Hamburgs als bedeutende europäische Container-Drehscheibe. Insbesondere im Seehandel mit Asien liegt ein Schwerpunkt des Hamburger Hafens: Der Hamburger Hafen ist etwa bereits seit Jahren der mit Abstand wichtigste Überseehafen Europas für den seeseitigen Warentransport von und nach China. Asien ist umgekehrt die mit Abstand wichtigste Handelsregion des Hamburger Hafens.
- **Vertikal integriertes Geschäftsmodell und diversifizierte Kundenstruktur.** Aufgrund der vertikalen Integration ihrer Segmente Container, Intermodal und Logistik entlang der Wertschöpfungskette sieht sich die HHLA-Gruppe bestens aufgestellt, um in jedem dieser Segmente von dem starken Wachstum des seeseitigen Handelsverkehrs zu profitieren. Das Wachstum der Segmente Intermodal und Logistik wird insoweit durch das starke, marktgetriebene Wachstum im Segment Container verstärkt; umgekehrt steigern die Angebote der Segmente Intermodal und Logistik die Attraktivität der HHLA für den Containerumschlag. Zudem verfügt die HHLA-Gruppe über eine breit diversifizierte, ausgewogene Kundenstruktur. Bis auf die beiden weltweit größten Containerreedereien zählt die HHLA-Gruppe 18 der 20 weltgrößten Containerreedereien und dabei die drei größten Containerschiffahrtallianzen der Welt (The New World Alliance, Grand Alliance und die CKYHS-Group) zu ihren Kunden, so dass sich keine Abhängigkeit von einzelnen Kunden ergibt. Beispielsweise hat der Verlust des zu diesem Zeitpunkt größten Kunden im Jahr 2005 der seitherigen Wachstumsdynamik keinen Abbruch getan. Da die HHLA-Gruppe ihre Kunden bei der Abfertigung und der Zuteilung von Liegeplätzen grundsätzlich gleich behandelt („Multi-User-Prinzip“), vermag sie allen Kunden einen einheitlichen, hohen Servicelevel zu gewährleisten und dafür entsprechende Umschlagraten zu erlösen. Derzeit erwirtschaftet die HHLA-Gruppe Überschüsse in sämtlichen Segmenten. Dies ermöglicht es der HHLA-Gruppe, erforderliche Investitionen in ihre Anlagen im Hamburger Hafen größtenteils aus ihren operativen Cashflows zu finanzieren.

- **Hohe Effizienz und Produktivität aufgrund Technologieführerschaft.** Die HHLA-Gruppe verdankt ihre führende Position im Markt für Containerumschlagdienste innerhalb der Nordrange u.a. der hohen Effizienz und Produktivität ihres Containerumschlagbetriebs, die — neben weiteren Faktoren — auch auf ihre Technologieführerschaft zurückzuführen ist. Die HHLA-Gruppe nutzt ihr breites operatives und technologisches Fachwissen, um ihre Container Terminals den gegebenen externen Umständen anzupassen und damit die Umschlagkapazität der Container Terminals zu erhöhen und die Liegezeiten der Containerschiffe möglichst gering zu halten. Durch die Implementierung dieser Maßnahmen weisen die Container Terminals der HHLA-Gruppe im Hamburger Hafen nunmehr höhere Umschlagmengen pro Quadratmeter auf als die Container Terminals ihrer wichtigsten Wettbewerber in der Nordrange. Die an den HHLA Container Terminals Altenwerder und Burchardkai eingesetzte Terminalsteuerungssoftware wurde von der HHLA-Gruppe selbst bzw. in Kooperation mit Dritten entwickelt und befindet sich in ihrem Eigentum. Das Know-how der HHLA-Gruppe ist weltweit bei anderen Hafenbetreibern und Logistikunternehmen stark gefragt. Dies zeigt sich nicht zuletzt an der Nachfrage nach Beratungsdienstleistungen der Hamburg Port Consulting GmbH, die u.a. die Dubai Ports, Dubai, den Container Terminal in Odessa, Ukraine, sowie den Valparaiso Container Terminal, Chile, zu ihren Kunden zählt.
- **Identifizierte Ausbaupotenziale für die Umschlagkapazitäten.** Um der von ihr erwarteten stark wachsenden Nachfrage seitens ihrer Kunden gerecht werden zu können, plant die HHLA-Gruppe erhebliche Investitionen und beabsichtigt die Umschlagkapazitäten der HHLA Container Terminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort auf insgesamt mehr als 12 Mio. TEU auszubauen. Dieser Kapazitätsausbau ist weitgehend auf den bereits derzeit von der HHLA-Gruppe genutzten Flächen möglich; infolge der geplanten Maßnahmen sollen auch die Umschlagmengen pro Quadratmeter maßgeblich erhöht werden. Die Ausbaumaßnahmen wurden bereits detailliert vorbereitet; für den Ausbau der HHLA Container Terminals Burchardkai und Tollerort wurden Planfeststellungsverfahren eingeleitet und für den HHLA Container Terminal Altenwerder wurde die Baugenehmigung für den Bau eines neuen Bürogebäudes erteilt. Auch der Bau des fünften Liegeplatzes wurde bei der Hamburg Port Authority beantragt. Darüber hinaus hat die Freie und Hansestadt Hamburg angekündigt, weitere Flächen im Bereich des Hamburger Hafens zur Nutzung mit Container Terminals auszuweisen (insbesondere die Hafenfläche Steinwerder und das Hafenerweiterungsgebiet Moorburg), was erhebliches Potenzial für eine mittel- und langfristige weitere Ausweitung der Umschlagkapazitäten der HHLA bietet, falls sie eine diesbezügliche Ausschreibung gewinnen würde. Weitere Ausbaupotenziale bestehen nach Ansicht der HHLA-Gruppe am Standort Odessa (Containerumschlag), am O'Swaldkai (RoRo-, ConRo- sowie Frächteumschlag) sowie in ihrem Segment Intermodal (Ausbau der schienengebundenen Hinterlandnetzwerke).
- **Starkes Führungsteam mit breiter Industrieerfahrung.** Die HHLA-Gruppe wird von einem erfahrenen Führungsteam mit einer hohen Kompetenz unter Führung des Vorstandsvorsitzenden Klaus-Dieter Peters geleitet. Dieses Führungsteam hat den Fokus der HHLA-Gruppe bereits vor Jahren auf die Erlangung der Kapitalmarktfähigkeit ausgerichtet, indem der Konzern umstrukturiert wurde, die Segmente des Konzerns vertikal integriert wurden und Tochtergesellschaften in Bereichen, die nicht zum Kerngeschäft gehörten, abgestoßen wurden. Darüber hinaus hat das Führungsteam die konsequente Expansion der HHLA-Gruppe durch einen kontinuierlichen Ausbau der Umschlag- und Transportkapazitäten in den Segmenten Container und Intermodal betrieben, und die HHLA-Gruppe ist zudem unter seiner Führung strategische Partnerschaften mit Partnern wie Hapag-Lloyd, Belgian New Fruit Wharf N.V., Railion (Deutsche Bahn-Gruppe), weiteren Eisenbahngesellschaften in Zentraleuropa und der Grimaldi-Gruppe eingegangen. Sämtliche Mitglieder des Vorstands der HHLA können außerdem auf eine breite (teilweise jahrzehntelange) Erfahrung im Markt für Hafendienstleistungen sowie im Logistik- und Transportsektor zurückgreifen.

Unternehmensstrategie

Die Strategie der HHLA-Gruppe ist im Teilkonzern Hafenlogistik darauf ausgerichtet, sich als führender vertikal integrierter Hafenlogistikkonzern in Europa zu positionieren und dadurch überproportional am Wachstum der globalen Handelsströme zu partizipieren. Dabei soll der Fokus der Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe weiterhin auf dem Standort Hamburg, dem Ostseeraum, Zentral- und Osteuropa sowie der nördlichen Adria und dem

Schwarzen Meer liegen. Die HHLA-Gruppe beabsichtigt, ihre technologische Führungsposition zu behaupten und eine attraktive Kapitalrendite zu erzielen.

Grundlage für die Erreichung dieser strategischen Ziele sind nach Auffassung der Gesellschaft die folgenden strategischen Maßnahmen:

- **Angebot weiterer komplementärer Dienstleistungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette.** Die HHLA bietet ein zunehmend komplettes containerbezogenes Transportnetzwerk vom Überseehafen bis in das Hinterland an und beabsichtigt, dieses Netzwerk weiter auszubauen und ihre Marktführerschaft in den einzelnen Segmenten entlang der Transportkette zu festigen. Hierzu sollen sowohl gezielt komplementäre segmentspezifische Dienstleistungen (etwa Leercontainerlager, Containerreparatur etc.) angeboten als auch Synergien zwischen den einzelnen Segmenten realisiert werden.
- **Konsequente und noch effektivere Ausnutzung der vorteilhaften verkehrsgeografischen Lage des Hamburger Hafens.** Die HHLA beabsichtigt, die vorteilhafte verkehrsgeografische Lage des Hamburger Hafens weiterhin effektiv auszunutzen und damit seine Stellung als internationale Drehscheibe nach Fernost, insbesondere China und Indien, sowie als Hub in den Ostseeraum und vornehmlich das Baltikum auszubauen. Dieser Ausbau soll von einer Erweiterung der Intermodalangebote flankiert werden, wovon sich die HHLA eine verstärkte Partizipation am Wachstum der zentral- und osteuropäischen Volkswirtschaften sowie die Absicherung des „Loco-Aufkommens“ verspricht.
- **Wertorientierter Ansatz für strategische Investitionen.** Die HHLA-Gruppe verfolgt bei ihren strategischen Investitionen einen wertorientierten Ansatz. Der Fokus der Investitionen liegt dabei auf den bestehenden Kerngeschäften Container, Intermodal und Logistik. Wichtigste Investitionskriterien sind die Wachstumsperspektiven und die zu erwartende Kapitalrendite bei Investitionsprojekten. Zur Vermeidung eines Aufbaus von Leerkapazitäten sollen die Kapazitäten im Dialog mit den Kunden nachfrageorientiert ausgebaut werden. Es ist erklärtes Ziel der HHLA, außerhalb Hamburgs rein opportunitätsgetrieben zu wachsen, wobei sie als Fokus möglicher Akquisitionen und Beteiligungen Hafenprojekte an der Ostsee (etwa in Lübeck), aber auch in der nördlichen Adria sowie am Schwarzen Meer, sieht.
- **Ausbau der Technologie- und Effizienzführerschaft.** Die HHLA-Gruppe beabsichtigt, ihre Führungsposition in der Umschlagtechnologie- und -effizienz weiter auszubauen. Hierzu sollen neue, innovative Technologien und Prozesse zum Einsatz kommen, um die Flächen- und Mitarbeitereffizienz insbesondere der Container Terminals nachhaltig zu steigern. Dazu beabsichtigt die HHLA auch, ihre IT-Basis kontinuierlich weiter zu entwickeln. Um weitgehende Unabhängigkeit von IT-Dienstleistungsunternehmen zu gewährleisten, sollen insbesondere erfolgskritische Systeme selbst entwickelt und gepflegt werden, sofern nicht Standardmodule beschafft und eingesetzt werden können.
- **Ausbau und Pflege des Kundenportfolios.** Die HHLA-Gruppe beabsichtigt, ihr Kundenportfolio durch das Aufrechterhalten ihrer Qualitätsführerschaft auszubauen, d.h. ihre Kunden hinsichtlich Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Flexibilität der Serviceleistungen wie auch bisher zufrieden zu stellen und dadurch eine dauerhafte Kundenbindung zu gewährleisten. Dabei beabsichtigt die HHLA, ihr Multi-User-Konzept konsequent weiter zu verfolgen, das nach ihrer Auffassung den langfristigen Bestand eines ausgeglichenen Kundenportfolios sowie die Rentabilität der Serviceleistung sichert.
- **Segment Container: Kapazitätsausbau und Effizienzsteigerungen.** Die Kapazitäten der drei Container Terminals der HHLA-Gruppe in Hamburg (Burchardkai, Altenwerder und Tollerort) sollen entsprechend der erwarteten Nachfrageentwicklung flexibel ausgebaut werden. Zudem beabsichtigt die HHLA-Gruppe, sich an den erwarteten Ausschreibungen für die Entwicklung weiterer Terminals im Hamburger Hafen, vor allem der Terminals Steinwerder und Moorburg, zu beteiligen, um so auch ihre langfristigen Wachstumsperspektiven am Standort Hamburg zu sichern. Außerdem soll die Effizienz der Umschlagdienstleistungen kontinuierlich gesteigert werden. Grundlage hierfür ist eine konsequente Ausrichtung von Design und Betrieb der Container Terminals im Hamburger Hafen an der höchstmöglichen Flächen- und Mitarbeitereffizienz und die kontinuierliche Steigerung der Qualitätsstandards durch den Einsatz innovativer Technologien und Prozesse.

- **Segment Intermodal: Ausbau der Transportkapazitäten und der Kontrolle über das Netzwerk.** Durch den Ausbau der Intermodal-Dienstleistungen in einem Netzwerk von Schiene, Straße und Feeder soll das Angebot im Segment Intermodal kontinuierlich verbessert werden. Neben der Steigerung von Leistungsumfang und Reichweite verfolgt die HHLA insbesondere einen Ausbau ihrer Kontrolle über das Intermodal-Netzwerk. Im Bereich ihrer Bahnaktivitäten beabsichtigt die HHLA, die Marktposition ihrer Intermodal-Töchter in ihren jeweiligen Märkten zu stärken, wobei der geografische Fokus auf den Wachstumsmärkten in Zentral- und Osteuropa liegen soll und die HHLA vor allem in Waggonen und Binnenterminals investieren will. Diese Maßnahmen sollen durch einen Ausbau der Lkw-Plattform sowie das Angebot innovativer Feeder-Lösungen flankiert werden, wovon sich die HHLA eine erhebliche Steigerung ihrer Wertschöpfungstiefe in diesem Segment verspricht.
- **Segment Logistik: Wachstum in Spezialsegmenten.** In ihrem Segment Logistik partizipiert die HHLA am Wachstum in Spezialsegmenten, wobei die HHLA-Gruppe insbesondere ihr ausgeprägtes hafenumschlagspezifisches Know-how zur Anwendung bringen kann. Neben einer konsequenten Fortführung ihrer individuell spezialisierten Einheiten im Segment Logistik beabsichtigt die HHLA-Gruppe selektiv und opportunitätsgetrieben in potenziell lukrativen Segmenten zu wachsen. Der Fokus soll hierbei auf dem Spezialumschlag (z.B. RoRo-, Frucht- oder Massengutumschlag) liegen. Daneben sollen ergänzende Logistikdienstleistungen mit Bezug zum Seehafenumschlag, wie z.B. Fruchtspedition, Kontraktlogistik und Consulting, angeboten werden.

Segmente innerhalb des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe

Überblick

Die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe im Teilkonzern Hafenlogistik ist in die Segmente Container, Intermodal und Logistik unterteilt:

- Das Segment Container, auf das im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 60,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 58,8% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe entfiel, ist gemessen am Containerumschlag der führende Betreiber von Container Terminals im Hamburger Hafen. Zudem betreibt die HHLA-Gruppe in diesem Segment einen Container Terminal in Odessa (Ukraine), ist an einem weiteren Terminal in Cuxhaven beteiligt und erbringt umschlagnahe Dienstleistungen wie Containerreparatur und -wartung.
- Im Segment Intermodal, in dem im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 28,0% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 27,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe erwirtschaftet wurde, erbringt die HHLA-Gruppe dem seeseitigen Umschlag vor- bzw. nachgelagerte intermodale Transportleistungen (Zug, Straße und Feederschiffe) in das Hinterland des Hamburger Hafens (insbesondere Zentral- und Osteuropa sowie Skandinavien) und bietet die Be- und Entladung von Verkehrsträgern sowie den Binnenumschlag an; außerdem betreibt dieses Segment einen Container Terminal im Lübecker Hafen sowie Federtransporte nach Skandinavien und in die Ostseeregion.
- Das Segment Logistik, auf das im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 10,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 10,0% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe entfiel, bündelt eine große Bandbreite von Dienstleistungen: Lager- und Kontraktlogistik, Umschlag, Lagerung und Distribution von Containern und Waren verschiedenster Art einschließlich Massengütern, Früchten, Kraftfahrzeugen und sonstiger Stückgüter. Außerdem erbringt dieses Segment Beratungs-, Analyse- und Planungsdienstleistungen für Häfen und andere Logistikzentren.

Der in der Segmentberichterstattung der HHLA-Gruppe enthaltene Bereich „Holding/Übrige“ stellt kein eigenständiges Geschäftssegment i.S.d. IFRS-Standards dar, wurde aber aus Gründen der Vollständigkeit und Übersichtlichkeit den Geschäftssegmenten des Teilkonzerns Hafenlogistik zugeordnet. In diesem Bereich wurde im Sechsmonatszeitraum bis zum 30. Juni 2007 1,4% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes des

Teilkonzerns Hafenlogistik der HHLA-Gruppe und 1,3% des mit konzernfremden Dritten erzielten Umsatzes der HHLA-Gruppe erwirtschaftet; der Bereich Holding/Übrige umfasst die Konzernholding mit Funktionen wie Finanzen, Human Resources, Controlling und IT. Zudem sind der Holding die hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA-Gruppe zugeordnet, sowie der Betrieb der Schwimmkräne, mit denen sich Projekt- und Schwergutverladungen bis 300 t bewerkstelligen lassen.

Die Segmente Container, Intermodal und Logistik sind entlang der Transportkette vertikal integriert: Die von der HHLA-Gruppe betriebenen Container Terminals, die schienen- und straßengebundenen Hinterlandtransportsysteme und Feederverkehre im Segment Intermodal sowie die Logistikdienstleistungen im und um den Hamburger Hafen bilden ein vollständiges Transport- und Logistiknetzwerk zwischen dem Überseehafen Hamburg und dessen Hinterland.

Die nachstehende Übersicht zeigt die konsolidierten Umsatzerlöse der Segmente Container, Intermodal und Logistik, jeweils für die Jahre 2006, 2005 und 2004:

| | <u>2006</u> <u>(IFRS)</u> | <u>2005</u> <u>(IFRS)</u> | <u>2004</u> <u>(HGB)</u> |
|-------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| | (Angaben in Mio. €) | | |
| Container | 587,9 | 473,2 | 388,1 |
| Intermodal | 279,5 | 229,0 | 209,0 |
| Logistik | 111,1 | 96,6 | 87,4 |

Container

Das Segment Container bündelt die Aktivitäten der HHLA-Gruppe im Bereich Containerumschlag und ist das umsatzstärkste und bedeutendste Segment der HHLA-Gruppe. Die Tätigkeit der HHLA-Gruppe im Segment Container setzt sich im Wesentlichen aus der Abfertigung von Containerschiffen (Laden und Löschen von Containern) und dem Umladen („Umschlag“) von Containern auf andere Transportmittel (wie z.B. Züge, LKW oder Feederschiffe) zusammen. Die HHLA-Gruppe betreibt am Standort Hamburg drei hochleistungsfähige HHLA Container Terminals (Burchardkai, Altenwerder und Tollerort). Die drei Container Terminals der HHLA-Gruppe im Hamburger Hafen schlugen im Jahr 2006 insgesamt rund 6,1 Mio. Standardcontainer (TEU) um, gegenüber 5,3 Mio. TEU im Geschäftsjahr 2005, eine Steigerung von rund 16,1 Prozent. Im Jahr 2004 schlugen die drei Container Terminals der HHLA-Gruppe im Hamburger Hafen noch 4,6 Mio. TEU um. Zudem betreibt die HHLA-Gruppe in diesem Segment einen Container Terminal in Odessa (Ukraine) und ist an einem weiteren Terminal in Cuxhaven beteiligt. Umfassende Dienstleistungen rund um den Container und die Schiffsabfertigung, wie z.B. die seefertige Verpackung, Ladungsbefestigung, Kontrolle auf Beschädigungen, Durchführung von Containerreparaturen, Lagerung und Umschlag von Leercontainern und Verzollung, vervollständigen das Serviceangebot im Segment Container.

HHLA Container Terminal Burchardkai

Der HHLA Container Terminal Burchardkai befindet sich in Waltershof im Zentrum des Hamburger Hafens und ist sowohl flächenmäßig als auch von der Umschlagleistung her der größte Container Terminal des Hamburger Hafens. Der HHLA Container Terminal Burchardkai wird von einer 100%-igen Tochtergesellschaft der HHLA-Gruppe betrieben. Er hat eine Gesamtfläche von über 1,5 Mio. m², eine Kaimauerlänge von 2.850 m und ist damit bezogen auf die Fläche der größte Container Terminal der HHLA-Gruppe. Der HHLA Container Terminal Burchardkai verfügt über zehn Liegeplätze, die mit 22 Containerbrücken bedient werden können und allesamt für Großschiffe nutzbar sind (siehe auch „Marktumfeld — Der Markt für den seeseitigen Containerumschlag in Hamburg — Kurzbeschreibung der Terminals — Container Terminals“). Im Jahr 2006 wurden am HHLA Container Terminal Burchardkai 2,9 Mio. TEU umgeschlagen, gegenüber 2,6 Mio. TEU im Jahr 2005 und 2,6 Mio. TEU im Jahr 2004. Im Zuge des geplanten Ausbaus und der beabsichtigten Automatisierung der Betriebsabläufe soll die Umschlagkapazität am HHLA Container Terminal Burchardkai auf bis zu 5,2 Mio. TEU ansteigen (siehe „Investitionen“). Im September 2006 wurde ein neuer Containerbahnhof für den HHLA Container Terminal Burchardkai mit acht Gleisen (erweiterbar auf elf) und einer durchgängigen Abfertigungslänge von 700 m eröffnet. Nach dem für

2015 geplanten Endausbau des Containerbahnhofs sollen dessen Abfertigungskapazitäten von derzeit rund 400.000 TEU auf über 1 Mio. TEU pro Jahr erhöht werden.

HHLA Container Terminal Altenwerder

Der HHLA Container Terminal Altenwerder befindet sich im südwestlichen Bereich des Hamburger Hafens an der Süderelbe und wird von der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH (in diesem Abschnitt: „CTA“), einem Gemeinschaftsunternehmen der HHLA-Gruppe (74,9%) und der Hapag-Lloyd AG (25,1%), betrieben. Der HHLA Container Terminal Altenwerder ist einer der modernsten Container Terminals weltweit, da er über ein softwarebasiertes Fehlermelde- und Diagnosesystem, das automatisch und teilautomatisch alle Umschlaggeräte überwacht, sowie über ein hochproduktives Umschlagsystem mit einer weitgehenden Automatisierung der Betriebsabläufe (z.B. durch die Nutzung von automatisierten Stapelkränen und sog. Automated Guided Vehicles (AGV), die EDV-gestützt automatisch geleitet werden) verfügt. Der HHLA Container Terminal Altenwerder ist mit einer Gesamtfläche von ca. 1,0 Mio. m² und einer Kaimauerlänge von 1.400 m der flächenmäßig zweitgrößte Container Terminal der HHLA-Gruppe im Hamburger Hafen und verfügt über insgesamt vier Liegeplätze (siehe auch „*Marktumfeld — Der Markt für den seeseitigen Containerumschlag in Hamburg — Kurzbeschreibung der Terminals — Container Terminals*“). Im Jahr 2006 wurden am HHLA Container Terminal Altenwerder 2,1 Mio. TEU umgeschlagen, gegenüber 1,8 Mio. TEU im Jahr 2005 und 1,3 Mio. TEU im Jahr 2004. Die derzeitige Umschlagkapazität des HHLA Container Terminals Altenwerder soll im Zuge des geplanten Ausbaus auf bis zu 3,6 Mio. TEU gesteigert werden (siehe „*Investitionen*“). Am HHLA Container Terminal Altenwerder werden Umschlagdienstleistungen, Logistikdienstleistungen und das intermodale Hinterland-Transportangebot kombiniert. Auf dem Terminalgelände befindet sich ein moderner Containerbahnhof mit sechs Bahngleisen — der Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg (KTH) —, der von einem Gemeinschaftsunternehmen der CTA (50,0%) und der Rhenus AG & Co. KG (50,0%), betrieben wird.

HHLA Container Terminal Tollerort

Der HHLA Container Terminal Tollerort wird von einer 100%-igen Tochtergesellschaft der HHLA-Gruppe betrieben. Der HHLA Container Terminal Tollerort hat eine Gesamtfläche von ca. 0,6 Mio. m², eine Kaimauerlänge von 1.004 m und verfügt über vier Liegeplätze (siehe auch „*Marktumfeld — Der Markt für den seeseitigen Containerumschlag in Hamburg — Kurzbeschreibung der Terminals — Container Terminals*“). Im Jahr 2006 wurden am HHLA Container Terminal Tollerort 1,0 Mio. TEU umgeschlagen, gegenüber 0,9 Mio. TEU im Jahr 2005 und 0,7 Mio. TEU im Jahr 2004. Die Umschlagkapazität des HHLA Container Terminals Tollerort soll im Zuge des geplanten Ausbaus schrittweise auf bis zu 3,5 Mio. TEU gesteigert werden (siehe „*Investitionen*“). Auch der HHLA Container Terminal Tollerort verfügt über einen eigenen Gleisanschluss mit drei Bahngleisen mit einer Abfertigungslänge von jeweils 360 m; dieser Bahnhof wird derzeit ausgebaut.

Container Terminal Odessa

Über eine 100% Tochtergesellschaft betreibt die HHLA-Gruppe einen Container Terminal im Sea Commercial Port of Odessa, Ukraine, einem der größten Häfen der Schwarzmeer-Azov-Region. Die Vertragslaufzeit des Betreibervertrags erstreckt sich bis 2025. Der Container Terminal hat eine Gesamtfläche von 145.000 m², eine Kaimauerlänge von 535 m und verfügt über zwei Liegeplätze. Im Jahr 2006 wurden auf dem Container Terminal Odessa rund 0,4 Mio. TEU umgeschlagen. Es ist beabsichtigt, den Container Terminal auszubauen und zu erweitern; bis 2010 soll die Umschlagkapazität auf bis zu 0,75 Mio. TEU gesteigert werden.

Cuxport in Cuxhaven

Die HHLA-Gruppe ist mit 25,1% an der Betreibergesellschaft des Terminals Cuxport in Cuxhaven beteiligt. Mehrheitsgesellschafter ist die Rhenus AG und Co. KG mit 74,9%. Cuxport liegt im Elbe-Weser-Dreieck und ist über den Nord-Ostsee-Kanal mit der Ostsee verbunden. Das Kerngeschäft des Logistikzentrums Cuxport ist der Umschlag von RoRo-Verkehren; außerdem werden hier Container, Massenstückgüter sowie Projektladungen (insbesondere Schwertransporte) abgewickelt. Der Terminal von Cuxport hat eine Kailänge von 1.040 m und verfügt über vier Liegeplätze (davon zwei RoRo-Liegeplätze).

Umschlagnahe Dienstleistungen

Die HHLA erbringt im Segment Container neben den Umschlagleistungen diverse umschlagnahe Dienstleistungen.

- Im Leercontainer Zentrum Unikai werden u.a. Leercontainer umgeschlagen und gelagert sowie Service-, Wartungs- und Reinigungsarbeiten durchgeführt. Das Leercontainer Zentrum Unikai verfügt über einen trimodalen Verkehrsanschluss: Zwei Containerbrücken ermöglichen die seeseitige Abwicklung; das Leercontainer Zentrum Unikai ist über ihre Gleisanlagen unmittelbar an das Gleisnetz der Deutsche Bahn AG angeschlossen; zudem besteht eine direkte Anbindung an die Autobahn.
- Die Hamburger Container- und Chassis-Reparatur GmbH repariert, reinigt und wartet Container und andere Logistikgegenstände. Die Gesellschaft reinigt u.a. Tanklastzüge. Außerdem vermietet und verkauft sie Container und stellt Spezialumbauten und Sonderanfertigungen her.
- Eine weitere Serviceabteilung der HHLA-Gruppe übernimmt u.a. den kompletten Packservice und die Abfertigung von Projekt- oder Schwerladung auf den Container Terminals.

Intermodal

Das Segment Intermodal ist zentraler Bestandteil des entlang der Transportkette vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA-Gruppe und konzentriert sich auf die Erbringung von Transportleistungen unter Nutzung unterschiedlicher Transportmittel („intermodaler Transport“) zwischen dem Hamburger Hafen und dem deutschen und zentral- und osteuropäischen Hinterland sowie dem skandinavischen Baltikum, sowie auf die Be- und Entladung von Verkehrsträgern und den Binnenumschlag. Zudem betreibt das Segment Intermodal den Container Terminal Lübeck, der als Drehscheibe für den Hinterlandverkehr in den baltischen Raum fungiert, sowie eine Landbrücke zwischen Hamburg und Lübeck. Insgesamt betrug das Transportvolumen der HHLA-Gruppe im Jahr 2006 im Segment Intermodal rund 1,5 Mio. TEU gegenüber 1,3 Mio. TEU im Geschäftsjahr 2005 und 1,1 Mio. TEU im Jahr 2004.

Die schienen-, land- und wassergebundenen Transportleistungen im Segment Intermodal werden von unterschiedlichen Konzerngesellschaften erbracht, die unter der Zwischenholding HHLA Intermodal GmbH zusammengefasst sind:

- *Schienegebundener Hinterlandtransport:* Die HHLA hält Beteiligungen an den Bahnunternehmen TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, der METRANS-Gruppe und der POLZUG Intermodal GmbH, die auf der mittleren und langen Distanz ein flächendeckendes kontinentales Netz von intermodalen Transportverbindungen nach Zentral- und Osteuropa anbieten.
- *Straßengebundener Hinterlandtransport:* Über eine 100%-ige Tochtergesellschaft, die CTD Container-Transport-Dienst GmbH, erschließt die HHLA-Gruppe den Nahbereich der Metropolregion Hamburg sowie Norddeutschland auf der Straße und bietet ergänzende Transportleistungen im Fernverkehr an.
- *Feederverkehr in den Ostseeraum:* Über ihre 100%-ige Tochtergesellschaft combisped Hanseatische Fachspedition GmbH bindet die HHLA diverse Häfen (wie insbesondere St. Petersburg, Kotka und Hamina) im Ostseeraum über den von ihr betriebenen Container Terminal Lübeck an den Hamburger Hafen an (*Feederverkehr*).

Das Segment Intermodal der HHLA-Gruppe bedient mit ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften und diversen Transportsystemen voneinander abgegrenzte Märkte in Europa, deren jeweilige Wachstumsdynamik die Entwicklung dieser Gesellschaften antreibt.

Die nachstehende Tabelle stellt das Transportaufkommen der Intermodalsysteme der HHLA-Gruppe in den Jahren 2006, 2005 und 2004 dar:

| <u>Aufkommen der HHLA-Intermodalsysteme</u> | <u>2006</u> | <u>Entwicklung</u> | | <u>Entwicklung</u> | |
|---|--------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------|
| | | <u>2006/2005</u> | <u>2005</u> | <u>2005/2004</u> | <u>2004</u> |
| | | in % | | in % | |
| | | | (Angaben in TTEU) | | |
| TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG (HHLA-Anteil: 50%) | 869 | 11,6 | 779 | 4,6 | 745 |
| METRANS-Gruppe (HHLA-Anteil: 50,1%) | 245 | 10,4 | 222 | 15,0 | 193 |
| POLZUG Intermodal GmbH (HHLA-Anteil: 33,3%) | 120 | 60,0 | 75 | 11,9 | 67 |
| CTD Container-Transport-Dienst (HHLA-Anteil: 100%) | 180 | 20,0 | 150 | 59,6 | 94 |
| combisped (HHLA-Anteil: 100%) | 111 | 88,1 | 59 | 37,2 | 43 |
| Gesamt | 1.525 | 18,7 | 1.285 | 12,5 | 1.142 |

Schienegebundener Hinterlandtransport

Neben der vorteilhaften geografischen Lage gehören die guten Zugverbindungen ins Hinterland zu den wichtigsten Standortvorteilen des Hamburger Hafens. Die HHLA-Gruppe erbringt schienegebundene Hinterlandtransportdienstleistungen in die Staaten Zentral- und Osteuropas sowie den baltischen Raum über ihre Bahneteiligungsgesellschaften, der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, der METRANS-Gruppe und der POLZUG Intermodal GmbH, sowie über ihre Landterminals an diversen Standorten in Mitteleuropa. Die Gleisanlagen an den Container Terminals der HHLA-Gruppe im Hamburger Hafen erlauben das schnelle Be- und Entladen von Zügen und ermöglichen dadurch eine höhere Umschlagkapazität. Zudem können an den Gleisanlagen der HHLA-Gruppe ab den HHLA Container Terminals Burchardkai und Altenwerder aufgrund ihrer Abfertigungslänge Ganzzüge beladen werden. Dies erhöht die Transporteffizienz, da diese Züge nach der Beladung am HHLA Container Terminal als Ganzes ohne zwischenzeitliches Rangieren von Waggonen vom Start- zum Zielbahnhof durchfahren können. Insgesamt transportierten die Bahneteiligungsgesellschaften der HHLA-Gruppe im Geschäftsjahr 2006 rund 1,2 Mio. TEU, gegenüber 1,1 Mio. TEU im Geschäftsjahr 2005 und 1,0 Mio. TEU im Jahr 2004.

- Die TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG erbringt Transportdienstleistungen für den schienegebundenen Hinterlandverkehr innerhalb Deutschlands, nach Österreich und in die Schweiz und ist Marktführer im Seehafenhinterlandverkehr mit deutschen Seehäfen. Die Gesellschaft ist ein Gemeinschaftsunternehmen der HHLA-Gruppe (50%) und der Stinnes AG (50%). Ihr Transportvolumen belief sich im Jahr 2006 auf 869 TTEU gegenüber 779 TTEU im Jahr 2005 und 745 TTEU im Jahr 2004. Die Zusammenstellung auf Ganzzügen erfolgt in Hamburg-Maschen, dem größten Rangierbahnhof Europas, sowie in zunehmendem Maße direkt auf den Container Terminals der HHLA-Gruppe.
- Die METRANS-Gruppe setzt sich zusammen aus der METRANS a.s., an der die HHLA-Gruppe mit 50,1% beteiligt ist (die restlichen Anteilseigner sind die Railion Deutschland AG (34,1%), eine Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG, und das Management der METRANS a.s. (15,8%)), und ihren Tochtergesellschaften. Sie erbringt Container-Ganzzug-Transportdienstleistungen zwischen den Überseehäfen Hamburg und Bremerhaven und Mitteleuropa (insbesondere der Tschechischen Republik, der Slowakei und Ungarn). Zu den Geschäftstätigkeiten gehören außerdem die Zwischenlagerung von Containern, Leercontainern und Stückgütern, die Zollabfertigung, LKW-Transporte und die Containerwartung und -reparatur. Die METRANS-Gruppe ist Marktführer im Seehafenhinterlandverkehr zwischen Tschechien sowie der Slowakei und deutschen Überseehäfen und wickelt ihre Transportleistungen über den Verkehrsknotenpunkt Prag mit einer guten Anbindung an die wichtigen tschechischen, slowakischen und ungarischen Wirtschaftszentren ab. Das Transportvolumen der METRANS-Gruppe betrug im Jahr 2006 245 TTEU, gegenüber 222 TTEU

im Jahr 2005 und 193 TTEU im Jahr 2004. Die METRANS-Gruppe verfügt über eigene Waggons und Rangierlokomotiven, jedoch nicht über eigene Streckenlokomotiven. Die METRANS-Gruppe betreibt eigene Bahnterminals in Prag (Tschechien), Zlín (Tschechien) und Dunajská Streda (Slowakei) als logistische Drehscheiben für Mitteleuropa.

- Die POLZUG Intermodal GmbH, an der die HHLA-Gruppe eine 33,3%-ige Beteiligung hält (die anderen Gesellschafter sind die Stinnes AG, eine Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG, mit 33,3% und die Polnische Staatsbahn PKP Cargo S.A. mit ebenfalls 33,3%), führt intermodale schienengebundene Speditionsgeschäfte von Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam in das zentral- und osteuropäische Hinterland (vor allem Polen, die Ukraine und Russland) bis nach Zentralasien durch. Die Gesellschaft organisiert den Einsatz von Ganzzügen und bietet daneben u.a. den Vor- und Nachtransport von Containern per LKW, die Abwicklung von Zollformalitäten sowie die Vermietung, Reparatur und Wartung von Containern an. Das Transportvolumen der POLZUG Intermodal GmbH belief sich im Jahr 2006 auf 120 TTEU gegenüber 75 TTEU im Jahr 2005 und 67 TTEU im Jahr 2004. Die POLZUG Intermodal GmbH betreibt an den Standorten Pruszkow/Warschau, Slawkow/Katowice, Wroclaw und Gadki/Poznan in Polen (sowie an drei weiteren Standorten in Kooperation mit polnischen Partnern) eigene Bahnterminals als logistische Drehscheiben für Polen.

Straßengebundener Hinterlandtransport

Die CTD-Container-Transport-Dienst GmbH, eine 100%-ige Tochtergesellschaft der HHLA-Gruppe, organisiert den straßengebundenen Transport von Containern und Gütern innerhalb der Metropolregion Hamburg sowie im norddeutschen Raum. Darüber hinaus führt sie Ferntransporte innerhalb Deutschlands und in das europäische Ausland durch. Schwerpunkt der Tätigkeit dieser Konzerngesellschaft sind die Hafenumfuhren, flexible Transporte innerhalb des Hamburger Hafengebietes. Außerdem befördert sie schwere Güter, Gefahrgut und Fracht mit Überlänge oder Überbreite. Das Transportvolumen der CTD-Container-Transport-Dienst GmbH belief sich im Jahr 2006 auf 180 TTEU gegenüber 150 TTEU im Jahr 2005 und 94 TTEU im Jahr 2004.

Feederverkehre in den Ostseeraum / Container Terminal Lübeck

Die Lübecker Terminal- und Speditionsgruppe combisped Hanseatische Fachspedition GmbH („combisped“), eine 100%-ige Tochtergesellschaft der HHLA-Gruppe, bindet den Ostseeraum über den Container Terminal Lübeck an den Hamburger Hafen an. Die combisped betreibt eine schienengebundene Schnellverbindung („Landbrücke“) mittels Ganzzügen für Containerladungen zwischen der Terminalanlage des Container Terminals Lübeck und den Container Terminals in Hamburg. Vom Container Terminal Lübeck aus bietet combisped Feederverbindungen vor allem nach Russland (insbesondere St. Petersburg) und Finnland (insbesondere Kotka und Hamina) an. Auch betreibt die combisped einen eigenen LKW-Fuhrpark. Das Transportvolumen von combisped belief sich im Jahr 2006 auf 111 TTEU, gegenüber 59 TTEU im Jahr 2005 und 43 TTEU im Jahr 2004.

Der Container Terminal Lübeck wird von der HHLA-Gruppe in Lübeck Siems über die CTL Container Terminal Lübeck GmbH, eine 100%-ige Tochtergesellschaft der combisped, betrieben. Der Container Terminal Lübeck wurde 2004 fertig gestellt und 2005 in Betrieb genommen. Er ist der erste Container Terminal an der deutschen Ostseeküste und auf den direkten Umschlag zwischen Bahn/LKW und Feederschiff ausgerichtet. Der Container Terminal Lübeck hat eine Gesamtfläche von 78.265 m² und verfügt über zwei Liegeplätze, die von zwei Containerbrücken bedient werden; die Länge der Kaimauer beträgt 300 m. Der Container Terminal Lübeck hat im Jahr 2006 rund 110 TTEU umgeschlagen. Der Container Terminal Lübeck verfügt u.a. über einen eigenen Containerbahnhof mit 16 Gleisen.

Logistik

Das Segment Logistik bündelt eine große Bandbreite von Dienstleistungen der nationalen und internationalen Beförderung, Lagerung und Distribution von Containern und Waren verschiedenster Art, einschließlich Massengütern, Früchten, Kraftfahrzeugen und sonstigen Stückgütern. Das Leistungsspektrum umfasst nicht nur einzelne Logistikdienstleistungen, sondern auch komplette Prozessketten für die internationale Beschaffung und Distribution von Waren. Außerdem erbringt die HHLA-Gruppe im Segment Logistik Beratungsdienstleistungen. Wie im

Geschäftsbereich Intermodal wird ein großer Teil der Leistungen des Geschäftsbereichs Logistik durch Gemeinschaftsunternehmen mit externen Partnern erbracht.

Lager-, Kontrakt-, Projekt- und Anlagenlogistik

Die HHLA-Gruppe ist über Beteiligungsunternehmen einer der führenden Anbieter in den Bereichen Lager- und Kontraktlogistik in der Metropolregion Hamburg und erbringt für ihre Kunden darüber hinaus umfangreiche Dienstleistungen, beispielsweise in den Bereichen Projekt- und Anlagenlogistik, Transport und Distribution oder Zolldienstleistungen.

An der HHLA Rhenus Logistics GmbH hält die HHLA-Gruppe eine Kapitalbeteiligung von 51% und die Rhenus AG & Co. KG eine Kapitalbeteiligung von 49%. In der Lager- und Kontraktlogistik setzt diese Gesellschaft u.a. moderne Softwareanwendungen mit einem datenfunktgestützten Staplerleitsystem, kundenprojektbezogen eine durchgängig Barcode-gestützte Lagersteuerung und IT-basierte Zollservices (Atlas) ein. Die Projekt- und Anlagenlogistik hat ihren Schwerpunkt im Übersee-Zentrum in der Freizone Hamburg; insgesamt umfasst die von ihr bewirtschaftete Lagerfläche etwa 210.000 m².

An der HHLA Rhenus Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG hält die HHLA-Gruppe eine Kapitalbeteiligung von 49% und die Rhenus AG & Co. KG eine Kapitalbeteiligung von 51%. Die Gesellschaft betreibt in unmittelbarer Nähe zum HHLA Container Terminal Altenwerder ein neues Logistikzentrum mit einer Gesamthalenfläche von 29.000 m², u.a. mit eigenem Anschlussgleis, das im Dezember 2006 eröffnet wurde.

Umschlag und Lagerung von Massenschüttgütern

Die HHLA-Gruppe ist des Weiteren an dem HANSAPORT-Terminal am Sandauhafen beteiligt, Deutschlands größtem Seehafenterminal für den Umschlag von Massenschüttgütern (insbesondere Erz und Kohle). Betrieben wird dieser von der HANSAPORT Hafenbetriebsgesellschaft mbH, an der die HHLA (49%) und die Salzgitter Mannesmann GmbH (51%) beteiligt sind. Der HANSAPORT-Terminal hat eine Gesamtfläche von 350.000 m², eine Kaimauerlänge von 760 m (für Großschiffe) und 240 m (für Binnenschiffe) und verfügt über drei Liegeplätze für Großschiffe und zwei Liegeplätze für Binnenschiffe. Der Transport erfolgt mittels automatisierter (computergesteuerter) Fördersysteme in Verbindung mit moderner Wiegetechnik; die Beladung der Züge für den Hinterlandtransport erfolgt vollautomatisch, wobei die Lokomotiven per Funk ferngesteuert rangieren. Die Umschlagmengen (Eingangstonnage) von Erz und Kohle betragen im Jahr 2006 14,1 Mio. t, gegenüber 13,1 Mio. t im Jahr 2005 und 12,6 Mio. t im Jahr 2004. Die Umschlagkapazität für eingehende Tonnage beläuft sich auf rund 15 Mio. t pro Jahr.

Fruchturnschlag und -logistik

Die HHLA-Gruppe ist ferner mit dem Gemeinschaftsunternehmen HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH Marktführer im Bereich Fruchturnschlag in der Metropolregion Hamburg und die Nummer zwei in der Nordrange. Weitere von der HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH erbrachte Dienstleistungen umfassen die Kommissionierung und die Zwischenlagerung von Früchten (schwerpunktmäßig Bananen) in Kühlräumen. Die Umschlagmengen betragen im Jahr 2006 982.000 t, gegenüber 778.000 t im Jahr 2005 und 727.000 t im Jahr 2004. An der HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH sind die HHLA-Gruppe (51%) und die Belgian New Fruit Wharf N.V. (49%) beteiligt.

Die HHLA-Gruppe erbringt ferner durch das Gemeinschaftsunternehmen Ulrich Stein GmbH Speditions-, Fracht-, Lager- und Kommissionsgeschäfte mit dem Schwerpunkt in der Warengruppe Früchte und ist Marktführer in Deutschland im Bereich der Seehafenfruchtlogistik. An der Ulrich Stein GmbH sind die HHLA-Gruppe mit 51% und die Belgian New Fruit Wharf N.V. mit 49% beteiligt.

Speditionsleistungen und rollende Verladung

Die UNIKAI Lagerei- und Speditions-gesellschaft mbH, an der die HHLA-Gruppe (51%) und die Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA (49%) beteiligt sind, erbringt Speditionsleistungen und den Umschlag von Fahrzeugen. Am O'Swaldkai fertigt die auf rollende Verladung spezialisierte Hafenanlage in Hamburg mehr als 200 moderne RoRo/ConRo-Schiffe jährlich ab. Hier werden rollende Güter jeder Art an Bord gebracht oder

gelöscht. Mit Containerbrücke und Mobilkran (bis 104 t) werden neben RoRo-Verkehr auch Container und Stückgüter umgeschlagen. Ergänzend betreibt UNIKAI ein Containerpackzentrum für Fahrzeuge und Forstprodukte. Ferner bietet die Gesellschaft Automobillogistik, angefangen beim Autotransport bis hin zur Zollabwicklung, an. Zurzeit findet auf dem Terminal O'Swaldkai eine Arrondierung der Flächen und Neustrukturierung der Verkehrsabläufe statt. Die Umschlagmengen betragen im Jahr 2006 129.500 Fahrzeuge, gegenüber 118.400 Fahrzeuge im Jahr 2005 und 146.100 Fahrzeuge im Jahr 2004.

Beratungsdienstleistungen

Die HPC Hamburg Port Consulting GmbH (im Folgenden: „HPC“), eine 100%-ige Tochtergesellschaft der HHLA-Gruppe, erbringt weltweit Beratungs- und Managementleistungen für Kunden aus der Hafen- und Transportwirtschaft. Die HPC berät private und institutionelle Kunden sowie öffentliche Auftraggeber und plant Umschlaganlagen, erstellt Marktuntersuchungen, unterstützt bei der Privatisierung und erstellt Software für Container Terminals, Bahn-Operateure und Reparaturbetriebe. Außerdem ist die HPC im Bereich Hafenequipment und Werkstattwesen tätig. Die HPC vermarktet aktiv das in der HHLA-Gruppe gewonnene Know-how bei der Automatisierung von Container Terminals.

Über die HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, eine 100%-ige Tochtergesellschaft der HPC, erbringt die HHLA-Gruppe Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für Unternehmen aus dem Transportsektor; bei ihr ist zudem die Ausbildungs- und Beratungskompetenz im Bereich Umwelt gebündelt.

Die UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH, ebenfalls eine 100%-ige Tochtergesellschaft der HPC, erbringt Beratungsleistungen im Bereich der multimodalen Straßen-, Schienen- und Binnenwasser-Transporte sowie bei Fragen der Luftfrachtabwicklung.

Investitionen

Die Gesellschaft geht davon aus, dass das Wachstum im Containerverkehr mittelfristig anhalten wird. Um der erwarteten stark wachsenden Nachfrage seitens ihrer Kunden zu begegnen, sieht die derzeitige Planung der HHLA-Gruppe ab 2007 ein Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von rund € 1.660 Mio. vor. Demnach soll im Jahr 2007 rund € 200 Mio. investiert werden, im Jahr 2008 rund € 375 Mio., im Jahr 2009 rund € 355 Mio., im Jahr 2010 rund € 305 Mio., im Jahr 2011 rund € 240 Mio. und im Jahr 2012 rund € 185 Mio. Mit diesem Programm will die HHLA-Gruppe die Kapazität ihrer Hamburger Container Terminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort auf insgesamt mehr als 12 Millionen TEU pro Jahr ausbauen und außerdem ihre Hinterlandnetzwerke weiter ertüchtigen sowie die Logistikaktivitäten ausweiten. Die derzeitige Planung der HHLA-Gruppe sieht vor, dass die gesamte Umschlagkapazität der HHLA Container Terminals im Hamburger Hafen im Jahr 2007 auf 6,7 Mio. TEU, im Jahr 2008 auf 7,5 Mio. TEU, im Jahr 2009 auf 8,4 Mio. TEU, im Jahr 2010 auf 9,1 Mio. TEU, im Jahr 2011 auf 9,7 Mio. TEU und im Jahr 2012 auf 11,7 Mio. TEU ansteigt. Flankiert werden diese Maßnahmen der HHLA-Gruppe durch die Pläne der Freien und Hansestadt Hamburg zum Ausbau der Infrastruktur des Hamburger Hafens (siehe *„Marktumfeld — Der Markt für den seeseitigen Containerumschlag in Hamburg — Infrastrukturmaßnahmen“*).

Die HHLA-Gruppe plant insbesondere die folgenden Maßnahmen, die sich zum Teil bereits in der Umsetzung befinden:

- Die Umschlagkapazität des HHLA Container Terminals Burchardkai soll auf der heutigen Fläche schrittweise auf mittelfristig bis zu 5,2 Mio. TEU ausgebaut werden. Kernstück der Ausbaumaßnahmen ist nach derzeitiger Planung der Aufbau eines Blocklagersystems nach Vorbild des HHLA Container Terminals Altenwerder. Ferner sollen Liegeplätze für Container-Großschiffe sowie zusätzliche und leistungsfähigere Containerbrücken geschaffen werden. Geplant sind die Vertiefung und Verstärkung bestehender Liegeplätze (einschließlich der Erweiterung oder Verlängerung der Kaimauern) sowie Neuordnung und Ausweitung der dortigen Straßenanbindung.
- Die Umschlagkapazität des HHLA Container Terminals Altenwerder soll durch diverse Ausbaumaßnahmen, die Erweiterung der Flächen und die Optimierung der logistischen Abläufe (u.a. durch den verstärkten Einsatz von AGV) bei laufendem Betrieb in den nächsten Jahren schrittweise zuerst auf bis zu 3,0 Mio. TEU und in einem weiteren Bauabschnitt auf bis zu 3,6 Mio. TEU gesteigert werden. Die Maßnahmen

umfassen u.a. eine Erweiterung der Kaimauern und den Bau eines weiteren Liegeplatzes für Großschiffe. Außerdem soll durch den Ausbau der Gleisanlagen und Bahnhöfe die Hinterlandanbindung verbessert werden.

- Am HHLA Container Terminal Tollerort soll die Umschlagkapazität auf mittelfristig bis zu 3,5 Mio. TEU gesteigert werden. Hierzu plant die HHLA-Gruppe u.a. die Verlängerung der Kaimauern zur Schaffung neuer Liegeplätze und die Vergrößerung der Lagerflächen unter Einbeziehung der anliegenden Flächen.
- Umbau der Lagerräume, Arrondierung der Flächen und Neustrukturierung der Verkehrsabläufe am O'Swaldkai.

Außerdem beabsichtigt die HHLA-Gruppe, am Standort Odessa (Ukraine) den dort von ihr betriebenen Container Terminal auszubauen und die Umschlagkapazität bis 2010 auf bis zu 0,75 Mio. TEU zu erweitern. Die HHLA-Gruppe hat sich im Rahmen des Betreibervertrags zu Investitionen am Standort Odessa in Höhe von insgesamt \$ 30 Mio. während der Laufzeit des Betriebsvertrags verpflichtet, von denen bereits ca. \$ 7,5 Mio. investiert worden sind. Darüber hinaus beabsichtigt die HHLA-Gruppe, im Rahmen der Überlassung eines weiteren Liegeplatzes zwei neue Containerkräne zu einer Gesamtsumme i.H.v. etwa \$ 13 Mio. bis \$ 14 Mio. zu beschaffen.

Zudem beabsichtigt die HHLA-Gruppe, außerhalb Hamburgs rein opportunitätsgetrieben zu wachsen, wobei sie als Fokus möglicher Akquisitionen und Beteiligungen Hafenprojekte an der Ostsee (etwa in Lübeck), aber auch in der nördlichen Adria sowie am Schwarzen Meer, sieht. Die Investitionstätigkeit der HHLA-Gruppe soll in erster Linie über den operativen Cashflow finanziert werden. Zudem beabsichtigt die HHLA, den auf sie entfallenden Teil des Nettoemissionserlöses des Angebots für die Finanzierung der von ihr geplanten Investitionen zu verwenden (siehe „Gründe für das Angebot und Verwendung des Emissionserlöses“); auch soll ein Teil der Investitionen durch Fremdkapital finanziert werden .

Weitere Angaben und Erläuterungen zur Entwicklung der Investitionen finden sich im Abschnitt „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz und Ertragslage — Liquidität und Kapitalausstattung“.

Kundenstruktur, Vertrieb und Marketing

Kundenstruktur

Der Kundenbestand der HHLA-Gruppe in den Segmenten Container und Intermodal setzt sich hauptsächlich aus Reedereien sowie Speditionen zusammen. Die Dienstleistungen im Segment Logistik richten sich an eine Vielzahl von Kundengruppen, von Einzelhandelsunternehmen (im Bereich Fruchtlogistik) bis hin zu Häfen und anderen Logistikzentren (im Bereich Hafenberatung).

Die wichtigsten Kunden der HHLA-Gruppe gemessen am Umsatz sind Containerreedereien und Reedereikonsortien. Die Container Terminals der HHLA-Gruppe bedienen Schiffe aller Reedereien bei der Abfertigung und der Zuteilung von Liegeplätzen grundsätzlich gleich („Multi-User-Prinzip“), deshalb vermag sie allen Kunden einen einheitlichen, hohen Servicelevel zu gewährleisten und dafür entsprechende Umschlagraten zu erlösen. Die HHLA-Gruppe zählt — bis auf die beiden weltweit größten Containerreedereien A.P. Moeller Maersk und MSC, die derzeit nach Umschlagmengen einen Marktanteil von ca. 16,4% bzw. 10,1% am weltweiten Containerverkehrsmarkt haben (Quelle: ESPO, 2007) — 18 der 20 größten Containerreedereien der Welt (nach Umschlagkapazität) und dabei die drei größten Containerschiffahrtsallianzen der Welt (The New World Alliance, Grand Alliance und die CKYHS-Group) zu ihren Kunden; hierzu gehören u.a. CMA-CGM, die Hapag-Lloyd AG und Evergreen (Taiwan). Nach Ansicht der HHLA-Gruppe ergibt sich keine Abhängigkeit von einzelnen Kunden. Beispielsweise hat der Verlust des zu diesem Zeitpunkt größten Kunden im Segment Container im Jahr 2005, nachdem dieser von einer anderen Reederei erworben wurde, der seitherigen Wachstumsdynamik keinen Abbruch getan. Auf die drei wichtigsten Kunden der HHLA-Gruppe entfielen im Geschäftsjahr 2006 35,6%, auf die zehn wichtigsten Kunden 73,4% und auf die 20 wichtigsten Kunden 93,2% des Umsatzes der Container Terminals der HHLA-Gruppe in Hamburg. Mit 75% ihrer 20 wichtigsten Kunden unterhält die HHLA-Gruppe bereits seit mehr als 20 Jahren Kundenbeziehungen.

Im Segment Intermodal profitiert die HHLA-Gruppe von ihrer diversifizierten Kundenstruktur. So entfielen insbesondere im Jahr 2006 auf die 20 größten Kunden der Transfracht nach Umschlag lediglich etwa 59% des Geschäfts der Transfracht.

Die Kundenstruktur der HHLA-Gruppe im Segment Logistik ist stark fragmentiert.

Vertrieb und Marketing

Vertrieb

Die wichtigsten Kunden der HHLA-Gruppe sind die weltweit operierenden Containerreedereien und Reedereikonsortien (siehe „*Kundenstruktur*“). Die Vertriebsaktivitäten der HHLA-Gruppe gestalten sich deshalb als ein klassisches Key-Account-Management; Ziel dieser Aktivitäten ist nicht lediglich der Vertrieb der Dienstleistungen der HHLA-Gruppe, sondern auch die Optimierung der Kundenprozesse und die Schaffung von Mehrwert bei den Top-Kunden. Die HHLA-Gruppe stellt den Containerreedereien deshalb eigene Großkundenbetreuer zur Verfügung, die für deren umfassende Betreuung auf strategischer und operativer Ebene verantwortlich sind. Die Kundenbetreuer informieren die Containerreedereien regelmäßig über die neuesten technischen Entwicklungen bei den HHLA Container Terminals und beraten diese zu den Möglichkeiten, die Effizienz des intermodalen Containertransports über den Hamburger Hafen zu verbessern. Insgesamt beschäftigt die HHLA-Gruppe derzeit rund sieben Großkundenbetreuer. Im Geschäftsbereich Intermodal hat zudem die POLZUG Intermodal GmbH zur Akquisition von Neugeschäft Repräsentanzen in Detroit (USA), Seoul (Korea), Kiew (Ukraine), Poti (Georgien) und Baku (Azerbaidjan) aufgebaut.

Marketing

Da die HHLA-Gruppe im Wesentlichen Geschäftsbeziehungen zu Containerreedereien und Speditionsunternehmen unterhält, finden die Marketingaktivitäten überwiegend im Rahmen der regulären Vertriebsaktivitäten statt. Die Vertriebsmitarbeiter verwenden hierzu u.a. Werbemittel wie Imagebroschüren und sonstige Publikationen, die die Kosten- und Effizienzvorteile des Containerumschlags an den Container Terminals der HHLA-Gruppe oder die Vorteile ihres intermodalen Transportangebots darstellen. Darüber hinaus nutzt die HHLA-Gruppe Messeauftritte, Events und sonstige Werbeveranstaltungen zur Pflege von Kundenkontakten. Die HHLA-Gruppe betreibt außerdem über Anzeigen in Fachzeitschriften und ihre Internetpräsenz („www.hhla.de“) Marketing für ihre Angebote.

Wettbewerb

Die von der HHLA-Gruppe bedienten Märkte für den Containerumschlag, den intermodalen Transport und Logistikdienstleistungen im Raum Hamburg sind geprägt durch einen intensiven Wettbewerb zwischen einer Vielzahl von unterschiedlichen Wettbewerbern. Die wichtigsten Marktteilnehmer auf diesen drei Teilmärkten werden nachstehend beschrieben.

Containerumschlag

Als Betreiber von Container Terminals mit Schwerpunkt im Hamburger Hafen steht die HHLA-Gruppe in ihrem Segment Container mit anderen Terminalbetreibern in Hamburg sowie in der Nordrange in direktem Wettbewerb. Die führenden privaten Betreiber von Container Terminals sind mittlerweile weltweit aufgestellt und betreiben z.T. eine Vielzahl von Container Terminals auf diversen Kontinenten. Derzeit ist eine Konsolidierung durch Zusammenschlüsse von Hafenbetreibergesellschaften zu beobachten (siehe hierzu: „*Marktumfeld — Der Weltmarkt für Containerverkehr — „Horizontale Zusammenschlüsse von Hafenbetreibern“*“). Wettbewerbsrelevante Faktoren im Markt für Containerumschlagsleistungen sind die Nachfrage nach Umschlagkapazitäten für Container sowie die in den Häfen zur Verfügung stehenden Kapazitäten. Daneben wirken sich andere Faktoren wie die seeseitige Erreichbarkeit und die Hinterlandanbindung der Häfen in erheblichem Maße auf die Wettbewerbsposition der einzelnen Häfen und der dort ansässigen Terminalbetreiber aus (siehe auch: „*Marktumfeld — Der Weltmarkt für Containerverkehr*“, „*Marktumfeld — Der Markt für den seeseitigen Containerverkehr in der Nordrange*“ und „*Marktumfeld — Der Markt für den seeseitigen Containerverkehr in Hamburg*“).

Der Containerumschlag auf den Hamburger Terminals der HHLA-Gruppe betrug im Jahr 2006 rund 6,1 Mio. TEU; damit ist die HHLA-Gruppe mit den Container Terminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort der Marktführer für den Containerumschlag im Hamburger Hafen mit einem Marktanteil (nach Umschlagmengen) von rund 69%. Am Standort Hamburg steht die HHLA-Gruppe im Wesentlichen mit der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG („Eurogate“), einem Gemeinschaftsunternehmen der Eurokai und der BLG, im Wettbewerb. Eurogate erreichte im Jahr 2006 im Hamburger Hafen einen Umschlag von 2,7 Mio. TEU und hat dort einen Marktanteil (nach Umschlagmengen) von rund 31%.

In der Nordrange hatte die HHLA-Gruppe im Jahr 2006 einen Marktanteil (nach Umschlagmengen) von rund 18% (Quelle: HHM; Containerisation International — www.ci-online.co.uk). Die Hauptwettbewerber der HHLA-Gruppe in der Nordrange sind die folgenden Terminalbetreiber (Quelle: Drewry, 2006): Hutchison Port Holdings (mit u.a. Container Terminals in Rotterdam), PSA International Pte. Ltd. (mit u.a. Container Terminals in Antwerpen), APM Terminals International B.V., ein Unternehmen der A.P. Moeller Maersk Group (mit u.a. Container Terminals in Rotterdam und Bremerhaven), Dubai Ports World (mit u.a. Container Terminals in Antwerpen), Eurogate (mit u.a. Container Terminals in Bremerhaven und Hamburg) und MSC (mit u.a. Container Terminals in Bremerhaven und Antwerpen).

Das Wettbewerbsumfeld auf dem Gebiet des Containerumschlags durchläuft derzeit eine Konsolidierungsphase, die insbesondere durch die Beteiligung von Reedereien an Container Terminals sowie den „horizontalen“ Zusammenschluss von Containerbetreibern geprägt ist (siehe hierzu *„Marktumfeld — Der Weltmarkt für Containerverkehr — Zusammenschlüsse und Allianzen zwischen Containerreedereien“*).

Intermodal

Der von dem Segment Intermodal bediente Markt für Transportdienstleistungen in das Hinterland des Hamburger Hafens ist durch einen intensiven Wettbewerb zwischen einer Vielzahl von unterschiedlichen Wettbewerbern geprägt.

Über ihre Bahnbeteiligungsgesellschaften steht die HHLA-Gruppe im Segment Intermodal u.a. im Wettbewerb mit folgenden Anbietern von schienengebundenen Container-Transportdienstleistungen:

- In Deutschland sind als einige der wichtigsten Wettbewerber im Hinterlandverkehr boxxpress, European Rail Shuttle (ERS), Necoss, Eurogate Intermodal und Kombiverkehr anzusehen.
- In Österreich sind bedeutende Wettbewerber u.a. Intercontainer Austria (ICA) und die Wiener Lokalbahnen, in der Schweiz u.a. Hupac SA, SBB Cargo sowie Intercontainer-Interfrigo SA (ICF).
- In Tschechien, Ungarn, der Slowakei und den Balkanstaaten sind bedeutende Wettbewerber die Operateure CSKD Intrans, Kombiverkehr, ICF, Intercontainer Austria (ICA) und boxxpress.
- In Polen und der Ukraine sind die wichtigsten Wettbewerber die Operateure Kombiverkehr, ERS, PCC Rail, CTL Logistics (Polen) und Liski.

Zudem steht die HHLA-Gruppe im Segment Intermodal im Wettbewerb mit diversen LKW Fuhrunternehmen von unterschiedlicher Größe, wie z.B. im Nahbereich EKB, Stapelfeldt und Stuhr sowie im Fernbereich EKB, Star Transportation und NTK.

Logistik

Die Marktsegmente, auf die sich die HHLA-Gruppe in ihrem Segment Logistik konzentriert, sind allesamt stark fragmentiert und geprägt durch eine Vielzahl von kleineren und/oder regional tätigen Anbietern, mit denen die HHLA-Gruppe im Wettbewerb steht. Die Tochtergesellschaften und Beteiligungsgesellschaften der HHLA-Gruppe in diesem Segment sind schwerpunktmäßig in der Region in und um Hamburg tätig. In den Marktsegmenten Fruchtschlag und Fruchtlogistik gehören die Beteiligungsgesellschaften der HHLA-Gruppe (die HHLA Frucht- und Kühlzentrum GmbH sowie die Ulrich Stein GmbH) jeweils zu den führenden Anbietern auf dem deutschen Markt. So hatte die HHLA-Gruppe über ihre Beteiligungsgesellschaften im Jahr 2006 mit einem Umschlag von rund 736.000 t einen Marktanteil von rund 57% im deutschen Markt für Bananenumschlag (Quelle: HHLA; Statistisches Bundesamt — www.destatis.de).

Die Hamburg Port Consulting GmbH berät Unternehmen neben der Ausstattung und laufenden Betreuung von Container Terminals mit IT insbesondere auch bei der Beschaffung und dem Einsatz von Terminalinfrastruktur. So wurde Dubai Ports, Dubai, von der Hamburg Port Consulting GmbH bei der Beschaffung, dem Aufbau und der Inbetriebnahme von 20 Post-Panamax Containerbrücken und 70 Van Carriern für den Jebel Ali Port in Dubai beraten.

Technologie, Forschung und Entwicklung

IT-Infrastruktur

Der Bereich Informationssysteme der HHLA-Gruppe beschäftigt sich u.a. mit der Entwicklung von IT-Systemen und deren Support, dem Internet/Intranet sowie dem Betrieb von Anwendungssoftware, Servern, Netzwerken und Rechenzentren. Der PC Support wurde von der HHLA-Gruppe zu ca. 80% an ein externes Dienstleistungsunternehmen ausgelagert. Das Konzernnetzwerk besteht aus 15 lokalen Netzen, rund 500 aktiven Komponenten und 2.500 Anschlüssen für die rund 1.300 Anwender des Konzerns sowie für wenige externe Kunden. Zurzeit sind in dem Bereich Informationssysteme rund 140 interne und 40 externe Mitarbeiter beschäftigt.

Aufgrund der Komplexität der Struktur und der Integration der Systeme in die operativen Abläufe ist die HHLA-Gruppe auf einen unterbrechungsfreien Betrieb ihrer Computer- und Datenverarbeitungsanlagen angewiesen (siehe hierzu auch „*Risikofaktoren — Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe — Die HHLA-Gruppe ist dem Risiko von Betriebsstörungen ausgesetzt*“). Zur Minimierung von Betriebsstörungen (Rechnerabsturz, Anwendungsfehler mit Systemstillstand etc.), hat die HHLA-Gruppe Rechner, Daten-Netze und Anwendungssysteme sowie kritische Arbeitsplätze in ihrem ersten Rechenzentrum vollständig redundant ausgelegt. Zur Absicherung der IT-Prozesse im Katastrophenfall (Feuer, Explosionen etc.) unterhält die HHLA außerdem ein zweites, unabhängig vom ersten arbeitendes Rechenzentrum. Sofern IT-Applikationen des ersten Rechenzentrums ausfallen, werden die ausgefallenen Funktionen durch das zweite Rechenzentrum übernommen. Die beiden redundant ausgelegten Rechenzentren stellen dabei eine hinreichende Verfügbarkeit sicher. Das zweite Rechenzentrum der HHLA-Gruppe wird zunehmend auch von Dritten zur Absicherung der IT-Prozesse im Katastrophenfall genutzt, z.B. von der Hamburg Port Authority.

Technologie

Der HHLA Container Terminal Altenwerder besitzt nach eigener Einschätzung eine weltweit führende technologische Position, die zu geringen Liegezeiten und damit zu einem erheblichen Vorteil gegenüber Wettbewerbern führt. Der technologische Vorsprung wird insbesondere durch das intelligente Terminallayout, den modularen Einsatz moderner Umschlagtechnologie, einen hohen Automatisierungsgrad, semi-automatisches Laden und Löschen von Containerschiffen durch Zweikatz-Containerbrücken, softwaregesteuerte Portalkräne, fahrerlose Transportfahrzeuge (AGVs) sowie innovative EDV-Systeme erreicht. Die auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder eingesetzte Technologie wird weiterentwickelt und soll im Bereich der Lagertechnik teilweise auch beim anstehenden Ausbau des HHLA Container Terminals Burchardkai verwendet werden.

Auch die Lager- und Kontraktlogistik, die insbesondere von der HHLA Rhenus Logistics GmbH und der HHLA Rhenus Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG erbracht wird, verfügt über eine Vielzahl technologischer Besonderheiten. So gewährleistet etwa der Einsatz moderner Softwareanwendungen eine Online-Überwachung sämtlicher Lager- und Distributionsaktivitäten.

Im Bereich des Spezialumschlags (Fruchturnschlag und —logistik) erfolgt eine systematische EDV-Erfassung der Lager- und Transportgüter. Ein weitestgehend papierloser Informationsaustausch zwischen Lager, Abfertigungsanlage, Kunde und Spediteur erleichtert und beschleunigt die Abfertigung. Dabei kann jede Ware per Barcode-Scanning registriert werden. Dadurch sind ein lückenloses Tracing und Tracking und damit nicht zuletzt effiziente, kostengünstige und nachprüfbare Transportabläufe gesichert.

Die Hamburg Port Consulting GmbH bietet neben einer Beratung bei der Errichtung von Terminals und Logistikzentren auch die Entwicklung und Implementierung der dort eingesetzten IT-Systeme sowie Managementberatung an. Dabei konnte die Hamburg Port Consulting GmbH in der Vergangenheit u.a. den Container Terminal in Odessa, Ukraine, sowie den Valparaiso Container Terminal, Chile, als Referenzkunden gewinnen. Nach der Konzeption und

Ausstattung des Container Terminals in Odessa mit geeigneten IT-Systemen ist die Hamburg Port Consulting GmbH dort zurzeit mit der Leitung des operativen Betriebs betraut. In Valparaiso (Chile) war die Hamburg Port Consulting GmbH bei der Übernahme von Betreiberkonzessionen, der Unternehmensgründung und dem Start-Up des Container Terminals beratend tätig.

Forschung und Entwicklung

Eine strategische Zielsetzung der HHLA-Gruppe besteht darin, die Effizienz ihrer operativen Systeme und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit durch die Entwicklung anwendungsorientierter Technologien zu verbessern. Zu den von der HHLA-Gruppe im Rahmen dieser Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten ergriffenen Maßnahmen gehören u.a.:

- Die Weiterentwicklung der Technologien zur Steuerung der Containerterminals. So entwickelte die HHLA-Gruppe im Jahr 2006 für den HHLA Container Terminal Altenwerder und die Container Terminals in Le Havre zahlreiche IT-Komponenten zur Terminalsteuerung. Derzeit entwickelt die HHLA-Gruppe ein neues Containerbetriebssystem für den HHLA Container Terminal Tollerort.
- Die Zusammenarbeit mit dem Partner INFORM (Aachen) an einer übergreifenden Systemplattform (das „Integrierte Terminal Steuersystem“), das die Leistungsfähigkeit und Stabilität komplexer Terminalsysteme deutlich erhöhen soll.
- Die Entwicklung eines Fertigbauteilsystems zur Erleichterung des Baus moderner Blocklager auf den Containerterminals in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Hamburg-Harburg und Thyssen-Krupp im Jahr 2006. Dieses neuartige System zur Flachgründung der Fahrbahnen für die großen Portalkräne mit Fertigteilen aus Stahlbeton erspart eine teure und langwierige Tiefengründung und verringert die beim Bau auftretenden Lärmemissionen.
- Die Beteiligung am Projekt MaTIB (Management für Transport und Incidents), das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert wird. Ziel ist es, Containertransporte im intermodalen Verkehr durch die Verbesserung des IT-gestützten Workflow-Managements attraktiver zu machen. Gearbeitet wird an der Entwicklung eines Prozessstandards, auf dessen Basis dann weitere IT-Systeme für die jeweiligen Hinterlandverkehre aufbauen können.
- Die Konsolidierung der IT-Struktur der HHLA-Gruppe, bestehend aus Servern, Betriebssystemen, Datenbanken und Entwicklungsumgebungen, die Standardisierung von Softwaresystemen wie PCs, Office-Anwendungen, Containersystemen und Personalmanagement-Tools sowie die Erweiterung eines IT-Controllings, insbesondere zur Prüfung von Projektstatus, Kennzahlen und Service Level Agreements.

Geistiges Eigentum

Die HHLA-Gruppe besitzt Marken in den für ihre Geschäftstätigkeit relevanten Waren- und Dienstleistungsklassen, insbesondere zum Schutz ihrer Firmenkennzeichen in Deutschland. Ferner ist sie Inhaberin verschiedener Internet-Domainnamen, zu denen u.a. folgende gehören: „hlla.de“, „hansaport.de“, „hpc-hamburg.de“, „hamburgportconsulting.de“, „uniconsult-hamburg.de“ und „cuxport.de“.

Das technologische Know-how der HHLA-Gruppe ist nur begrenzt schutzfähig. Relevante eingetragene Schutzrechte bestehen nicht. Die HHLA-Gruppe schließt jedoch in der Regel Vertraulichkeitsvereinbarungen mit Kunden sowie mit internen und externen Mitarbeitern, um ihr Know-how zu schützen.

Die HHLA-Gruppe ist überdies Inhaberin softwaretechnischer Eigenentwicklungen, die ihr nach eigenen Angaben einen technologischen Vorsprung vor ihren Mitbewerbern sichern. Zudem konnte sich die HHLA-Gruppe die Rechte für die exklusive Nutzung verschiedener Softwareprogramme sichern und hat weitere Softwaresysteme für die Nutzung im Rahmen ihres Geschäftsbetriebs einlizenziert und entsprechende Wartungs- und Pflegeverträge abgeschlossen.

Mitarbeiter und Pensionsverbindlichkeiten

Mitarbeiter

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Zahl der Mitarbeiter in den Segmenten der HHLA-Gruppe zu den genannten Stichtagen:

| Jahr/Segment** | 30. Juni 2007* | 31. Dezember 2006** | 31. Dezember 2005** | 31. Dezember 2004** |
|--|-------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| HHLA Holding/Übrige*** | 339 | 341 | 321 | 300 |
| HHLA Container | 2.710 | 2.600 | 2.398 | 1.951 |
| HHLA Intermodal | 653 | 616 | 510 | 492 |
| HHLA Logistik | 459 | 459 | 442 | 400 |
| HHLA Sonstige | 91 | 87 | 84 | 86 |
| Auszubildende | 99 | 112 | 114 | 105 |
| Mitarbeiter insgesamt | 4.351 | 4.215 | 3.869 | 3.334 |
| Veränderung der Mitarbeiterzahl gegenüber dem Vorjahr | +3% | +9% | +16% | |

* Die Mitarbeiterzahlen haben sich bis zum Datum des Prospekts nicht wesentlich verändert.

** Die Darstellung der Mitarbeiter erfolgt nach der Tätigkeit in den Segmenten, nicht danach mit welcher Gesellschaft ein Arbeitsverhältnis mit dem jeweiligen Mitarbeiter besteht. So sind z.B. die im Bereich „HHLA-Holding/Übrige“ tätigen Mitarbeiter nicht identisch mit den bei der HHLA (als juristische Person) angestellten Mitarbeitern. Eine Vielzahl der bei der HHLA angestellten Mitarbeiter wird über das sog. Entsendemodell (hierzu sogleich) in Tochtergesellschaften der HHLA eingesetzt. In den Geschäftsjahren 2004 — 2006 bezieht sich die Angabe auf die bis dahin gebildeten Geschäftsfelder.

*** Der in der Segmentberichterstattung der HHLA-Gruppe enthaltene Bereich „Holding/Übrige“ stellt kein eigenständiges Geschäftssegment i.S.d. IFRS-Standards dar, wurde aber aus Gründen der Vollständigkeit und Übersichtlichkeit den Geschäftssegmenten des Teilkonzerns Hafenlogistik zugeordnet.

Von den 1.472 Mitarbeitern, deren Arbeitsverhältnis mit der HHLA besteht, werden rund 1.000 im Rahmen eines sog. Entsendemodells bei Tochtergesellschaften der HHLA tätig. Die entsandten Mitarbeiter sind weiterhin Arbeitnehmer der HHLA und unterfallen den bei der HHLA geltenden Tarifverträgen und Betriebsvereinbarungen. Das Entsendemodell wurde im Jahr 2003 im Zuge von Ausgliederungsmaßnahmen entwickelt und dient hauptsächlich der Wahrung des Status Quo für die betreffenden Mitarbeiter. Es beruht auf entsprechenden Tarifverträgen, Betriebsvereinbarungen sowie Individualvereinbarungen mit den entsandten Mitarbeitern. Die HHLA verfügt über eine Erlaubnis zur Arbeitnehmerüberlassung nach dem Arbeitnehmerüberlassungsgesetz. Neueinstellungen in den ausgegliederten Bereichen erfolgen nur noch direkt bei den genannten Tochtergesellschaften zu den dort geltenden (regelmäßig aus Sicht der HHLA günstigeren) Tarifbedingungen, so dass das Entsendemodell zeitlich bis zum Ausscheiden der entsandten Mitarbeiter aus dem Arbeitsverhältnis begrenzt ist.

Die überwiegende Zahl der Mitarbeiter ist in Hamburg tätig. Der gewerkschaftliche Organisationsgrad der Mitarbeiter beträgt bei der HHLA schätzungsweise 70-80%, in anderen Unternehmen der HHLA-Gruppe liegt er darunter. Mehrere Unternehmen der HHLA-Gruppe sind Mitglieder verschiedener Arbeitgeberverbände, u.a. des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V., der seinerseits Mitglied im Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e.V. ist. Sie sind an die entsprechenden Verbandstarifverträge gebunden bzw. haben teilweise Firmentarifverträge abgeschlossen. Vereinzelt kommen andere Tarifverträge kraft einzelvertraglicher Bezugnahme zur Anwendung. Für die bei der HHLA angestellten Mitarbeiter, einschließlich der in Tochtergesellschaften der HHLA entsandten Mitarbeiter, gilt ein Haustarifvertrag, der gegenüber den entsprechenden Verbandstarifverträgen für die weiteren Mitarbeiter bessere Bedingungen enthält, z.B. im Bereich der Vergütung.

Die Hamburger Unternehmen der HHLA-Gruppe beschäftigen zusätzlich laufend so genannte „Gesamthafenarbeiter“ in einem nicht unerheblichen Umfang, um in Spitzenzeiten anfallende Mehrarbeit zu bewältigen. Gesamthafenarbeiter sind Zeitarbeiter, die von dem führenden Personaldienstleister im Hamburger Hafen, dem Gesamthafenbetrieb, zur Verfügung gestellt werden. Im vergangenen Geschäftsjahr wurden durchschnittlich etwa 300 Arbeitsschichten täglich von Beschäftigten des Gesamthafenbetriebs für einzelne Konzerngesellschaften geleistet. Außerdem setzt die HHLA-Gruppe in einem geringen Umfang Zeitarbeitskräfte von anderen Personalunternehmen ein.

Die Führungskräfte in den Unternehmen der HHLA-Gruppe (Geschäftsführer operativ tätiger Konzerngesellschaften und von Zwischenholdings, Bereichsleiter Immobilien, Vertriebsleiter Container, Leiter der Zentralbereiche und z.T. Leiter der Stabsabteilungen) nehmen an einem erfolgsorientierten Vergütungssystem teil. In Abhängigkeit vom Erreichen operativer Ergebnis- und Leistungsziele, die individuell vereinbart werden, erhalten sie je nach Funktion einen variablen Bonus von maximal 3,75 Monatsgehältern (Bereichsleiter und Stabsabteilungsleiter) bis maximal fünf Monatsgehälter (operativ tätige Geschäftsführer und Vertriebsleiter Container).

Die Mitarbeiter der HHLA-Gruppe werden im Rahmen des Börsengangs die Gelegenheit erhalten, vergünstigte Aktien der HHLA zu erwerben. Die HHLA hat hierzu einen Tarifvertrag über die Gewährung von Belegschaftsaktien mit der ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Hamburg abgeschlossen (siehe hierzu „Angaben über das Kapital der HHLA — Mitarbeiterbeteiligungsprogramm“).

Betriebliche Mitbestimmung und erweiterter Kündigungsschutz

Personelle Restrukturierungen bzw. Personalabbaumaßnahmen sind bei der HHLA und bezüglich der Mitarbeiter der HHLA, die auf Grundlage des Entsendemodells in anderen Unternehmen der HHLA-Gruppe eingesetzt werden, nur unter gegenüber den üblichen gesetzlichen Bedingungen erschwerten Voraussetzungen möglich. Die HHLA unterliegt tarifvertraglich einer sog. erweiterten Mitbestimmung, die dem Betriebsrat der HHLA gleichberechtigte Mitbestimmungsrechte einräumt, die über die nach dem Betriebsverfassungsgesetz bestehenden Mitbestimmungsrechte hinausgehen. Insbesondere betrifft dies personelle Einzelmaßnahmen wie z.B. Kündigungen sowie die Durchführung grundsätzlicher Maßnahmen der Organisation, soweit dadurch die Arbeit oder die Leistung der Mitarbeiter beeinflusst wird. Diese bedürfen der vorherigen Zustimmung des Betriebsrats. Im Falle der Nichteinigung entscheidet eine Einigungsstelle bestehend aus Vertretern von Arbeitgeber und Betriebsrat sowie einem unparteiischen Vorsitzenden. Die Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat gestaltet sich dadurch in Einzelthemen zum Teil aufwendig und langwierig. Ferner gilt z.T. für einzelne Restrukturierungs- bzw. Ausbaurvorhaben ein Ausschluss betriebsbedingter Beendigungskündigungen im Rahmen von Interessenausgleichen mit dem Betriebsrat. Die erweiterte Mitbestimmung kommt auch für die entsandten Mitarbeiter der HHLA zur Anwendung (zum Entsendemodell siehe „Mitarbeiter“). Des Weiteren können ältere Mitarbeiter der HHLA aufgrund tarifvertraglicher Regelungen nicht mehr ordentlich, sondern nur noch aus wichtigem Grund fristlos gekündigt werden. Dies gilt nach einer zehnjährigen Dienstzeit, soweit sie das 50. Lebensjahr vollendet haben, oder nach einer Dienstzeit von 25 Jahren. Zum 30. Juni 2007 findet dieser besondere Kündigungsschutz auf 765 Mitarbeiter der HHLA Anwendung.

Neben der HHLA haben auch weitere Gesellschaften der HHLA-Gruppe Betriebsräte gebildet. Der Betriebsrat der HHLA ist kraft tariflicher Vereinbarungen zuständig für die Mitarbeiter weiterer Gesellschaften der HHLA-Gruppe. Ferner ist bei der HHLA sowie auf Ebene der Zwischenholding HHLA Container Terminals GmbH jeweils ein Konzernbetriebsrat gebildet.

Unternehmensmitbestimmung

Einige Unternehmen der HHLA-Gruppe verfügen über mitbestimmte Aufsichtsräte oder Beiräte. Bei der HHLA und der HHLA Container Terminals GmbH sind paritätisch zusammengesetzte Aufsichtsräte gebildet, die aus je sechs Mitgliedern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer bestehen. Rechtsgrundlage für die Bildung des Aufsichtsrats bei der HHLA Container Terminals GmbH ist ein zwischen der Gesellschaft und der Gewerkschaft ver.di für eine Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder abgeschlossener Mitbestimmungstarifvertrag. Dieser regelt, dass Teile der sechs Arbeitnehmersvertreter des Aufsichtsrats der HHLA Container Terminals GmbH auf Vorschlag von Gewerkschaften bestellt werden. Die weiteren Mitglieder der Arbeitnehmer werden nach den Bestimmungen des Betriebsverfassungsgesetzes 1952 gewählt.

Bei den Unternehmen der HHLA-Gruppe, die mehr als 100 Arbeitnehmer beschäftigen, bestehen Aufsichtsräte aufgrund des Tarifvertrags über die Mitbestimmung in öffentlichen Unternehmen zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der Gewerkschaft ver.di nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Drittelbeteiligung der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat (DrittelbG). Sie bestehen jeweils aus drei Mitgliedern der Anteilseigner und zwei Mitgliedern der Arbeitnehmer.

Pensionsverbindlichkeiten

Die HHLA gewährt Mitarbeitern auf Basis eines Betriebsrenten-Tarifvertrags arbeitgeberfinanzierte Direktzusagen, bei denen sich die Betriebsrente im Rahmen eines Gesamtversorgungsmodells auf 45 bis 92,5% des letzten Netto-Normalarbeitsentgelts beläuft, abhängig von der Dauer der jeweiligen Betriebszugehörigkeit. Dabei werden die anderweitigen Rentenbezüge des Versorgungsempfängers durch die Betriebsrente der HHLA bis zu dem genannten Versorgungsniveau aufgestockt. Vorgesehen sind Rentenerhöhungen der Betriebsrente um jeweils 1% p.a. ab Rentenbeginn sowie die Zahlung einer Jahreszuwendung. Dieses Versorgungsmodell gilt nur für Mitarbeiter der HHLA, deren Arbeitsverhältnis vor dem 1. Januar 1984 begonnen hat.

Ansonsten erhalten Mitarbeiter der HHLA, deren Arbeitsverhältnis ab dem 1. Januar 1984 begonnen hat, sowie Mitarbeiter einiger anderer Gesellschaften der HHLA-Gruppe die sog. Hafenteilrente, einen monatlichen Rentenzuschuss von zurzeit max. € 2,05 pro Dienstjahr. Ferner werden auf Grundlage tarifvertraglicher Regelungen Arbeitgeberzuschüsse bei Entgeltumwandlung gewährt, die in verschiedenen Durchführungswegen stattfindet.

Teilweise kommen aus historischen Gründen, z.B. aufgrund früherer Betriebsübergänge sowie insbesondere in den Gesellschaften der HHLA-Gruppe, die nicht im unmittelbaren oder mittelbaren Alleinbesitz der HHLA stehen, andere Versorgungsordnungen zur Anwendung.

Auf der Ebene der Führungskräfte sowie des Vorstands gibt es z.T. einzelvertragliche Zusagen betrieblicher Altersversorgung.

Standorte und Grundbesitz

Standorte in Hamburg

Die Grundstücke und Kaimauern im Hamburger Hafengebiet stehen zum weit überwiegenden Teil im Eigentum der Hamburg Port Authority. Die von der HHLA-Gruppe im Gebiet des Hamburger Hafens genutzten Grundstücke und Kaimauern werden auf der Grundlage von langjährigen Mietverträgen mit der Hamburg Port Authority bewirtschaftet (siehe „*Rechtliches Umfeld — Hafentwicklung, Erweiterung und Instandhaltung*“). Die Laufzeit der jeweiligen Mietverträge ergibt sich aus der unten befindlichen Übersicht über die wesentlichen Mietverträge im Hamburger Hafen.

Nach den Vorschriften des Hafentwicklungsgesetzes (HafenEG) darf das Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg an Grundstücken im Hafengebiet nicht veräußert werden (siehe hierzu auch „*Rechtliches Umfeld — Hafentwicklung, Erweiterung und Instandhaltung*“). Die Rechtsverhältnisse an den Grundstücken und insbesondere an den darauf errichteten Gebäuden richten sich neben den Bestimmungen der Mietverträge nach den allgemeinen Vertragsbedingungen (AVB-HI) für die Mietverträge der Hamburg Port Authority mit Mietern von Grundstücken im Hamburger Hafengebiet in der Fassung aus dem Jahr 2002; daneben finden auch noch ältere AVB-HI aus dem Jahr 1992 für einige Mietverträge Anwendung. Die AVB-HI enthalten insbesondere Regelungen über die Bebauung der Hafengrundstücke, nach denen Bauwerke auf den Mietgrundstücken stets sonderrechtsfähige Scheinbestandteile sind. Dies soll den Mietern ermöglichen, Eigentümer der Bauwerke zu werden (siehe hierzu auch „*Risikofaktoren — Rechtliche Risiken — Die im Eigentum der HHLA-Gruppe stehenden Gebäude im Hamburger Hafen sind bilanziell im Anlagevermögen der HHLA erfasst, obwohl sie sich auf Grundstücken der Hamburg Port Authority befinden, welche von der HHLA-Gruppe lediglich auf Basis langfristiger Mietverträge genutzt werden*“). Sofern bei Abschluss eines Mietvertrags bereits Bauwerke der Hamburg Port Authority auf den Mietgrundstücken errichtet sind, räumt die Hamburg Port Authority dem Mieter ein sog. gesteigertes Nutzungsrecht an dem Gebäude ein, das dem Mieter durch schuldrechtliche Abrede ähnliche Rechte wie einem Eigentümer einräumen soll. Der Mieter erhält so z.B. das Recht zur Veränderung und zum Abbruch des Gebäudes.

Die Mietparteien können alle fünf Jahre nach Beginn des Mietverhältnisses eine Überprüfung der Miethöhe und die Anpassung an ein marktübliches Niveau, differenziert nach Mietflächen und Kaimauern, verlangen. Sofern Mietverträgen noch die AVB-HI aus dem Jahr 1992 zugrunde liegen, kann eine Mietanpassung für die Grundstücke nur verlangt werden, wenn der Preisindex für die Lebenshaltungskosten eines 4-Personenhaushaltes seit der letzten Mietfestsetzung um mindestens 10% gegenüber dem Stand der letzten Mietfestsetzung gestiegen ist; für die Kaimauermiete kann die Mietanpassung verlangt werden, wenn der Preisindex für gewerbliche Betriebsgebäude in

Hamburg um mindestens 10% gegenüber dem Stand der letzten Mietvereinbarung gestiegen ist. Die Verhandlungen mit der Hamburg Port Authority über die Mietanpassungen führt in der Regel nicht die Gesellschaft selbst, sondern der Unternehmensverband Hafen Hamburg, ein eingetragener Verein, der die Interessen der Mehrheit der Hafenunternehmen vertritt. Die Einschaltung des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg erfolgt auf freiwilliger Basis der Unternehmen, die grundsätzlich selbst für die Verhandlung der Mieten zuständig sind. Die Hamburg Port Authority und der Unternehmensverband Hafen Hamburg einigen sich über Mietanpassungen für die Grundstücke im Hamburger Hafen für einen Zeitraum von fünf Jahren und erstellen darüber eine Mietentabelle. Die Mietentabelle soll eine Gleichbehandlung der im Hafen ansässigen Unternehmen sicherstellen, indem sie die Mietanpassung entsprechend der tatsächlichen Nutzung eines Hafengrundstücks z.B. als Terminal- oder Logistikfläche festschreibt, nicht aber zwischen den Mietern differenziert.

Sofern keine Einigung über die Änderung der Miethöhe erzielt wird, kann die Gesellschaft die Verhandlungen mit der Hamburg Port Authority selbst aufnehmen. Kommt keine Übereinkunft zustande, setzt ein Schiedsgutachterausschuss die Miete anhand der in den AVB-HI enthaltenen Maßstäbe fest. Für eine Vielzahl der Mietflächen wurden die Mieten im Jahr 2000 für den Zeitraum 1. Juli 2000 bis 30. Juni 2005 überprüft und, soweit kein marktübliches Niveau gegeben war, angepasst. Für diese Mietflächen war zum 1. Juli 2005 eine erneute Mietenüberprüfung vorgesehen, die sich jedoch erheblich verzögert hat. Bei Verhandlungen über die Mietanpassung hatte die Hamburg Port Authority angekündigt, die Mieten für die betroffenen Grundstücke jedes Jahr um etwa 6% p.a. mit Wirkung ab dem 1. Juli 2005 für die kommenden fünf Jahre erhöhen zu wollen. Da die Gesellschaft und der Unternehmensverband Hafen Hamburg dieses Erhöhungsverlangen für nicht angemessen hielten, wurden Verhandlungen über eine angemessene Erhöhung der Miete für die Betriebsgrundstücke aufgenommen. Für die Mietflächen haben die Hamburg Port Authority und der Unternehmensverband Hafen Hamburg im Juni 2007 vereinbart, die Mieten jedes Jahr bis zum 30. Juni 2010 um 4% p.a. rückwirkend ab dem 1. Juli 2005 zu erhöhen, wobei die erste Erhöhungsstufe bis zum 31. Dezember 2005 ausgesetzt wird. Die soeben beschriebene Mieterhöhung mit Wirkung ab dem Jahr 2005 für Grundstücke, deren Mietverträge noch der Geltung der AVB-HI von 1992 unterliegen, ist hingegen deutlich höher ausgefallen. Da bei der letzten Miethöhenprüfung im Jahr 2000 der oben genannte Preisindex um weniger als 10% seit der letzten Mietpreisanpassung gestiegen war, wurde die Miete für diese Grundstücke in der Folgezeit nicht erhöht. Bei der darauf folgenden Mietpreisanpassung im Jahr 2005 wurde die Miete sodann an das aktuelle Niveau angepasst, da die Indexklausel nunmehr erfüllt war. Auch für diese Verträge wird die Miete zusätzlich um 4% p.a. ab dem 1. Juli 2005 erhöht.

Die Höhe der Kaimauermieten wird ebenfalls alle fünf Jahre überprüft; die Miethöhe bzw. die Anpassung richtet sich nach dem mittleren Wiederbeschaffungswert der jeweiligen Kaimauer. Der Mieter ist verpflichtet, 3% des mittleren Wiederbeschaffungswertes p.a. als Miete zu entrichten. Auch für die Miete der Kaimauern ist in den älteren AVB-HI von 1992 eine Indexklausel enthalten, die in der Vergangenheit wiederholt dazu geführt hat, dass zwar die Wiederbeschaffungswerte gestiegen sind, die Miete für die Kaimauern jedoch nicht erhöht wurden, da der relevante Index um weniger als 10% gestiegen war. (zum weiteren Inhalt der Mietverträge siehe „Wesentliche Verträge — Mietverträge mit der Hamburg Port Authority über Grundstücke und Kaimauern“).

Mietflächen, die von der HHLA selbst gemietet sind, werden teilweise an Gesellschaften der HHLA-Gruppe untervermietet.

Die folgende Tabelle enthält eine Übersicht der wesentlichen Mietverträge der HHLA-Gruppe mit der Hamburg Port Authority über Flächen und Kaimauern im Hamburger Hafen:

| <u>Mieter</u> | <u>Belegenheit</u> | <u>Größe m²*</u> | <u>Laufzeit bis</u> | <u>Nächste Mietenüberprüfung</u> |
|---|---|-----------------------------|---------------------|--------------------------------------|
| HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH | Waltershofer Damm (Terminal Burchardkai) | 1.229.200 | 31.12.2036 | 01.07.2010 |
| HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH | Am Ballinkai (Terminal Altenwerder) | 986.100 | 31.12.2036 | 15.06.2009 |
| HHLA | Dessauer Straße (O'Swaldkai) | 523.400 | 30.06.2025 | 01.07.2010 |

| <u>Mieter</u> | <u>Belegenheit</u> | <u>Größe m²*</u> | <u>Laufzeit bis</u> | <u>Nächste Mietenüberprüfung</u> |
|---|--|-----------------------------|---------------------|--------------------------------------|
| HHLA Rosshafen Terminal GmbH | Rossweg 20 (Rosshafen) | 427.500 | 31.12.2034 | 01.05.2008 |
| CTT Besitzgesellschaft mbH | Am Vulkanhafen 30 (Terminal Tollerort) | 369.700 | 31.12.2035 | 01.06.2008 |
| HHLA | Schumacherwerder und Am Holthusen-Kai (Überseezentrum) | 204.800 | 30.06.2025 | 01.07.2010 |
| UNIKAI Hafenbetrieb GmbH | Buchheisterstraße | 197.900 | 31.12.2014 | 01.08.2009 |
| HHLA | Antwerpenstraße (Dradenau) | 182.100 | 31.12.2036 | 01.07.2010 |
| HHLA Rosshafen Terminal GmbH | Rossweg (Rosshafen) | 117.800 | 31.12.2034 | 01.01.2011 |
| HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH | Altenwerder Damm (Terminal Burchardkai) | 101.800 | 31.12.2036 | 01.07.2010 |
| HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH | Waltershofer Damm (Umschlagbahnhof Terminal Burchardkai) | 91.400 | 30.06.2025 | 01.09.2012 |
| HHLA Rhenus Logistics Altenwerder GmbH | Altenwerder Hauptstraße | 84.700 | 31.01.2035 | 01.01.2010 |
| HHLA | Altenwerder Damm | 82.900 | 31.12.2036 | 01.02.2012 |
| GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien- Verwaltung mbH | VollhöfnerWeiden/ Altenwerder | 82.100 | 31.12.2036 | 01.06.2011 |
| GHL Erste Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien- Verwaltung mbH | VollhöfnerWeiden/ Altenwerder | 74.600 | 31.12.2036 | 01.12.2010 |
| HHLA | Asiakai/Melniker Ufer | 53.900 | 30.06.2025 | 01.07.2010 |
| HHLA | Veddeler Damm | 38.100 | 30.06.2025 | 01.07.2010 |
| HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH | Altenwerder Damm | 25.900 | unbefristet | 01.07.2010 |
| HHLA | Sachsenbrücke | 17.600 | unbefristet | 01.07.2011 |
| HHLA | Dessauer Straße (Lagerhäuser E und F) | 16.700 | 30.06.2025 | 01.05.2010 |

* Die angegebenen Größenangaben entsprechen (jeweils auf 100 m² abgerundet) den in den Mietverträgen zwischen der Hamburg Port Authority und der jeweiligen Gesellschaft der HHLA-Gruppe angegebenen Angaben.

Die HHLA hat des Weiteren Grundstücke mit einer Größe von etwa 49.100 m² zuzüglich rund 9.900 m² Ladestraßen, rund 1.100 m² Parkplatzfläche und rund 11.000 m² Flächenbefestigungen der alten Hamburger Speicherstadt von der Freie und Hansestadt Hamburg gemietet. In den Gebäuden der Speicherstadt befindet sich auch die Konzernzentrale der Gesellschaft. Die Gebäude der Speicherstadt wurden in den vergangenen Jahren bereits in weiten Teilen bedarfsgerecht saniert, renoviert und zu Gewerbeflächen umfunktioniert. Sie werden gewerblich, insbesondere als Büro-, Lager- und Verkaufsflächen, vermietet. Ferner befinden sich Gastronomiebetriebe und kulturelle Einrichtungen, wie z.B. Museen und Theater, in den Gebäuden. Der Mietvertrag zwischen der HHLA und der Freie und Hansestadt Hamburg war zunächst bis zum 31. März 2005 befristet. Derzeit wird über einen Neuabschluss des Mietvertrags zwischen der HHLA und der Freie und Hansestadt Hamburg verhandelt. Die

Freie und Hansestadt Hamburg hat mit der HHLA die Beibehaltung der bisherigen Mietvertragsbestimmungen vereinbart, bis die Verhandlungen über den Anschlussvertrag abgeschlossen sind.

Ferner hat die Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH Grundstücke des Fischmarkts Hamburg Altona an der Großen Elbstraße mit einer Größe von rund 66.900 m² von der Freien und Hansestadt Hamburg angemietet und führt hierauf einen Betrieb der Fischverarbeitung und Fischveredelung. Darüber hinaus werden Gewerbeflächen zur Fischverarbeitung und als Büro-, Lager- und Verkaufsflächen vermietet.

Das wirtschaftliche Ergebnis der Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH und der Vermietung der Speicherstadtgebäude ist dem Teilkonzern Immobilien zugewiesen (siehe hierzu „Angaben über das Kapital der HHLA und anwendbare Vorschriften — Speicherstadt-Aktien“).

Weitere Standorte der HHLA-Gruppe außerhalb Hamburgs

Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über den wesentlichen Grundbesitz der HHLA-Gruppe im In- und Ausland außerhalb Hamburgs.

| <u>Standort</u> | <u>Miete / Eigentum / Erbbaurecht</u> | <u>Größe m²*</u> | <u>Wesentliche Nutzung</u> |
|-------------------------------------|---|--|--|
| Cuxhaven** | Erbbaurecht / Miete | ca. 240.000, davon 11.415 Erbbaurecht | Betrieb eines Terminals für RoRo Verkehr, Container, Massenstückgut und Projektladungen |
| Lübeck | Eigentum | 78.265 | Betrieb eines Container Terminals |
| Odessa, Ukraine | Miete | 145.000 | Betrieb eines Container Terminals |
| Prag, Tschechien*** | Eigentum | 315.000 | Betrieb eines Bahnterminals |
| Zlin, Tschechien*** | Eigentum | 65.000 | Betrieb eines Bahnterminals |
| Dunajská, Slowakei*** | Eigentum | 220.000 | Betrieb eines Bahnterminals |
| Pruszkow, Warschau, Polen**** | Miete | 37.300 | Betrieb eines Bahnterminals |
| Slawkow, Katowice, Polen**** | Miete | 12.000 | Betrieb eines Bahnterminals |
| Woclaw, Polen**** | Miete | 38.300 | Betrieb eines Bahnterminals |
| Gadki, Poznan, Polen**** | Miete | 14.500 | Betrieb eines Bahnterminals |

* Bei den aufgeführten Größen handelt es sich um gerundete Angaben.

** An der CuxPort GmbH, Cuxhaven, hält die HHLA 25,1%.

*** An der METRANS-Gruppe, der Betreiberin der Bahnterminals in Tschechien, der Slowakei und in Ungarn, hält die HHLA 50,1%.

**** An der POLZUG Intermodal GmbH, der Betreiberin der Bahnterminals in Polen, hält die HHLA 33,3%.

Die TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, an der die HHLA zu 50% beteiligt ist, unterhält Betriebsstätten in Berlin, Bremerhaven, Duisburg, Frankfurt (Zentrale), Hamburg, Kornwestheim, München und Nürnberg. Hierbei handelt es sich in allen Fällen um angemietete Büroräume.

Rechtsstreitigkeiten und Verwaltungsverfahren

Wie andere Unternehmen war und ist auch die HHLA-Gruppe im Zusammenhang mit ihrer gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von Zeit zu Zeit Ansprüchen und Klagen ausgesetzt. Als Unternehmen, das genehmigungsbedürftige Anlagen betreibt und mit gefährlichen Gütern umgeht oder diese transportiert, ist die HHLA-Gruppe darüber hinaus im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit regelmäßig an behördlichen Verfahren und Untersuchungen beteiligt, z.B. im Zusammenhang mit immissionsschutzrechtlichen oder baurechtlichen Genehmigungen von Umschlag- oder Lageranlagen. Weder die HHLA noch ihre Tochtergesellschaften sind jedoch derzeit oder waren während des letzten Jahres — abgesehen von den nachstehend beschriebenen Verfahren — von staatlichen Interventionen, Gerichts- oder Schiedsverfahren betroffen, die nach Ansicht der Gesellschaft eine erhebliche

Auswirkung auf die Finanzlage oder Rentabilität der HHLA-Gruppe haben könnten oder in jüngster Zeit gehabt haben. Solche Interventionen oder Verfahren sind nach Kenntnis der HHLA-Gruppe auch nicht angedroht.

Planfeststellungsverfahren mit Beteiligung der HHLA-Gruppe

Die HHLA-Gruppe ist für ein weiteres Mengenwachstum im Containerumschlag auf einen Ausbau ihrer vorhandenen Terminalkapazitäten angewiesen. Geplant ist die Erweiterung des HHLA Container Terminals Burchardkai, des HHLA Container Terminals Altenwerder sowie des HHLA Container Terminals Tollerort. Nach § 31 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sowie §§ 48, 55 Hamburgisches Wassergesetz (HWaG) bzw. § 14 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) bedarf ein derartiger Ausbau der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens.

Planfeststellungsverfahren Burchardkai

In dem Verfahren um den Ausbau des HHLA Container Terminals Burchardkai hat die Freie und Hansestadt Hamburg auf Antrag der HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH sowie der Hamburg Port Authority am 22. Februar 2006 einen Planfeststellungsbeschluss für Ausbaumaßnahmen erlassen. Danach sollen auf einer Länge von etwa 1.100 m die Schiffsliegeplätze 2 bis 4 ausgebaut werden, um eine Abfertigung von Containerschiffen größerer Klassen zu ermöglichen. Dazu soll die neue Kaimauer etwa 18 m in das Hafenbecken verschoben und die Zufahrt zu den Liegeplätzen sowie die Liegewanne auf eine Tiefe von 16,5 m ausgebaggert werden. Gegen diesen Beschluss haben insgesamt 31 Eigentümer von Grundstücken auf der Nordseite der Elbe im Bereich Neumühlen und Ovelgönne am 30. März 2006 Klage erhoben, mit der sie die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, hilfsweise die Anordnung von zusätzlichen Bestimmungen zum aktiven und passiven Lärmschutz, erreichen wollen. Einige Kläger haben zusätzlich Widerspruch gegen die Baugenehmigung zum Ausbau des Containerbahnhofs auf dem HHLA Container Terminal Burchardkai erhoben.

Am 20. September 2006 fand in dem Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss ein Erörterungstermin statt. Einen Termin zur mündlichen Verhandlung hat es noch nicht gegeben. Parallel zum gerichtlichen Verfahren versuchen die Parteien, sich gütlich zu einigen, und verhandeln über einen Vergleich, der auch die Rücknahme der Widersprüche gegen die Baugenehmigung zum Ausbau des Containerbahnhofs auf dem HHLA Container Terminal Burchardkai umfassen soll.

Am 11. Oktober 2006 haben die HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH sowie die Hamburg Port Authority einen Antrag auf Anordnung des Sofortvollzuges des Planfeststellungsbeschlusses beim Verwaltungsgericht Hamburg gestellt und diesen mit dem besonderen öffentlichen Interesse an einem raschen Baubeginn begründet. Mit Beschluss vom 30. Oktober 2006 hat das Verwaltungsgericht Hamburg dem Antrag stattgegeben. Gegen den Beschluss haben die Antragsgegner am 6. Dezember 2006 Beschwerde beim Oberverwaltungsgericht Hamburg eingereicht. Weitere verfahrensleitende Verfügungen sind vom Beschwerdegericht jedoch bislang nicht ergangen.

Sollte keine Einigung mit den Klägern möglich sein, besteht die Gefahr, dass sich der Ausbau des Burchardkais verzögert. Insbesondere ist nicht auszuschließen, dass das Vorhaben gänzlich untersagt wird, was jedoch nach derzeitiger Einschätzung der Rechtslage durch die HHLA für unwahrscheinlich gehalten wird. Allerdings könnte der Planfeststellungsbeschluss ggf. mit weiteren Auflagen für die HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH versehen werden, die wiederum erhebliche nachteilige finanzielle und wirtschaftliche Auswirkungen auf die Ertragslage der Gesellschaft haben könnten.

Planfeststellungsverfahren Altenwerder

Ein Planfeststellungsverfahren nach § 14 WaStrG zum weiteren Ausbau des HHLA Container Terminals Altenwerder wurde bisher nicht eingeleitet. Für den geplanten Bau eines weiteren Liegeplatzes am HHLA Container Terminal Altenwerder ist jedoch die Durchführung eines entsprechenden Verfahrens erforderlich. In einem zukünftigen Verfahren ist ebenfalls mit Einwendungen und ggf. Rechtsmitteln Dritter zu rechnen, die den Ausbau des HHLA Container Terminals Altenwerder verzögern, erschweren oder verhindern könnten.

Planfeststellungsverfahren Tollerort

Das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des HHLA Container Terminals Tollerort, insbesondere der Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr und des Liegeplatzes 5, wurde mit Antragstellung der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH und der Hamburg Port Authority am 12. Oktober 2006 eingeleitet. Die zuständige Behörde hat am 17. August 2007 den beantragten Planfeststellungsbeschluss erlassen; der Beschluss ist rechtskräftig.

Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassung der Elbe

Die HHLA-Gruppe ist im Rahmen ihres Geschäftsbetriebs auch auf die Fahrrinnenanpassung in der Unter- und Außenelbe angewiesen. Die durchzuführenden Planfeststellungsverfahren für diese Ausbaumaßnahmen wurden mit Antragstellung seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der Hamburg Port Authority im September 2006 eingeleitet. Die HHLA-Gruppe ist an diesen beiden Verfahren nicht direkt beteiligt. Allerdings engagiert sich die Gesellschaft in der Initiative „Zukunft Elbe“, die u.a. Lobbyarbeit für eine Fahrrinnenanpassung betreibt. Unmittelbaren Einfluss auf diese Planfeststellungsverfahren kann die HHLA-Gruppe jedoch nicht nehmen. Die Planungsarbeiten bezüglich der Antragstellung in den Planfeststellungsverfahren sind mittlerweile nach Kenntnis der Gesellschaft abgeschlossen. Ein Erörterungstermin o. ä. hat bisher noch nicht stattgefunden. Auf politischer Ebene wird nach Kenntnis der HHLA gegenwärtig mit einem Planfeststellungsbeschluss nicht vor Ende 2008 gerechnet. In diesen Verfahren wurden zahlreiche Einwendungen erhoben und es ist mit Rechtsmitteln Dritter zu rechnen, da das Vorhaben umweltpolitisch hoch umstritten ist. Insbesondere steht nach dem neuen Umwelthaftungsgesetz auch Umweltverbänden der Rechtsweg gegen derartige Planfeststellungsverfahren offen. Jedenfalls bestehen erhebliche rechtliche Risiken, ob und wann es tatsächlich zu einem Ausbau der Außen- und Unterelbe, wie von der HHLA-Gruppe erwünscht, kommen wird. Weitergehende Informationen zur Fahrrinnenanpassung sind im Abschnitt „Marktumfeld — Der Markt für den seeseitigen Containerumschlag in Hamburg — Infrastrukturmaßnahmen — Fahrrinnenanpassung der Elbe“ enthalten.

Schadensersatzforderungen der Cejen Engenharia Ltda., Brasilien

Die CEJEN ENGENHARIA LTDA. („CEJEN“), eine in Brasilien ansässige Gesellschaft, hat mit Schreiben vom 31. Mai 2006 von der HHLA Schadensersatz in Höhe von etwa € 62 Mio. gefordert.

Der Anspruch wird auf die Beteiligung der HHLA do Brasil Ltda., einer ehemaligen brasilianischen Tochtergesellschaft der HHLA, an der TERFRAN - Terminal Portuário São Francisco do Sul S/A gestützt. Die TERFRAN beabsichtigte, einen Terminal in Francisco do Sul/Brasilien zu bauen und zu betreiben. CEJEN war zunächst alleiniger Inhaber aller Anteile an der TERFRAN. Im Jahr 2002 übernahm die HHLA do Brasil Ltda. von CEJEN einen Anteil von 26%. Nach etwa einem Jahr veräußerte jedoch die HHLA do Brasil Ltda. die Beteiligung an einen anderen Gesellschafter der TERFRAN .

CEJEN behauptet, sie habe darauf vertraut, HHLA werde die Fertigstellung des Terminals durch die Bereitstellung von Know-how und Geld ermöglichen. Dazu sei es jedoch durch den Ausstieg der HHLA do Brasil Ltda. bei TERFRAN nicht gekommen, wodurch CEJEN ein Schaden in der genannten Höhe entstanden sei.

Eine Klage wurde bisher nicht eingereicht; das letzte Schreiben der CEJEN stammt vom Dezember 2006. Die HHLA hält die Erfolgsaussichten einer eventuellen Klage für gering. Es liegen zwei Gutachten zum brasilianischen Recht vor, die zu dem Ergebnis gekommen sind, dass eine erfolgreiche Inanspruchnahme der HHLA unwahrscheinlich ist. Darüber hinaus besteht kein Abkommen mit Brasilien, das die Vollstreckung eines brasilianischen Urteils in Deutschland zulassen würde, weil es nach Auffassung der HHLA für eine Klage in Brasilien gegen die HHLA nach deutschem Recht keinen Gerichtsstand gibt; die HHLA do Brasil Ltda. ist inzwischen vollständig liquidiert, und auch ansonsten verfügt die HHLA-Gruppe über keine Vermögenswerte in Brasilien.

Hubwerksmotoren der Containerbrücken des HHLA Container Terminals Altenwerder

Die Shanghai Zhenhua Port Machinery Co., Shanghai, hat der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH Hubwerksmotoren für die Containerbrücken am HHLA Container Terminal Altenwerder geliefert und diese vor Ort eingebaut. In einem selbstständigen Beweisverfahren vor dem Landgericht Hamburg soll derzeit festgestellt wer-

den, ob von der HHLA vermutete Serienschäden an den Haupthubwerksmotoren bestehen. Seit Inbetriebnahme der Containerbrücken auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder sind Schäden an den Lagern der Haupthubwerksmotoren bereits nach wenigen tausend Betriebsstunden aufgetreten, obwohl die vertraglich vereinbarte Mindestlebensdauer dieser Lager 30.000 Betriebsstunden beträgt.

Die HHLA hat im Vorfeld ein Gutachten erstellen lassen, das die Motoren überprüft hat. Dieses Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Motoren falsche Lager bzw. falsche Passungen enthalten haben. Das Gutachten wurde vorgerichtlich zurückgewiesen. Im selbstständigen Beweisverfahren wurde nunmehr das Gutachten eines weiteren Sachverständigen vorgelegt. Dieses Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Hubwerksmotoren mangelbehaftet sind. Nach dem zweiten Gutachten ist es erforderlich, die Passungen der Lagersitze an den Motoren zu verändern; zusätzlich sei eine Überarbeitung der Motorenfundamente erforderlich. Ferner sind im Zuge der Untersuchungen weitere Mängel an den Motoren zutage getreten, die im Rahmen von Ergänzungsfragen zum Verfahrensgegenstand gemacht wurden. Die Kosten für eine Beseitigung der Mängel werden voraussichtlich bei € 351.000 liegen. Die Gesellschaft geht davon aus, jedenfalls einen Teil der für die Mängelbeseitigung anfallenden Kosten ersetzt zu erhalten.

Bahnkrane auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder

Die DSD Hilgers Stahlbau GmbH, Rheinbrohl, hat der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH Kranfahrwerke für die dort betriebenen Bahnkrane geliefert. In einem selbstständigen Beweisverfahren vor dem Landgericht Hamburg soll festgestellt werden, ob der eingetretene übermäßige Verschleiß der Laufrollenspurkränze auf Konstruktionsmängel der Kranfahrwerke und Katzfahrwerke zurückzuführen ist. Die Beantwortung der dem Gutachter vorgelegten Beweisfragen bedarf einer umfangreichen Überprüfung der Bahnkrane. Ein Gutachten ist derzeit in Bearbeitung. Die Kosten für die Instandsetzung der Kräne werden auf € 400.000 bis € 1,9 Mio. geschätzt.

Umwelt- und sonstige öffentlich-rechtliche Fragen

Entsprechend den im Abschnitt „*Rechtliches Umfeld*“ beschriebenen regulatorischen Vorgaben hat die HHLA technische und sicherheitstechnische Standards sowie Umweltstandards bei Bau, Betrieb und Instandhaltung der von ihr betriebenen Anlagen, insbesondere von Umschlag- und Lageranlagen, zu beachten.

Umweltsituation der Standorte

Im gesamten Bereich des Hamburger Hafens ist aufgrund der langjährigen industriellen Nutzung mit umfangreichen Altlasten und schädlichen Bodenveränderungen im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) zu rechnen. Da der Hamburger Hafen während des Zweiten Weltkriegs Ziel zahlreicher Bombenangriffe war, kann der Boden auch durch Kampfmittel, insbesondere Fliegerbomben, kontaminiert sein. In der Vergangenheit hat die HHLA-Gruppe sowohl schädliche Bodenverunreinigungen, Altlasten als auch Kampfmittel auf den von ihr genutzten Flächen festgestellt.

Die Kosten für die Beseitigung von Kampfmitteln im Hamburger Hafen trägt grundsätzlich die Freie und Hansestadt Hamburg und die Kosten für deren Sondierung, Freilegung und das Wiederherstellen der Flächen der jeweilige Eigentümer, d.h. die Hamburg Port Authority. Allerdings bestimmen die jeweils anwendbaren „Allgemeinen Vertragsbestimmungen für die Vermietung von Hafen- und Hafenindustriegrundstücken“ (AVB HI), die regelmäßig von der Hamburg Port Authority bei der Vermietung der Hafentflächen vereinbart werden, dass der Mieter (hier: HHLA-Gruppe) den Vermieter von sämtlichen Ansprüchen Dritter aus dem Zustand des Grundstücks freizustellen hat. Dem Wortlaut nach bürdet diese Klausel der HHLA-Gruppe als Mieterin von Hafentflächen das wirtschaftliche Risiko der Kampfmittel Sondierungen auf. Für die geplanten Erweiterungen des HHLA Container Terminals Burchardkai und des HHLA Container Terminals Tollerort muss eine Kampfmittel Sondierung durchgeführt werden. Da bei den bisherigen Erweiterungsarbeiten auf dem HHLA Container Terminal Burchardkai bereits entsorgungspflichtige Kampfmittel gefunden wurden, hält es die HHLA für wahrscheinlich, auch bei dem weiteren Ausbau des HHLA Container Terminals Burchardkai und des HHLA Container Terminals Tollerort auf Kampfmittel zu stoßen. Die HHLA-Gruppe hat mit der Hamburg Port Authority jedoch vereinbart, dass die Kosten für Kampfmittel Sondierungen auf dem HHLA Container Terminal Burchardkai und dem O'Swaldkai zu 80% von der Hamburg Port Authority und zu 20% von der HHLA-Gruppe zu tragen sind.

Der HHLA ist das Vorhandensein von Altlasten an zwei Standorten auf dem Erweiterungsgebiet des HHLA Container Terminals Tollerort bekannt. Nach den bodenschutzrechtlichen Bestimmungen, die für Altlasten und schädliche Bodenveränderungen gelten, dürfen grundsätzlich neben dem Eigentümer auch Mieter bzw. Pächter von Grundstücken zur Sanierung kostenpflichtig herangezogen werden. Nach den AVB-HI müsste die HHLA-Gruppe die Hamburg Port Authority zudem vollumfänglich freistellen, selbst wenn die Hamburg Port Authority als Zustandsstörer verantwortlich gemacht werden würde. Lediglich für die Flächen des HHLA Container Terminals Altenwerder und des Güterverkehrszentrums Altenwerder hat sich die Hamburg Port Authority verpflichtet, ab einem bestimmten Kontaminationsgrad (höher als LAGA Z 1.2) 90% der anfallenden Entsorgungskosten für Bodenaushub aufgrund vorhandener Bodenverunreinigungen zu tragen.

Grundsätzlich kann bei der Durchführung von Baumaßnahmen die Pflicht zur Entsorgung kontaminierten Aushubmaterials entstehen (siehe dazu auch: „*Rechtliches Umfeld — Genehmigungsrechtliche Situation und umweltrechtliche Rahmenbedingungen*“). In der Vergangenheit sind gegenüber der HHLA-Gruppe jedoch keine finanziell erheblichen behördlichen Anordnungen zur Sanierung von Altlasten oder schädlichen Bodenveränderungen ergangen, da in der Regel nur Bauarbeiten an der Oberfläche, nicht jedoch im Boden durchgeführt wurden.

Hochwasserschutz

Ein Großteil der Fläche des Hamburger Hafens ist durch private Hochwasserschutzanlagen (sog. Hafenspolder) geschützt. Die Länge der Hochwasserschutzwände und -deiche an den Hafenspoldern beträgt ca. 107 km; die Länge der öffentlichen Hauptdeichlinie ca. 100 km (Quelle: Hamburg Port Authority, 2005). Auf diese Weise ist ein Bereich von ca. 2.250 ha des Hamburger Hafens sturmflutgeschützt. Grundsätzlich treffen nach der Hamburger Polderordnung vom 13. Dezember 1977 den Inhaber der tatsächlichen Gewalt über eine Hochwasserschutzanlage die Unterhaltungs- und Verteidigungslast. Dies beinhaltet u.a. die Pflicht zur Benennung eines Hochwasserschutzbeauftragten und Einsatzleiters sowie zur Aufstellung eines Unterhaltungs- und Verteidigungsplans. Die Eigentümer von privaten Hochwasserschutzanlagen haben sich jedoch zumeist in sog. Poldergemeinschaften zusammengeschlossen und der jeweiligen Poldergemeinschaft Bau, Betrieb, Unterhaltung und Verteidigungsvorsorge der Hochwasserschutzanlage gegen Entgelt übertragen. Die Unternehmen der HHLA-Gruppe, deren Betriebsstätten im Hamburger Hafen gelegen und hochwassergefährdet sind, sind mit Ausnahme von der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH (CTT), Mitglieder von Poldergemeinschaften oder unterhalten Einzelpolder. Der Hochwasserschutz bei CTT ist durch operative Schutzmaßnahmen (Umfuhr von gefährdeten Containern) organisiert. Im Hafen haben die Hochwasserschutzanlagen eine Höhe von 7,5 m über Normalnull. Die Hauptdeichlinie, die als Hochwasserschutzanlage für die Stadt dient, erreicht eine Höhe zwischen 7,50 m und 8,50 m über Normalnull. Zusätzlich sind sechs Sturmflutsperrwerke zum Schutz der Stadt vorhanden, sowie weitere drei Sperrwerke im Polder Peute. Die bisher höchste Sturmflut im Januar 1976 erreichte an der Messstelle in St. Pauli einen Pegel von 6,45 m über Normalnull. Weitere Teile des Hafennutzungsgebietes liegen auf sturmflutsicher erhöhten Flächen, sog. Warften und hinter der Hauptdeichlinie. Andere Bereiche liegen ferner in durch Hochwasserschutzwände gesicherten Poldern (Quelle: Hamburg Port Authority, 2005).

Hochwasseruntersuchungen einer unabhängigen Senatskommission haben allerdings ergeben, dass zukünftig deutlich höhere Maximalhochwasserstände zu befürchten sind als heutzutage. Bei diesen Maximalhochwasserständen bestehen Defizite der privaten Hochwasserschutzanlagen der HHLA-Gruppe; auch greifen operative Schutzmaßnahmen bei CTT ggf. nicht uneingeschränkt. Im Hinblick auf die Gefahr höherer Maximalhochwasserstände hat die Senatskommission einen neuen Bemessungswasserstand festgelegt, der als Grundlage für den Bau und die Anpassung von Hochwasserschutzanlagen dient. Im Hamburger Stadtgebiet sollen sämtliche öffentlichen Hochwasserschutzanlagen bis zum Jahr 2012 an die neuen Bemessungsansätze angepasst werden. Für die Anpassung der bestehenden privaten Hochwasserschutzanlagen im Hamburger Hafen ist die HHLA-Gruppe selbst verantwortlich. Eine Anpassung dieser privaten Hochwasserschutzanlagen wurde für einen Teil der von der HHLA-Gruppe genutzten Flächen (den Polder 11) bereits beschlossen und soll bis zum Jahr 2011 umgesetzt werden. Für andere Flächen (die Polder 22 und 23) steht die Entscheidung über die Anpassung der bestehenden privaten Hochwasserschutzanlagen an die neuen Anforderungen noch aus.

Genehmigungssituation

Die HHLA-Gruppe betreibt eine Vielzahl von Anlagen und plant für die Zukunft den Abriss oder den Umbau alter Anlagen sowie die Errichtung neuer Anlagen. Die Errichtung baulicher Anlagen sowie deren Abbruch oder Nutzungsänderung bedürfen in der Regel einer Genehmigung nach der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) und, sofern Anlagen Bezug zum Wasser aufweisen, wie etwa die Containerbrücken, deren Ausleger über das Hafenecken gebaut sind, einer wasserrechtlichen Genehmigung. Sofern der Bau oder Betrieb einer Anlage schädliche Umwelteinwirkungen nach § 4 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) hervorrufen oder in anderer Weise die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft gefährden, erheblich benachteiligen oder erheblich belästigen, bedürfen sie einer Genehmigung nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz. Dies gilt insbesondere für Anlagen zur Lagerung-, Be- und Entladung von gefährlichen oder umweltgefährdenden Stoffen sowie staub- oder lärmemittierenden Anlagen. Betroffen von dieser Genehmigungspflicht sind insbesondere die Tanklager oder Gefahrgutwannen auf den Container Terminals.

Weitere für die HHLA-Gruppe wesentliche Genehmigungserfordernisse ergeben sich insbesondere aus dem Hamburgischen Abwassergesetz für den Bau von Grundstücksentwässerungsanlagen, aus der Polderordnung für den Bau oder die Veränderung einer privaten Hochwasserschutzanlage sowie aus eisenbahnrechtlichen Genehmigungsanforderungen.

Nach Übersicht der Gesellschaft ist die HHLA-Gruppe im Besitz sämtlicher erforderlicher Genehmigungen. Es gab in den vergangenen Jahren keine Rechtsstreitigkeiten bei der Erteilung der erforderlichen Genehmigungen. Ferner sind der HHLA-Gruppe mit Ausnahme der im Abschnitt „*Rechtsstreitigkeiten und Verwaltungsverfahren — Planfeststellungsverfahren mit Beteiligung der HHLA-Gruppe — Planfeststellungsverfahren Burchardkai*“ genannten Widersprüche von Anwohnern gegen die Baugenehmigung zum Ausbau des Containerbahnhofs keine Widersprüche oder Klagen Dritter gegen Genehmigungen bekannt, die zu einer ernsthaften Beeinträchtigung des Geschäftsbetriebs der HHLA-Gruppe führen könnten. Ebenso sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass eine Genehmigung ganz oder zum Teil widerrufen oder zurückgenommen werden soll.

Öffentliche Förderung

Die HHLA-Gruppe hat in den vergangenen Jahren u.a. folgende wesentliche Beträge als Fördermittel erhalten bzw. beantragt:

- CuxPort GmbH: rund € 4,6 Mio. als Bundeszuschuss im Jahr 2002 sowie weitere Investitionszuschüsse aus Landesmitteln in Höhe von € 1,8 Mio.
- HHLA: rund € 4,5 Mio. als Bundesmittel im Jahr 2001*
- HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH: rund € 3,4 Mio. als Bundesmittel verteilt auf die Jahre 2005/2006
- HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH: rund € 10,4 Mio. als Bundesmittel im Jahr 2001; ein Antrag auf Förderung des weiteren Ausbaus des Terminals wird derzeit vorbereitet
- HHLA Container Terminal Tollerort GmbH: Für den Ausbau des HHLA Container Terminals Tollerort wurde ein Antrag auf Gewährung von ca. € 22 Mio. Fördermittel gestellt. Über den Antrag wurde noch nicht entschieden.

Die Mittel wurden teilweise gänzlich in Form verlorener Zuschüsse und teilweise als Zuschuss kombiniert mit einem zinslosen Darlehen gewährt. Der Darlehensanteil beträgt in den jeweiligen Fällen 20% und ist in der Regel über 20 Jahre zu tilgen.

Sämtliche vorstehende Fördermittel wurden unter Auflagen gewährt. Insbesondere dürfen die Fördermittel nur zweckgebunden verwendet werden, und von den eingereichten Planungen darf nicht ohne Zustimmung der Bewilligungsbehörde abgewichen werden. Ferner dürfen geförderte Anlagen nicht ohne Zustimmung der

* Diese Mittel wurden dem „Betrieb Container“ der HHLA für den Ausbau des HHLA Container Terminals Burchardkai gewährt. Im Rahmen der Ausgliederung wurden die Mittel der HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH zugewiesen.

Bewilligungsbehörde während der Bindungsfrist vermietet, verpachtet oder einem Dritten überlassen werden. Die Bindungsfrist variiert zwischen fünf und 20 Jahren. Ferner werden die Empfänger der Fördermittel verpflichtet, die geförderten Anlagen Dritten diskriminierungsfrei, insbesondere zu marktgerechten Preisen, anzubieten. Der Gesellschaft sind keine Anhaltspunkte für eine mögliche Rückforderung von Fördermitteln bekannt.

Versicherungsschutz

Die HHLA-Gruppe verfügt über ein zentral von der HHLA gesteuertes und laufend an aktuelle Gegebenheiten angepasstes Versicherungsprogramm.

Die HHLA-Gruppe schließt Versicherungen anhand der Analyse des internen Risikomanagements entweder als Gruppenversicherung oder zur Abdeckung besonderer Risiken als Individualversicherung ab. Dabei werden, sofern dies von der Gesellschaft als angemessen erachtet wird, Selbstbehalte vereinbart. Das Versicherungsprogramm der HHLA-Gruppe umfasst insbesondere Betriebshaftpflicht-, Verkehrshaftungs- und Umweltschadensversicherungen sowie Sachversicherungen für Gebäude, Anlagen und Maschinen sowie weitere, übliche Versicherungen. Betriebsunterbrechungsversicherungen gegen Schäden, die durch Betriebsunterbrechungen aufgrund eines Stromausfalls oder des Ausfalls von IT-Applikationen entstehen können, hat die HHLA nicht abgeschlossen. Die Gesellschaft ist der Ansicht, dass entsprechende Risiken angemessen durch Notstromaggregate und IT-Backups abgesichert sind. Betriebsunterbrechungsversicherungen gegen Schäden, die durch Betriebsunterbrechungen aufgrund von Naturereignissen wie Sturmfluten und/oder einer Blockade der Elbe, z.B. durch havarierte Schiffe, entstehen, hat die HHLA-Gruppe ebenfalls nicht abgeschlossen. Die Absicherung solcher Schäden ist nach Ansicht der Gesellschaft nach Abwägung aller Risiken mit den aufzuwendenden Versicherungsbeiträgen nicht erforderlich.

Die HHLA hat für die Mitglieder ihrer Organe eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O Versicherung) mit einer Versicherungssumme von € 50.000.000,00 p.a. abgeschlossen. Die D&O Versicherung besteht zum Schutz für Vermögensschäden, die durch Pflichtverletzungen bei Ausübung der Tätigkeit der Organe entstehen.

Nach Auffassung der HHLA und der von ihr beauftragten Versicherungsmakler ist der Versicherungsschutz der HHLA Gruppe einschließlich der jeweiligen Deckungssummen und Bedingungen der Versicherungen branchenüblich und nach derzeitigem Kenntnisstand angemessen. Die HHLA kann allerdings nicht gewährleisten, dass ihr keine Verluste entstehen oder Ansprüche gegen sie erhoben werden, die über den Umfang des betreffenden Versicherungsschutzes hinausgehen. Die Angemessenheit des aktuellen Versicherungsschutzes für Haftpflichtrisiken aus Hochwasserschäden wird aufgrund der Erkenntnis von Defiziten im Hochwasserschutz (siehe „— *Hochwasserschutz*“) derzeit überprüft. Gegebenenfalls wird die HHLA eine Anpassung des Versicherungsschutzes vornehmen.

RECHTLICHES UMFELD

Die Unternehmen der HHLA-Gruppe unterliegen in jedem Land, in dem sie tätig sind, den dort jeweils anwendbaren Gesetzen und Vorschriften in Bezug auf ihren Geschäftsbetrieb. Sie sind dabei teilweise strengen regulatorischen Anforderungen unterworfen, insbesondere soweit sie mit Stoffen umgehen, die schädliche Einwirkungen auf Menschen oder die Umwelt haben können, wie z.B. der Umschlag, die Lagerung und der Transport umweltgefährdender Stoffe und gefährlicher Güter. Zu diesen regulatorischen Anforderungen gehören insbesondere Vorschriften über die technische Sicherheit, zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit sowie Regelungen zum Schutz der Umwelt. Die Anwendung der jeweiligen Vorschriften hängt von den spezifischen Gegebenheiten der Standorte ab. So ist beispielsweise die Genehmigungsbedürftigkeit einer Anlage von vielen Einzelfaktoren abhängig, u.a. dem konkreten Anlagezweck, den jeweils von der Anlage ausgehenden Emissionen, der Kapazität oder dem Vorhandensein eventueller Nebenanlagen.

Die regulatorischen Rahmenbedingungen für die HHLA-Gruppe unterliegen einem ständigen Wandel und werden auf nationaler und internationaler Ebene, vor allem auch durch die Europäische Gemeinschaft, fortlaufend an den technischen Fortschritt und das gesteigerte Sicherheitsbedürfnis und Umweltbewusstsein der Bevölkerung angepasst. Solche Anpassungen und Verschärfungen können negative Auswirkungen auf die Betriebskosten der HHLA-Gruppe haben, insbesondere weil Anordnungen der Behörden und gesetzliche Verschärfungen technische Nachrüstungen der Anlagen erforderlich machen können, die mit erheblichen Investitionen verbunden sein können. Die wesentlichen rechtlichen Grundlagen für die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe stellen sich wie folgt dar:

Hafenentwicklung, Erweiterung und Instandhaltung

Der Hauptteil der wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA-Gruppe ist im und am Hamburger Hafen konzentriert. Daher wird das regulatorische Umfeld wesentlich durch das Hamburgische Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) vom 25. Januar 1982 bestimmt, welches die Rahmenbedingungen für das strukturelle Umfeld bestimmt, das für eine sichere Entwicklung des Geschäftsbetriebs im Hamburger Hafengebiet maßgeblich ist.

Ziel des HafenEG ist es, die Hafenentwicklung durch Erweiterung und Weiterentwicklung des vorhandenen Hafens sicherzustellen. Das Gesetz bezweckt, die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens als internationaler Universalhafen aus wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischen Gründen aufrecht zu erhalten, ein festes Ladungsaufkommen zu sichern und die aufwendige öffentliche Infrastruktur möglichst wirkungsvoll zu nutzen. Konkretisiert wird dieses Ziel im (rechtlich unverbindlichen) Hafenentwicklungsplan 2005, der u.a. die Strategien und Maßnahmen für die Entwicklung des Hafens festlegt.

Der Hamburger Hafen wird nach dem sog. „Landlord-Modell“ bewirtschaftet, bei dem die öffentliche Hand Eigentümer der Hafenfläche bleibt und den Aufbau und die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Entsprechend sieht das HafenEG vor, dass die Freie und Hansestadt Hamburg das Eigentum an den Grundstücken des Hafengebietes erwerben soll und die ihr im Hafengebiet gehörenden Grundstücke in ihrem Eigentum zu behalten hat. Eine Übertragung des Grundstückseigentums ist nur an die Hamburg Port Authority, eine Anstalt des öffentlichen Rechts, zulässig, wobei die Hamburg Port Authority hinsichtlich des Eigentums an Hafengrundstücken denselben Bestimmungen unterworfen ist wie die Freie und Hansestadt Hamburg. Der Hamburg Port Authority steht darüber hinaus an allen Flächen im Hafengebiet ein gesetzliches Vorkaufsrecht zu, welches bei Verzicht auf die Freie und Hansestadt Hamburg übergeht (§ 13 HafenEG).

Das „Landlord-Modell“ führt zu einer Aufgabenteilung zwischen Staat und Privatwirtschaft. Die Entwicklung, Erweiterung und Bewirtschaftung des Hamburger Hafens und die dafür erforderliche dauernde Bereitstellung und Unterhaltung der allgemeinen und nutzerspezifischen Infrastruktur (z.B. Wasserstraßen, Straßen/Brücken, Eisenbahn, öffentlicher Hochwasserschutz, Grundstücke und Kaimauern) obliegt der Freie und Hansestadt Hamburg als öffentliche Aufgabe (§ 1 Abs. 5 Satz 1 HafenEG). Allerdings ist ein Großteil der Aufgaben durch Gesetz auf die speziell zu diesem Zweck gegründete Hamburg Port Authority übertragen worden. Zu den Aufgaben der Hamburg Port Authority zählen insbesondere die Schaffung einer öffentlichen Infrastruktur für alle Hafennutzer, die Ansiedlung von Unternehmen und die Vermietung von Hafengrundstücken. Private Hafenbetriebe sind hingegen für die Errichtung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Die Hamburg Port Authority schließt mit den Hafenbetrieben Miet- bzw. Pachtverträge mit einer Laufzeit von bis zu 30 Jahren (zu den Flächen

der HHLA-Gruppe im Hamburger Hafen siehe „*Geschäftstätigkeit — Standorte und Grundbesitz*“ sowie „*Wesentliche Verträge — Mietverträge über Grundstücke und Kaimauern im Hamburger Hafen*“). Außerhalb dieser vertraglichen Vereinbarungen hat die Hamburg Port Authority Anspruch auf Zahlung von Entgelten für die Benutzung bestimmter Einrichtungen des Anstaltsvermögens, wie z.B. der Hafeneisenbahn. Die Verkehrssicherungspflichten für die jeweiligen Anlagen (z.B. die Containerbrücken, Krananlagen oder AGVs) obliegen dem jeweiligen Hafenernehmer bzw. dem Anlagenbetreiber.

Der Hamburger Hafen ist über die Elbe mit der Nordsee und dem Hinterland verbunden. Für den Erhalt und Ausbau der Fahrinne der Elbe als Bundeswasserstraße ist jeweils bis zur Landesgrenze der Freie und Hansestadt Hamburg die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zuständig. Innerhalb der Landesgrenzen Hamburgs ist diese Zuständigkeit an die Freie und Hansestadt Hamburg delegiert, die sowohl die Elbe als auch angrenzende Hafengewässer unterhält und ausbaut. Der Ausbau der Elbe als Bundeswasserstraße bedarf in der Regel eines Planfeststellungsverfahrens nach § 14 Abs. 1 des Bundeswasserstraßengesetzes (zur geplanten Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe siehe „*Geschäftstätigkeit — Rechtsstreitigkeiten und Verwaltungsverfahren — Planfeststellungsverfahren für die Fahrinnenanpassung der Elbe*“). Zu den hoheitlichen Aufgaben der Freien und Hansestadt Hamburg gehört darüber hinaus die Wahrung der Sicherheit, Leichtigkeit und Umweltverträglichkeit des Schiffsverkehrs innerhalb des Hamburger Hafens sowie die Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren und Umweltbeeinträchtigungen. Im Bereich des Hamburger Hafens finden sich die Grundlagen dafür insbesondere in der Hafenverkehrsordnung vom 12. Juli 1979, welche grundsätzlich auf die Seeschiffahrtstraßen-Ordnung vom 22. Oktober 1998 und die Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 13. Juli 1977 verweist. Soweit die Elbe als Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vom 8. Oktober 1998.

Hafensicherheit

Terror- und Gefahrenabwehr (ISPS Code und Hafensicherheitsgesetz)

Bedingt durch den internationalen Terrorismus gelten in Häfen grundsätzlich strenge Sicherheitsanforderungen. Grundlage hierfür ist das Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See („International Convention for Safety of Life at Sea von 1974 — SOLAS“), welches 2002 geändert und ergänzt wurde, um den erhöhten und veränderten Sicherheitsanforderungen in der Seeschiffahrt und in Hafenanlagen gerecht zu werden. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Änderungen war die Aufnahme des International Ship and Port Facility Security Codes (ISPS-Code). Die Umsetzung dieser völkerrechtlichen Regelung erfolgte auf europäischer Ebene durch die EG-Verordnung Nr. 725/2004 vom 31. März 2004 sowie auf nationaler Ebene durch ein Vertragsgesetz des Bundes zur Änderung des SOLAS-Übereinkommens vom 22. Dezember 2003.

Ziel des ISPS-Codes ist die international einheitliche Installation von Präventivmaßnahmen zur Verhinderung terroristischer Angriffe auf Seeschiffe und Hafenanlagen, an denen diese Schiffe abgefertigt werden. Des Weiteren soll verhindert werden, dass Seeschiffe und Hafenanlagen als Anschlagziele oder als Transportmittel von Materialien und Personen für Terrorangriffe verwendet werden. Zudem wird die Koordination von staatlichen Stellen, Schifffahrt und Hafengewirtschaft zur Sicherstellung von Gefahrenabwehrmaßnahmen festgelegt sowie ein wirkungsvoller Datenaustausch gesichert. Für den Betreiber der Hafenanlage bedeutet die Umsetzung dieser Sicherheitsmaßnahmen, dass ein Beauftragter für die Gefahrenabwehr benannt sowie ausgebildet werden muss. Zudem muss auf Grundlage einer Risikobewertung der Behörden ein genehmigungspflichtiger Gefahrenabwehrplan erstellt und umgesetzt werden.

Im Bereich des Hamburger Hafens dient das Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) vom 6. Oktober 2005 der Umsetzung und Konkretisierung der vorgenannten internationalen Bestimmungen. Das Gesetz enthält weitreichende Regelungen, um den erhöhten Anforderungen an die Sicherheit des Hamburger Hafens, insbesondere dem Schutz vor terroristischen Anschlägen gerecht zu werden. Der Polizei steht ein umfangreicher Maßnahmenkatalog zur Gefahrenabwehr zur Verfügung. Hierzu zählen die Identitätsfeststellung von Personen (§ 2 HafenSG), ein Betretungs-, Besichtigungs- und Durchsuchungsrecht von Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr (§ 3 HafenSG) sowie die Kontrolle des Umschlags, der Bereitstellung und Beförderung gefährlicher Güter (§ 4 HafenSG).

Dem Betreiber der Hafenanlage — dem Eigentümer oder dem Nutzungsberechtigten — werden Verantwortlichkeiten auferlegt. U.a. muss der Betreiber der Hafenanlage auf Grundlage der Risikobewertung der zuständigen Behörde (Designated Authority Hafensicherheit Hamburg) einen genehmigungspflichtigen Plan zur Gefahrenabwehr ausarbeiten und fortschreiben. Im Hinblick auf die Betriebsorganisation sieht § 9 Hafensicherheitsgesetz (Hafensicherheitsgesetz) die Bestellung eines Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage vor. Bei Vorliegen eines triftigen Grundes für die Annahme einer unmittelbaren Sicherheitsbedrohung kann die zuständige Behörde auf Grundlage von § 12 Hafensicherheitsgesetz ein Einlaufverbot für Schiffe erlassen. Die Details für die Anforderung an den Plan zur Gefahrenabwehr legt die Hafensicherheits-Durchführungsverordnung (Hafensicherheits-Durchführungsverordnung) vom 6. Februar 2007 fest. Die Hafensicherheitsbetriebe haben gemeinsam mit den für die Sicherheit im Hafen zuständigen Behörden eine Hafensicherheitskommission (HaSiKo) gegründet.

Die Terminalbetreiber müssen ihre Anlagen u.a. auch vor unbefugtem Zutritt sichern. Hierfür waren die Errichtung von Zugangskontrollen und die Umzäunung der Terminalgelände erforderlich.

Weitere Verschärfungen von Sicherheitsanforderungen in Häfen könnten sich in Zukunft aus einer geplanten EG-Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit von Lieferketten im Europäischen Binnenmarkt ergeben. Die Europäische Kommission hatte im Februar 2006 einen entsprechenden Verordnungsvorschlag unterbreitet, der jedoch auf zahlreiche Einwände der betroffenen Mitgliedstaaten und Unternehmen stieß und im Dezember 2006 zurückgezogen wurde. Derzeit steht eine Überarbeitung des Vorschlags an. Ob und wann die Europäische Kommission einen neuen Verordnungsentwurf vorlegen wird, ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht absehbar. Aufgrund dieser Unsicherheiten können derzeit keine belastbaren Aussagen über zukünftige Auswirkungen dieser Verordnung auf die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe getroffen werden.

Auch weitere Verschärfungen der Sicherheitsanforderungen in den USA können Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe haben, sofern durch die neuen Regelungen der Aufwand für den Umschlag von Exportware in oder über Häfen der USA erhöht wird. Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 hatten die USA die Vorschriften für die Sicherheit im Seeverkehr und in Häfen mit der Folge von Mehrkosten und erhöhtem Verwaltungsaufwand für Lieferungen in oder über die USA bereits verschärft. Kürzlich hat das US-amerikanische Department for Homeland Security die „Secure Freight Initiative“ (SFI) begonnen, die sich noch in der Testphase unter Beteiligung von anfangs nur zwei Häfen befindet. Die Initiative dient dazu, Container vor ihrer Verschiffung auf radioaktive Strahlung hin zu überprüfen. Zudem hat der US-amerikanische Kongress ein Gesetz verabschiedet, das auch bereits vom amerikanischen Präsidenten unterzeichnet wurde, nach dem ab dem 1. Juli 2012 sämtliche Seefracht, die in die Vereinigten Staaten transportiert wird, in ihrem Ausgangshafen durchleuchtet werden muss. Den betroffenen Häfen soll voraussichtlich ermöglicht werden, die Umsetzung um bis zu zwei weitere Jahre zu verschieben. (Siehe hierzu *„Risikofaktoren — Rechtliche Risiken — Verschärfungen der Sicherheitsvorschriften für den Seeverkehr in den USA und andernorts können auch auf europäischer Ebene erhebliche zusätzliche Kosten für die Einhaltung von Sicherheitsstandards für Häfen nach sich ziehen.“*).

Port Package I und II — EU-Kommissionsvorschläge

Die Erbringung von Hafendienstleistungen ist seit langer Zeit im Fokus der Rechtssetzung auf europäischer Ebene. Die EU-Kommission hat bereits zweimal den Entwurf einer „Richtlinie zur Verbesserung der Hafendienstleistungen“ vorgelegt. Dieses sog. „Port Package I“ (KOM (2001) 35) sowie „Port Package II“ (KOM (2004) 654) sind jedoch beide nicht verabschiedet worden. Das „Port Package I“ scheiterte am Widerstand im Europäischen Parlament, das „Port Package II“ wurde vor einem sich abzeichnenden Scheitern im Jahr 2006 zurückgezogen. Ziel der Richtlinienvorschläge war, neben der Öffnung des Markts für Hafendienstleistungen, die Errichtung eines gemeinschaftlichen Rechtsrahmens für deren Erbringung. So enthielt der Vorschlag für „Port Package I“ u.a. Vorgaben für ein Genehmigungsverfahren zur Zulassung von Hafendiensteanbietern, für ein Auswahlverfahren von Hafendiensteanbietern nebst maximalem Zeitraum, für den eine Konzession an diese erteilt werden kann und Einspruchsmöglichkeiten, sowie die Gewährleistung des Rechts zur Selbstabfertigung. Der Vorschlag für „Port Package II“ verschärfte die Zulassung von Hafendiensteanbietern sogar durch Einführung einer Genehmigungspflicht, verlängerte die maximale Geltungsdauer von Konzessionen an Hafendiensteanbieter und erweiterte das Recht auf Selbstabfertigung. Des Weiteren sollte durch „Port Package II“ für einheitliche Leitlinien zur Finanzierung von Seehäfen und Hafeninfrastrukturen durch öffentliche Mittel sowie für die finanzielle Transpa-

renz innerhalb der Hafenwirtschaft gesorgt werden. Von der Steigerung des Wettbewerbs zwischen den europäischen Häfen und innerhalb dieser Häfen selbst versprach sich die EU-Kommission eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen, um dem prognostizierten Anstieg des Ladungsaufkommens gerecht zu werden.

Die Kritik an den Vorschlägen richtete sich insbesondere gegen die Einführung einer obligatorischen Genehmigungspflicht für den Zugang zu sämtlichen Hafendiensten, gegen die fehlenden Regelungen für bereits vorhandene Verträge (Bestandsschutz, Übergangsfristen, Entschädigung), gegen die Vorschriften über die Selbstabfertigung sowie gegen die Erstreckung der Richtlinie auf Lotsendienste. Zudem bestand die Befürchtung, dass asiatische Terminalbetreiber, welche aufgrund ihrer Monopolstellung im jeweiligen Heimathafen hohe Renditen erwirtschafteten, in die Häfen der EU drängen würden und es in der Folge zu globalen Marktkonzentrationen und zu steigenden Umschlagentgelten hätte kommen können.

Ob und wann die EU-Kommission einen neuen Richtlinienentwurf zur Liberalisierung der Hafendienste vorlegen wird, ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht absehbar.

Rahmenbedingungen für den Hinterlandwaretransport

Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t unterliegt den Regelungen des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) vom 1. Juli 1998. Soweit die wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA-Gruppe den gewerblichen Güterkraftverkehr umfassen, unterfällt sie grundsätzlich der Erlaubnispflicht aus § 3 Abs. 1 GüKG. Die Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften wird vom Bundesamt für Güterverkehr überwacht.

Im Bereich des Transportrechts bildet das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 einen weiteren gesetzlichen Rahmen für die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe. Das Gesetz dient u.a. der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn sowie der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene bei dem Erbringen von „Eisenbahnverkehrsleistungen“ und dem Betrieb von „Eisenbahninfrastrukturen“. Der Geltungsbereich erstreckt sich auf öffentliche wie auf nicht-öffentliche Eisenbahnen. Die Beförderung von Gütern auf der Schiene unterliegt grundsätzlich einer Genehmigungspflicht (§ 6 Abs. 1 AEG). Neben einer solchen Genehmigung wird zudem eine Sicherheitsbescheinigung benötigt, durch welche ein Eisenbahnverkehrsunternehmen den Nachweis der Einrichtung eines Sicherheitsmanagement-Systems nach Maßgabe von § 7a AEG und den Nachweis der Erfüllung der besonderen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb von Personal und Fahrzeugen auf dem betreffenden Schienennetz oder den einzelnen Schienennetzen erbringt. § 14 AEG regelt den diskriminierungsfreien Zugang zu Eisenbahninfrastrukturen. Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung und Erbringung der von ihnen angebotenen Leistungen in einem durch Rechtsverordnung näher bestimmten Umfang zu gewähren. Davon ist auch der Schienenzugang zu eisenbahnbezogenen Diensten in Terminals und Häfen umfasst, welche mehr als einen Endnutzer bedienen können, selbst wenn sie ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden (§ 14 Abs. 1 Satz 4 AEG). Zudem enthält das Gesetz umfangreiche Regelungen zum Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens beim Bau oder bei der Änderung von Betriebsanlagen (§ 18 AEG).

Nach dem Schifffahrtsrecht hat die Elbe teilweise den Status einer Binnenschifffahrtstraße und teilweise den Status einer Seeschifffahrtstraße; die Grenze zwischen Binnen- und Seeschifffahrtstraße in der Elbe verläuft entlang der unteren Grenze des Hamburger Hafens. Die entsprechenden verkehrsrechtlichen Anforderungen für die Schifffahrt sind in der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung vom 3. Mai 1971 bzw. in der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung vom 8. Oktober 1998 geregelt. Diese bundesrechtlichen Verordnungen enthalten u.a. jeweils Fahrregeln, Vorschriften über den ruhenden Verkehr, über Schall- und Sichtzeichen sowie allgemeine Sicherheitsvorschriften und Sonderbestimmungen für einzelne Schifffahrtstraßen. Diese Vorschriften werden für den Bereich des Hamburger Hafens ergänzt durch die Hamburger Hafenverkehrsordnung vom 12. Juli 1979, welche u.a. besondere Fahrregeln, Sicht- und Schallzeichenregelungen und Sicherheitsbestimmungen für den Umschlag von Trockenmassengütern enthält.

Transport von bzw. Umgang mit gefährlichen Gütern

Die Geschäftstätigkeit einiger Unternehmen der HHLA-Gruppe umfasst den regelmäßigen Umgang mit gefährlichen Gütern sowie deren Beförderung. In diesem Tätigkeitsbereich findet das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefG) in der Neufassung vom 29. September 1998 Anwendung.

Neben Begriffsbestimmungen und Zuständigkeitsregelungen enthält das Gesetz in § 3 GGBefG im Wesentlichen eine Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Einzelheiten des Gefahrguttransportes (u.a. die Zulassung der Güter, die Kennzeichnung von Versandstücken, den Bau, die Beschaffenheit, Ausrüstung, Prüfung und Kennzeichnung der Fahrzeuge und Beförderungsbehältnisse) durch Verwaltungsvorschriften zu regeln und unter bestimmten Voraussetzungen Sofortmaßnahmen zu ergreifen. Die zuständigen Behörden können bei Mängeln gemäß § 8 GGBefG die zur Einhaltung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter erforderlichen Maßnahmen treffen (ggf. Untersagung der Weiterfahrt). Die Gefahrgutbeförderung erfordert nach § 3 Nr. 14 GGBefG i.V.m. der GefahrgutbeauftragtenVO die Benennung eines Gefahrgutbeauftragten.

Die Ermächtigungen gem. § 3 GGBefG wurden durch detaillierte Regelungen für die einzelnen Verkehrswege — Straße und Schiene (Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn vom 11. Dezember 2001), Seeschifffahrt (Gefahrgutverordnung See vom 4. November 2003) und Binnenschifffahrt (Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt vom 31. Januar 2004) in den jeweiligen Verordnungen über die Beförderung gefährlicher Güter umgesetzt.

In Hamburg bildet die „Landesgefahrgutverordnung Hafen Hamburg“ (LGGVHH) vom 4. Juni 1996 einen weiteren regulatorischen Bestandteil beim Umgang mit Gefahrgütern im Hafengebiet. Neben besonderen Ge- und Verboten im Zusammenhang mit dem Rauchen und dem Gebrauchen von Feuer sowie der Anforderung an Heiß- und Feuerarbeiten, enthält die Verordnung insbesondere allgemeine Sicherheitsanforderungen für den Umgang mit gefährlichen Gütern. So finden sich im zweiten Abschnitt der Verordnung Mengengrenzen und Trennregeln für die Bereitstellung verpackter gefährlicher Güter, Sicherheits-, Informations- und Anzeigepflichten für die Bereitstellung verpackter gefährlicher Güter sowie Vorschriften zum Umschlag und zur Durchfuhr verpackter und unverpackter gefährlicher Güter. Der dritte Abschnitt der Verordnung legt Sicherheitsbestimmungen für Fahrzeuge und Sonderbestimmungen für Tankschiffe und Hafentankfahrzeuge fest.

Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit

Gemäß § 3 Abs. 1 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) ist der Arbeitgeber verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes unter Berücksichtigung der Umstände zu treffen, die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit beeinflussen. Er hat die Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen und erforderlichenfalls sich ändernden Gegebenheiten anzupassen. Dabei hat er eine Verbesserung von Sicherheit und Gesundheitsschutz der Beschäftigten anzustreben. Bei überwachungsbedürftigen Anlagen sind insbesondere die Vorgaben der Betriebssicherheitsverordnung einzuhalten. Die Erfüllung der arbeitsschutzrechtlichen Vorschriften unterliegt einer behördlichen Überwachung.

Genehmigungsrechtliche Situation und umweltrechtliche Rahmenbedingungen

Die HHLA-Gruppe bedarf für die Errichtung, den Betrieb und die Änderung ihrer baulichen Anlagen u.a. bau-, wasser- und immissionsschutzrechtlicher Genehmigungen. Eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung schließt gemäß § 13 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) die wesentlichen, für die Errichtung und den Betrieb der Anlage erforderlichen — anlagebezogenen — Genehmigungen ein. Die meisten Anlagen der HHLA-Gruppe unterliegen jedoch nur einem Genehmigungserfordernis nach der Hamburgischen Bauordnung. Im Bauantragsverfahren wird die Vereinbarkeit des jeweiligen Vorhabens mit den öffentlich-rechtlichen Vorschriften, also insbesondere denen des Bauplanungs- und Bauordnungsrechts, überprüft. Soweit eine Maßnahme eine über den Gemeingebrauch hinausgehende Inanspruchnahme (Benutzung) von Gewässern darstellt, wie z.B. die Entnahme oder die Einleitung von Wasser, ist zudem eine wasserrechtliche Erlaubnis oder Bewilligung nach den Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit dem Hamburger Wassergesetz (HWaG) erforderlich. Sofern Abwasser in eine öffentliche Abwasseranlage eingeleitet werden soll, bedarf es auch hierfür in der Regel einer behördlichen Genehmigung nach dem Hamburger Abwassergesetz. Die entsprechenden Geneh-

migungen werden in der Regel mit Auflagen versehen, die aus Umwelt- oder Arbeitsschutzaspekten erforderlich sind.

Eine Nichtbeachtung der in den entsprechenden Genehmigungen aufgeführten Auflagen kann als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld geahndet, ggf. sogar als Straftat gemäß §§ 324 ff. StGB verfolgt werden. Darüber hinaus kann die zuständige Behörde den Betrieb untersagen sowie unter bestimmten Voraussetzungen die Genehmigung widerrufen.

Schließlich ist in Deutschland im Zuge der Umsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie der EG (Richtlinie 2003/35/EG) das Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetz verabschiedet worden, das am 15. Dezember 2006 in Kraft getreten ist. Es erweitert durch die Änderung einer Vielzahl von umweltrechtlichen Fachgesetzen in erheblichem Umfang die Möglichkeiten von Umweltverbänden, vor Gericht als Kläger in umweltrechtlichen Verfahren aufzutreten. Dies bedeutet für die HHLA-Gruppe, dass hierdurch u.a. die Erweiterung von Standorten in Deutschland oder, soweit erforderlich, die Verlängerung oder Modifikation von umweltrechtlichen Genehmigungen erschwert werden könnte.

Wie alle ortsgebundenen Betriebe ist die HHLA-Gruppe auch zur Beachtung der besonderen Vorschriften für Altlasten und Kampfmittel verpflichtet, wobei das Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) den Umgang mit schädlichen Bodenveränderungen und Altlasten und die Hamburgische Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittel VO) den Umgang mit Kampfmitteln regelt.

Nach § 4 BBodSchG ist eine festgestellte schädliche Bodenveränderung oder Altlast grundsätzlich zu sanieren. Als Verantwortlicher für die Sanierung kann sowohl der sog. Handlungsstörer, d.h. derjenige, der die Verunreinigung verursacht hat, als auch der Zustandsstörer, d.h. der aktuelle Eigentümer, aber auch der Inhaber der tatsächlichen Gewalt (z.B. Pächter oder sonstiger Nutzungsberechtigter) herangezogen werden. Diese Sanierungspflicht erstreckt sich auch auf Gewässer- und damit auch auf Grundwasserverunreinigungen, soweit diese durch schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten hervorgerufen wurden.

Die KampfmittelVO dient der Abwehr von Gefahren, die von Kampfmitteln ausgehen, und regelt u.a. die Sondierung, Überwachung und Kostentragungspflicht für Kampfmittel. Die Kampfmittelbeseitigung wird grundsätzlich von der Freien und Hansestadt Hamburg durchgeführt, die nach der KampfmittelVO auch die Kosten dafür trägt. Der Eigentümer hat hingegen sämtliche Kosten der Sanierung, der Freilegung von Kampfmitteln und die Wiederherstellung der Fläche zu übernehmen. Sofern diese Kosten 5% des Verkehrswertes eines Grundstücks übersteigen, erstattet die Freie und Hansestadt Hamburg die darüber hinausgehenden Kosten dem Eigentümer in der Regel im Rahmen einer Billigkeitsentschädigung. Zwischen den Ländern und der Bundesrepublik Deutschland gibt es darüber hinaus eine allgemeine Staatspraxis, dass der Bund den Ländern die Kosten für die Kampfmittelbeseitigung auf Bundesflächen und für ehemals reichseigene Kampfmittel erstattet. Die Kosten für die Beseitigung von Kampfmitteln der Alliierten tragen die Länder.

Bei der Durchführung von Baumaßnahmen kann es darüber hinaus erforderlich sein, ausgehobenes Erdreich kostenpflichtig zu verwerten oder auf Deponien abzulagern, weil dieses mit Schadstoffen kontaminiert ist. Diese Entsorgungspflicht kann behördlicherseits angeordnet und dem jeweiligen Bauherrn auferlegt werden. Die Kosten für die Entsorgung richten sich grundsätzlich nach der Schadstoffkonzentration des jeweiligen Aushubmaterials. Die näheren Anforderungen und die Einstufung des Aushubs nach sog. Zuordnungswerten (Z 0 — Z 5) regelt die LAGA-Mitteilung Nr. 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ vom 6. November 2003.

Förderung für den Kombinierten Verkehr

Von wirtschaftlicher Bedeutung für die Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe sind die regulatorischen Vorgaben für die öffentliche Förderung des Kombinierten Verkehrs. Diese finden sich zum einen in den sog. europäischen „Marco Polo Programmen“ und in Förderrichtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Das derzeit geltende Marco Polo II Programm läuft von 2007 — 2013 und sieht ein Gesamtbudget von € 400 Mio. für die Verbesserungen der Verkehrssituation innerhalb der Europäischen Union vor. Darunter fällt auch die Förderung intermodaler Aktivitäten, welche die Verlagerung von der Straße auf die Schiene oder auf das Schiff zum Ziel haben.

Auf nationaler Ebene wird der Kombinierte Verkehr durch Zuschüsse aus Haushaltsmitteln des Bundes gefördert, zum einen für „neue Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraßen“ und zum anderen für „Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“. Sowohl die europäischen als auch die nationalen Förderprogramme sind befristet und gewähren keinen Anspruch auf finanzielle Förderung. Die derzeitigen Förderrichtlinien des Bundes sind von der Europäischen Kommission genehmigt worden.

Zollrechtliche Grundlagen

Seit dem 1. Januar 1993 herrscht zwischen den Mitgliedstaaten der EG Warenfreiheit, d.h. dass die Einfuhrabgaben, wie etwa Zölle, an den Binnengrenzen nicht mehr erhoben werden. Gegenüber Staaten die nicht der EG angehören, erheben alle Mitgliedstaaten im Rahmen der sog. Zollunion einheitliche Außenzölle. Rechtsgrundlage sind auf europäischer Ebene insbesondere der Zollkodex (EWG-Verordnung Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992) nebst Durchführungsvorschrift zum Zollkodex (EWG-Verordnung Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993) sowie die Zollbefreiungsverordnung (EWG-Verordnung Nr. 918/83 des Rates vom 28. März 1983). Aus dem nationalen Zollrecht sind das Zollverwaltungsgesetz vom 21. Dezember 1992 und die Zollverordnung vom 23. Dezember 1993 zu beachten.

Der Hamburger Hafen bildet seit dem Jahr 1888 aus zollrechtlicher Sicht teilweise eine Freizone und hat den Status als „Freihafen Hamburg“. Der Freihafen stellt eine vom übrigen Zollgebiet der Bundesrepublik abgegrenzte Fläche dar. In ihm wird grundsätzlich Nichtgemeinschaftsware als noch nicht im Zollgebiet befindlich angesehen. Das bedeutet, dass für Seeschiffe prinzipiell keine Anmelde- und Gestellungspflichten bestehen, wenn sie von See kommend über eine Zollstraße in den Freihafen fahren. Nichtgemeinschaftswaren brauchen — von Sonderregelungen abgesehen — im Freihafen erst zollamtlich behandelt zu werden, wenn sie in den Wirtschaftskreislauf des Binnenmarktes gelangen. Ab dem 1. Juli 2009 müssen aufgrund der Verordnung VO (EG) Nr. 648/2005 vom 13. April 2005 zur Änderung des Zollkodex jedoch Nichtgemeinschaftswaren, die in die Freizonen eingeführt werden, vorher mittels einer summarischen Eingangsanmeldung den Zollbehörden angemeldet werden. Nach dem Verbringen der Nichtgemeinschaftsware in die Freizone sind die Waren bei der Eingangszollstelle ab dem 1. Juli 2009 außerdem zu stellen.

Außerhalb der Freizone werden Hafenumschlagsunternehmen auch als sog. Seezollhäfen betrieben, die im Gegensatz zu Freizonen zum sog. Zollinland zählen. Im Zollinland bestehen bereits heute Anmelde- und Gestellungspflichten. Nach ihrer Anmeldung befindet sich die Nichtgemeinschaftsware in Seezollhäfen in vorübergehender Verwahrung und muss binnen 20 bzw. 45 Tagen einer zollrechtlichen Bestimmung zugeführt werden. Ab dem 1. Juli 2009 ändert sich für Seezollhäfen der Zeitpunkt der Abgabe der summarischen Ein- bzw. Ausgangsanmeldung, der weiter nach vorne verschoben wird. Aufgrund der geografischen Lage wird diese Variante auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder durchgeführt, wodurch eine Beschleunigung des Warenflusses auf dem Terminal erreicht wurde.

Der Anteil der Nicht-Gemeinschaftswaren (Drittlandswaren) am Gesamtumschlag des Hamburger Hafens hat sich durch die Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes und die Erweiterung der Europäischen Union auf derzeit 25 Mitgliedstaaten auf etwa ein Drittel reduziert. Diese Tendenz wird sich nach Aufnahme weiterer Staaten in die EU voraussichtlich fortsetzen. Die Bedeutung der Freizone ist auch durch den hohen Anteil von Containern im Stückgutumschlag zurückgegangen, da das Lagerbedürfnis für Nicht-Gemeinschaftswaren in der Freizone auf Terminals und Lagern zurückgegangen ist. Neben der städtebaulichen Entwicklung hat u.a. auch diese Entwicklung dazu geführt, dass der Freizonenstatus der Speicherstadt im Jahr 2003 aufgehoben wurde. Für die verbleibenden Umschlag-Unternehmen der Speicherstadt wurden, soweit erforderlich, Zolllager bewilligt.

Auf den Bestand der umzäunten Freizone haben die anstehenden Zollrechtsreformen auf EU-Ebene keinen unmittelbaren Einfluss. Die Vorteile, die sich aus dem zollrechtlichen Status Freizone ergeben, werden jedoch weitgehend aufgehoben. Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf das zu erwartende Mengenvolumen wird gegenwärtig eine Diskussion darüber geführt, ob das „Freizonen-System“ auch zukünftig erhalten oder aber aufgelöst werden soll. Als Kompromiss hat die Handelskammer vorgeschlagen, die „Freizone“ zu verkleinern, um so wichtige Verkehrswege vom Hindernis der Zollabfertigung zu befreien. Dieser wird sowohl von den Zollbehörden als auch von der Mehrzahl der Wirtschaftsbeteiligten als nicht sinnvoll erachtet. Eine Entscheidung soll voraussichtlich im Jahr 2008 fallen. Für die Umsetzung ist mit einer Zeit von zwei Jahren nach der Entscheidung zu rechnen.

Die anstehenden Veränderungen des Freizonenrechts erfordern eine Neubewertung der angewendeten Verfahren für die Hafenumschlagsunternehmen. Es wird erwartet, dass die auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder sowie die im Zusammenwirken von Seezollhafen und Freizone gemachten Erfahrungen hierfür wichtige Impulse geben. Ziel ist es, die Vorzüge beider Zollsysteme möglichst optimal den Bedürfnissen der Beteiligten anzupassen.

Europäisches und deutsches Wettbewerbs- und Beihilferecht

In dem Markt für Hafenumschlagleistungen in der Nordrange und im Ostseeraum sind wenige große Unternehmen tätig. Diese Unternehmen erbringen auch miteinander im Wettbewerb stehende Leistungen, die von Kunden aus dem In- und Ausland in Anspruch genommen werden. Die HHLA-Gruppe unterliegt daher nicht nur den Vorschriften des deutschen, sondern auch des europäischen Wettbewerbsrechts. Die europarechtlichen Regelungen, wie insbesondere das Verbot wettbewerbsbeschränkender Absprachen oder das Missbrauchsverbot für marktbeherrschende Unternehmen sind im Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften niedergelegt. In Deutschland sind die weitgehend entsprechenden Verbotstatbestände im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) geregelt. Danach sind insbesondere Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüsse von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken, verboten. Zusätzlich enthält das GWB Regelungen über die Kartell- und Fusionskontrolle und die Vergabe von Aufträgen durch öffentliche Unternehmen.

Die HHLA-Gruppe ist jedoch auch mittelbar vom Europäischen Wettbewerbsrecht betroffen, denn sie hat in der Vergangenheit und wird auch in Zukunft unmittelbar und mittelbar Leistungen von staatlichen Stellen erhalten und unterhält Verträge mit der öffentlichen Hand. Gemäß Art. 87 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt der Europäischen Gemeinschaft unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

Die Europäische Kommission überprüft fortlaufend, ob die bestehenden Beihilferegulungen von den Mitgliedstaaten beachtet werden. Stuft die Europäische Kommission eine staatliche Handlung als unzulässige Beihilfe ein, kann sie verschiedene Maßnahmen gegenüber der Bundesrepublik Deutschland anordnen. Insbesondere könnte sie die Rückforderung der Beihilfe verlangen, so dass die HHLA-Gruppe zur Rückgewähr bzw. zur Erstattung der erhaltenen Leistungen verpflichtet wäre. Wird die unzulässige Beihilfe im Rahmen laufender Verträge gewährt, wäre das Subventionsäquivalent (Differenz zwischen marktgerechter Leistung und gewährter Beihilfe) nachzuzahlen oder die jeweiligen Verträge unter Umständen rückabzuwickeln. Eine Rückabwicklung kann die vorzeitige Beendigung wichtiger Verträge nach sich ziehen.

Beihilferechtlich unbedenklich sind Veräußerungsgeschäfte der öffentlichen Hand nach den Vorgaben der Europäischen Kommission in der Regel, wenn Vermögenswerte zum durch Wertgutachten ermittelten Verkehrswert veräußert werden oder die Veräußerung im Rahmen eines unbedingten Bieterverfahrens an den Meistbietenden erfolgt. Das Marktverhalten der öffentlichen Hand unterliegt einer ständigen Prüfung durch die Kommission, ob sich ein nach marktwirtschaftlichen Kriterien handelnder privater Investor in einer hypothetischen Vergleichssituation ebenso verhalten hätte wie die öffentliche Hand (sog. Privatinvestorengrundsatz). Dies setzt insbesondere voraus, dass öffentliche Auftraggeber bei ihren Investitionsentscheidungen eine (zumindest langfristige) Renditeerwartung zugrunde legen müssen. Die Finanzierung eines dauerhaft defizitären Geschäfts wäre dagegen als Betriebsbeihilfe für den Vertragspartner anzusehen.

In einem Verfahren gegen die Niederlande („Reebok“, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft 2002 L 25/41, Aktenzeichen K (2001) 2383) hat die Europäische Kommission geprüft, ob die von einem öffentlichen Unternehmen geforderten Mieten für ein im Rotterdamer Hafen neu angesiedeltes Unternehmen wegen ihrer angeblich nicht marktgerechten Höhe eine verbotene Beihilfe darstellen. Zur Ermittlung, ob das Verhalten der staatlichen Vermieterin mit dem privater Investoren vergleichbar ist, hat die Kommission zunächst das Niveau der Pachtpreise für vergleichbare Grundstücke in anderen europäischen Häfen und weiter landeinwärts geprüft. Im Anschluss hat die Kommission geprüft, ob die von Reebok bezahlte Pacht es der Verpächterin ermöglicht, einen Nettogewinn zu erzielen. In einem dritten Schritt hat sie berücksichtigt, ob die von Reebok gezahlte relativ niedrige Pacht objektiv durch andere Vorteile — beispielsweise Kosteneinsparungen — gerechtfertigt war. Im konkreten Fall

hat die Kommission das Vorliegen einer unzulässigen Beihilfe verneint (siehe hierzu auch „*Risikofaktoren — Rechtliche Risiken — Staatliche Leistungen an die HHLA-Gruppe denen Austauschverhältnisse zugrunde liegen, könnten als nach dem Europäischen Gemeinschaftsrecht unzulässige Beihilfen qualifiziert werden, die die HHLA-Gruppe zurückgewähren muss.*“).

WESENTLICHE VERTRÄGE

Mietverträge mit der Hamburg Port Authority über Grundstücke und Kaimauern

Die HHLA-Gruppe nutzt ihre Grundstücke und Kaimauern im Gebiet des Hamburger Hafens auf der Grundlage von langjährigen Mietverträgen mit der Hamburg Port Authority. Eine Übersicht der wesentlichen Mietverträge mit Angaben zu den jeweiligen Laufzeiten und weiteren Angaben zu den Mietverträgen befindet sich im Kapitel „*Geschäftstätigkeit — Standorte und Grundbesitz*“. Die Rechtsverhältnisse an den Grundstücken und insbesondere an den darauf errichteten Gebäuden richten sich neben den Bestimmungen der Mietverträge nach den AVB-HI, die Bestandteil der Mietverträge sind. Die AVB-HI sind die allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Mietverträge der Hamburg Port Authority mit Mietern von Grundstücken im Hamburger Hafengebiet.

Die Mietparteien können alle fünf Jahre nach Beginn des Mietverhältnisses eine Überprüfung der Miethöhe und die Anpassung an ein marktübliches Niveau, differenziert nach Mietflächen und Kaimauern, verlangen (siehe hierzu auch „*Geschäftstätigkeit — Standorte und Grundbesitz*“).

Wird ein Mietvertrag nicht verlängert, so ist die gemietete Fläche bei Ablauf der Mietzeit geräumt herauszugeben.

Die Hamburg Port Authority darf Verträge trotz der festen Laufzeit mit einer Frist von 24 Monaten (bei Teilkündigungen 12 Monate) außerordentlich kündigen, wenn die betroffenen Mietobjekte oder Teile davon für Belange der Hafenentwicklung, die Durchführung hafengewirtschaftlicher Maßnahmen, Umstrukturierungsmaßnahmen mit großräumigen Nutzungsänderungen in dem betreffenden Gebiet oder Zwecke des Gemeinbedarfs bzw. als Verkehrs-, Versorgungs-, Grünflächen oder für Zwecke des Hochwasserschutzes dringend benötigt werden. Die Kündigung ist nur zulässig, wenn die Maßnahme entweder durch Mittelbereitstellung oder ein gesetzliches Planverfahren abgesichert ist oder aber der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossen hat, für die Maßnahme Mittel zu beantragen oder ein gesetzliches Planverfahren einzuleiten.

Kündigt der Vermieter einen Vertrag außerordentlich oder kann ein langfristiger Mietvertrag (Verträge mit einer Laufzeit von mehr als 15 Jahren) wegen der im vorherigen Absatz aufgezählten Hafenbelange nicht verlängert werden, kann der Mieter von dem Vermieter eine Entschädigung verlangen. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach dem Verkehrswert der auf der herauszugebenden Mietfläche vorhandenen mieter eigenen Bauwerke, dem Zeitwert der nicht-verlagerungsfähigen technischen Betriebseinrichtungen und der Höhe der für die De- und Remontage und den Transport der verlagerungsfähigen Betriebseinrichtungen aufzuwendenden Kosten. Bei der Wertermittlung wird unabhängig von der eigentlichen Restlaufzeit des betroffenen Mietvertrags auf die technische bzw. wirtschaftliche Restnutzungsdauer der Bauwerke und Betriebseinrichtungen abgestellt.

Reederverträge

Im Segment Container zählt die HHLA-Gruppe derzeit bis auf die beiden weltweit größten Containerreedereien 18 der 20 weltweit größten Containerreedereien zu ihren Kunden (vgl. hierzu „*Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe — Wettbewerbsstärken*“ und „*Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe — Kundenstruktur; Vertrieb und Marketing — Kundenstruktur*“). Mit diesen Reedereien hat die HHLA-Gruppe individuell ausgehandelte Vereinbarungen über die zu erbringenden Umschlagleistungen und die Vergütung abgeschlossen. Dabei wurden teilweise Rahmenverträge geschlossen, die durch Vergütungsvereinbarungen, die die Tarife für den Containerumschlag jeweils für einen bestimmten Zeitraum von in der Regel zwei bis vier Jahren festlegen, ergänzt werden. Mit anderen Reedereien bestehen Vereinbarungen, die in einem einheitlichen Vertrag die für den Containerumschlag zu leistende Vergütung als auch die ansonsten geschuldeten Leistungen beider Parteien festlegen. Die von den Reedern zu leistende Vergütung wird durch den allgemeinen Kaitarif der HHLA in der Fassung vom 1. August 2006 ergänzt, der unter <http://www.hhla.de/> einsehbar ist. In der Regel sehen die Vereinbarungen über die Laufzeit gestaffelte Preiserhöhungen vor.

Die Rahmenverträge enthalten eine umfangreiche Leistungsbeschreibung der vertraglich geschuldeten Pflichten sowohl für den Terminalbetreiber als auch für den Reeder. Wesentliche Vertragspflichten des Terminalbetreibers sind neben dem tatsächlichen Containerumschlag vom bzw. auf das Containerschiff z.B. die Bereitstellung von Liegeplätzen in vorher vom Reeder angekündigten Zeitfenstern und das Vorhalten technischer Geräte zur Verladung der Container sowie die Bereitstellung von Stauraum auf dem Terminal für entladene Container. Zusätzlich trifft die HHLA-Gruppe eine Vielzahl von vertraglichen Nebenpflichten, wie z.B. die Überprüfung von Containern auf

sichtbare Schäden und die Erstellung der für die Reeder erforderlichen Dokumente über die Ein- und Ausgänge von Containern auf dem jeweiligen Terminal.

Die vertraglichen Pflichten und Obliegenheiten der Reeder und der Terminalbetreiber der HHLA-Gruppe werden durch die Einbeziehung der allgemeinen Umschlagbedingungen der HHLA und der Kaibetriebsordnung ergänzt.

Für Schäden sehen die Rahmenverträge überwiegend generelle und — z.B. für Schäden an den Containern oder den Containerschiffen — spezielle Haftungsbegrenzungen dem Grunde und der Höhe nach für die HHLA-Gruppe vor.

Die Rahmenverträge sind überwiegend unbefristet und enthalten daher die Möglichkeit zur fristwährenden, ordentlichen Kündigung, während die Vergütungsvereinbarungen in der Regel für eine bestimmte Laufzeit zwischen einem und fünf Jahren fest abgeschlossen sind. Da die Verträge individuell ausgehandelt werden, bestehen zum Teil Unterschiede zwischen den jeweiligen vertraglichen Regelungen mit den Reedereien.

Kooperationsvertrag mit der Hapag-Lloyd AG zum Betrieb des HHLA Container Terminals Altenwerder

An der HHLA Container Terminal Altenwerder Besitzgesellschaft GmbH und der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, den Gesellschaften, von denen der HHLA Container Terminal Altenwerder betrieben wird (in diesem Abschnitt als die „CTA-Gesellschaften“ bezeichnet), halten die Hapag-Lloyd AG eine Kapitalbeteiligung von 25,1% und die HHLA über ihre Zwischenholding, die HHLA Container Terminals GmbH, eine Kapitalbeteiligung von 74,9%. HHLA und die Hapag-Lloyd AG haben neben den Satzungen der CTA-Gesellschaften eine Kooperationsvereinbarung geschlossen, in der Vorgaben für die gemeinsame Zusammenarbeit zum Betrieb des HHLA Container Terminals Altenwerder enthalten sind.

Die Kooperationsvereinbarung enthält u.a. Regelungen über eine gleichmäßige Besetzung der Aufsichtsräte der CTA-Gesellschaften durch Vertreter der HHLA-Gruppe und der Hapag-Lloyd AG. Ferner steht der Hapag-Lloyd AG ein Sitz im Aufsichtsrat der HHLA Container Terminals GmbH zu. HHLA und die Hapag-Lloyd AG haben einen Gesellschafterausschuss für die CTA-Gesellschaften eingesetzt, der u.a. dazu dient, die Interessen beider Gesellschafter im Vorwege einer Beschlussfassung der Aufsichtsräte der CTA-Gesellschaften abzustimmen.

In der Vereinbarung sind ferner Bestimmungen über die Verteilung und Verwendung des jeweiligen Jahresüberschusses getroffen, wobei der Hapag-Lloyd AG eine über ihre Kapitalbeteiligung hinausgehende Beteiligung am Gewinn zusteht. Des Weiteren räumt die Kooperationsvereinbarung der Hapag-Lloyd AG eine Reihe von Mitsprache- bzw. Vetorechten für bestimmte, zustimmungspflichtige Geschäfte, wie z.B. den Wirtschaftsplan der CTA-Gesellschaften, ein und enthält ferner z.B. Regelungen zu der Verteilung der Pensionsverpflichtungen bzw. -rückstellungen. Dem Kooperationsvertrag und der gegenwärtigen tatsächlichen Zusammenarbeit liegt das gemeinsame und zwischen den Parteien schriftlich dokumentierte Verständnis von HHLA und Hapag-Lloyd AG zugrunde, dass die Finanz- und Geschäftspolitik der CTA-Gesellschaften ausschließlich durch die HHLA bestimmt werden soll, keine gemeinsame Führung der CTA-Gesellschaften beabsichtigt ist und die im Rahmen des Kooperationsvertrages vereinbarten Beteiligungs- und Vetorechte der Hapag-Lloyd AG insbesondere einer Sicherung deren eigener Interessen aus der Beteiligung an den CTA-Gesellschaften und nicht einer partizipatorischen Einflussnahme auf deren Finanz- und Geschäftspolitik dienen.

Eine Veräußerung der Geschäftsanteile der CTA-Gesellschaften ist grundsätzlich nur mit der Zustimmung des jeweils anderen Gesellschafters möglich. Ergänzend enthält die Kooperationsvereinbarung Regelungen über gegenseitige Vorkaufs- und Andienungsrechte für die Geschäftsanteile an den CTA-Gesellschaften, sowie Vorkaufsrechte der Hapag-Lloyd AG für den Fall, dass die HHLA-Gruppe mit ihr verbundene Unternehmen, die im Hamburger Hafen im Bereich Containerumschlag und -transport tätig sind, an ein Reedereiunternehmen zu verkaufen beabsichtigt. Ein Gesellschafter, der seine Geschäftsanteile veräußern möchte, ist zunächst verpflichtet, diese dem jeweils anderen Gesellschafter anzudienen. Erklärt dieser nicht innerhalb einer bestimmten Frist, dass er die Anteile zu den angebotenen Bedingungen erwerben möchte, darf der veräußerungswillige Gesellschafter seine Anteile an einen Dritten veräußern, wobei dem anderen Gesellschafter sodann ein Vorkaufsrecht zusteht.

Sofern die Beteiligungsverhältnisse an der HHLA sich wesentlich verändern und hierdurch die Interessen der Hapag-Lloyd AG im Containerumschlag nicht unwesentlich beeinträchtigt werden, ist die Hapag-Lloyd AG berech-

tigt, von der HHLA zu verlangen, die Geschäftsanteile an den CTA-Gesellschaften zu übernehmen. Die HHLA ist ihrerseits berechtigt, die Geschäftsanteile von der Hapag-Lloyd AG zu erwerben, wenn die Hapag-Lloyd Gruppe ihr Containergeschäft mehrheitlich veräußert oder es nicht mehr in relevantem Umfang betreibt.

Joint Venture Vereinbarungen mit der Railion-Gruppe

Die HHLA-Gruppe betreibt in ihrem Segment Intermodal drei Gesellschaften als Joint Ventures gemeinsam mit Unternehmen der Railion-Gruppe, einer Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG, unter der die Logistik Aktivitäten der Deutsche Bahn AG zusammengefasst sind. Die Grundlagen der gemeinsamen Zusammenarbeit haben die HHLA-Gruppe und der jeweilige Joint Venture Partner bezüglich der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG und der METRANS-Gruppe in Konsortialverträgen festgelegt; bezüglich einer weiteren Joint Venture Gesellschaft, der POLZUG Intermodal GmbH, sind vergleichbare Regelungen bereits in der Satzung der Joint Venture Gesellschaft enthalten.

TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG

Die TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG (im Folgenden Abschnitt „TFG“) erbringt Transportdienstleistungen für den schienengebundenen Hinterlandverkehr und ist ein Gemeinschaftsunternehmen der HHLA-Gruppe und der Stinnes AG, einer Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG. Beide Gesellschafter sind zu 50% am Kapital der TFG und ihrer Komplementärin, der TFG Verwaltungs GmbH beteiligt.

Die Geschäftsführung der TFG soll regelmäßig aus zwei Personen bestehen, von denen laut Konsortialvereinbarung jeder Gesellschafter einen Geschäftsführer benennt. Der Aufsichtsrat der TFG besteht aus sechs Personen, jeweils drei Vertretern der HHLA-Gruppe und drei der Stinnes AG. Da Aufsichtsratsbeschlüsse, für die nicht die erforderliche einfache Mehrheit der Stimmen erreicht wird, als abgelehnt gelten, können beide Gesellschafter Beschlüsse blockieren. Kann im Aufsichtsrat für wesentliche Maßnahmen (z.B. Budgetplanung oder Gewinnverwendung) kein Übereinkommen erzielt werden, sieht die Konsortialvereinbarung Vermittlungsmechanismen vor. Sofern auch diese nicht zu einer einvernehmlichen Lösung führen, ist die HHLA berechtigt, von der Stinnes AG die Übernahme ihrer Anteile zu verlangen (Put Option). Macht die HHLA von dieser Option nicht innerhalb eines Zeitraums von 30 Tagen Gebrauch, kann die Stinnes AG ihrerseits während der 30 folgenden Tage von der HHLA die Übertragung der von der HHLA gehaltenen TFG-Anteile verlangen (Call Option).

METRANS-Gruppe

An der METRANS-Gruppe, die eigene Bahnterminals in Prag (Tschechien), Zlín (Tschechien) und Dunajská Streda (Slowakei) betreibt, ist die HHLA-Gruppe mit 50,1% beteiligt; die übrigen Anteilseigner sind die Railion Deutschland AG (34,1%), eine Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG und das Management der METRANS a.s. (15,8%). Die METRANS-Gruppe setzt sich zusammen aus der METRANS a.s. mit Sitz in Prag, der Zwischenholding der METRANS-Gruppe und ihren fünf Tochtergesellschaften in Deutschland, der Slowakei, in Ungarn, in Tschechien und in Slowenien.

Die Konsortialvereinbarung enthält u.a. ein wechselseitiges Vorkaufsrecht für den Fall der Veräußerung der Beteiligung durch einen Gesellschafter. Der Railion Deutschland AG wird das Recht eingeräumt, den stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden der METRANS a.s. vorzuschlagen. Ferner werden für die künftige Ausschüttungspolitik, und die Wahl des Abschlussprüfers Vereinbarungen getroffen.

POLZUG Intermodal GmbH

Die POLZUG Intermodal GmbH, an der die HHLA-Gruppe eine 33,3%-ige Beteiligung hält, führt intermodale schienengebundene Speditionsgeschäfte von Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam in das zentral- und osteuropäische Hinterland (vor allem Polen, die Ukraine und Russland) bis nach Zentralasien durch. Die anderen Gesellschafter sind die Stinnes AG, eine Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG, mit 33,3% und eine Tochtergesellschaft der Polnischen Staatsbahn PKP, die PKP Cargo a.s. mit ebenfalls 33,3%. Neben der Organisation und dem Einsatz von Ganzzügen konzentriert die Gesellschaft sich auf den Vor- und Nachtransport von

Containern per LKW, die Abwicklung von Zollformalitäten sowie die Vermietung, Reparatur und Wartung von Containern.

Der Aufsichtsrat der POLZUG Intermodal GmbH besteht aus sechs Mitgliedern, von denen jeweils zwei durch jeden Gesellschafter entsandt werden. Wesentliche Maßnahmen, wie z.B. die Erstellung des Wirtschaftsplans, die Aufnahme und Gewährung von Krediten und Kreditsicherheiten oder der Abschluss wesentlicher Verträge bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Sowohl die Beschlüsse des Aufsichtsrats als auch Beschlüsse der Gesellschafterversammlung werden einstimmig gefasst. Maßnahmen zur Streitbeilegung und Vermittlung für den Fall, dass keine Einigkeit der Gesellschafter bzw. der Aufsichtsratsmitglieder erzielt wird, sind in der Satzung nicht vorgesehen.

Joint Venture mit der Salzgitter-Gruppe

Gesellschafter der Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH, Hamburg, die mit dem Umschlag und der Lagerung von Massenschüttgütern befasst ist, sind die HHLA (49%) und die Salzgitter-Mannesmann GmbH (51%), eine Tochtergesellschaft der Salzgitter AG. Die Satzung der Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH enthält Regelungen über die gemeinsame Zusammenarbeit der HHLA und der Salzgitter-Mannesmann GmbH. Beide Gesellschafter entsenden je zwei Mitglieder in den aus sechs Mitgliedern bestehenden Aufsichtsrat der Gesellschaft, wobei der Mehrheitsgesellschafter den Vorsitzenden benennt. Die verbleibenden zwei Aufsichtsratsmitglieder sind Arbeitnehmervertreter. Wesentliche Entscheidungen der Gesellschafterversammlung (z.B. die Feststellung des Jahresabschlusses, Aufnahme von Krediten und Übernahme von Kreditsicherheiten oder wesentliche Investitionsentscheidungen) bedürfen eines einstimmigen Beschlusses. Maßnahmen zur Streitbeilegung und Vermittlung für den Fall, dass keine Einigkeit der Gesellschafter erzielt wird, sind in der Satzung nicht enthalten. Für beide Gesellschafter sind gegenseitige Andienungsrechte im Falle einer geplanten Veräußerung von Geschäftsanteilen vorgesehen. Die HHLA ist bei der Andienung auch berechtigt, nur einen Teil des Salzgitter-Geschäftsanteils zu erwerben, der ihr die einfache Stimmmehrheit sichert. Werden Geschäftsanteile veräußert, besteht zusätzlich ein Vorkaufsrecht für den jeweils anderen Gesellschafter.

Zwischen der Salzgitter-Mannesmann GmbH und Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH besteht ein Gewinnabführungsvertrag, der die Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH verpflichtet, ihren ganzen Gewinn an die Salzgitter-Mannesmann GmbH abzuführen. Die HHLA erhält hierfür Ausgleichszahlungen, die aus einem festen Betrag, gemessen am Stammkapital der Gesellschaft und, soweit dieser Betrag die feste Ausgleichszahlung übersteigt, einer variablen Zahlung gemessen am Jahresüberschuss bestehen.

Gesellschaftervereinbarung mit der Grimaldi compagnia di navigazione S.p.A.

An der Unikai Lagerei und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg, die auf dem O'Swaldkai ein RoRo-Terminal betreibt, hält die HHLA 51%, die verbleibenden 49% der Geschäftsanteile werden von der italienischen GRIMALDI compagnia di navigazione S.p.A., Neapel, (im Folgenden Abschnitt „Grimaldi“) gehalten. Die HHLA und Grimaldi haben eine Gesellschaftervereinbarung geschlossen, die u.a. Bestimmungen über die Besetzung und die Aufgaben eines Beirats der Unikai Lagerei und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg enthält. Sowohl die HHLA als auch Grimaldi bestimmen zwei Mitglieder des Beirats, wobei die HHLA den Vorsitzenden des Beirats stellt. Der Beirat entscheidet in der Regel mit einfacher Stimmmehrheit; dem Vorsitzenden steht bei Stimmgleichheit ein Zweitstimmrecht zu. Lediglich über ausgewählte Aspekte, wie den Wirtschaftsplan und den Abschluss wesentlicher Verträge, muss einstimmig entschieden werden. Kann keine Einigkeit zwischen den Gesellschaftern erzielt werden, ist die HHLA in der Lage nach Abschluss eines in der Gesellschaftervereinbarung festgesetzten Vermittlungsverfahrens, sich unter Übernahme des wirtschaftlichen Risikos gegen Grimaldi durchzusetzen. Macht HHLA von diesem Alleinentscheidungsrecht in drei aufeinander folgenden Jahren Gebrauch, kann Grimaldi von der HHLA die Zustimmung zur Einziehung der Anteile an der Unikai Lagerei und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg gegen Zahlung einer Abfindung verlangen. Auf Vorschlag der HHLA bestellt der Beirat auch den Geschäftsführer der Unikai Lagerei und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg, wobei Grimaldi der Ernennung aus wichtigem Grund widersprechen kann.

Gesellschaftervereinbarung mit der Belgian New Fruit Wharf N.V.

Die HHLA hält jeweils rund 51% der Geschäftsanteile an der HHLA Frucht- und Kühlzentrum GmbH und der Ulrich Stein GmbH, die verbleibenden rund 49% der Geschäftsanteile werden von der belgischen Belgian New Fruit Wharf N.V. (im Folgenden Abschnitt „BNFW“) gehalten. Die HHLA Frucht- und Kühlzentrum GmbH ist im Bereich Fruchturnschlag, Lagerung und Verpackung tätig, die Ulrich Stein GmbH ist im Speditionsbetrieb auf den Transport verderblicher Lebensmittel, insbesondere Früchte, spezialisiert; beide Gesellschaften haben ihren Sitz in Hamburg im Frucht- und Kühlzentrum der HHLA-Gruppe.

HHLA und BNFW haben in einer Gesellschaftervereinbarung grundsätzliche Regeln ihrer gemeinsamen Zusammenarbeit zum Betreiben der HHLA Frucht- und Kühlzentrum GmbH und der Ulrich Stein GmbH festgehalten. Beide Gesellschafter sollen die Geschäftsanteile an der HHLA Frucht- und Kühlzentrum GmbH und der Ulrich Stein GmbH nur gemeinsam veräußern und haben hierfür ein gegenseitiges Vorkaufsrecht für den jeweils anderen Gesellschafter vereinbart. Die Geschäftsführung der HHLA Frucht- und Kühlzentrum GmbH und der Ulrich Stein GmbH besteht in der Regel aus zwei Personen, von denen jeweils eine von HHLA und eine von BNFW vorgeschlagen wird, wobei die HHLA das Vorschlagsrecht für den Sprecher der Geschäftsleitung hat. Geschäftsführungsmaßnahmen sollen nur bei Zustimmung beider Geschäftsführer durchgeführt werden und müssen ansonsten einem Gesellschafterausschuss, der aus den von der HHLA und von der BNFW benannten Mitgliedern besteht, vorgelegt werden. Dem Gesellschafterausschuss, der einstimmig über vorgelegte Maßnahmen entscheiden muss, sollen ferner weitere Maßnahmen der Geschäftsführung zur Entscheidung (z.B. die Gewährung oder Aufnahme von Darlehen, Änderungen oder Abweichungen vom Wirtschaftsplan oder der Abschluss wesentlicher Verträge) vorgelegt werden. Kann keine Einigkeit im Gesellschafterausschuss erzielt werden, gilt ein Beschluss als abgelehnt. Beide Gesellschaften haben Aufsichtsräte gebildet, die jeweils durch zwei von jedem Gesellschafter zu benennende Aufsichtsratsmitglieder besetzt werden sollen. Die HHLA ist befugt, den Aufsichtsratsvorsitzenden zu benennen. Beschlüsse einer Gesellschafterversammlung der HHLA Frucht- und Kühlzentrum GmbH oder der Ulrich Stein GmbH bezüglich wesentlicher Maßnahmen, wie z.B. Satzungsänderungen oder der Feststellung des Jahresabschlusses bedürfen eines einstimmigen Beschlusses. Wird keine Einigkeit erzielt, enthält die Gesellschaftervereinbarung Regelungen zur Streitbeilegung. Führen diese nicht zu einer Einigung und handelt es sich um eine Entscheidung, die möglicherweise zu einer Schädigung der Gesellschaft führen kann, steht jeweils einem Gesellschafter abwechselnd für je zwei Jahre das Recht zur Entscheidung zu. Einstimmig gefasste Beschlüsse, die nicht das Potenzial einer Schädigung der Gesellschaft beinhalten, über die keine Einigung erzielt werden kann, gelten als abgelehnt.

Kreditverträge mit der Europäischen Investitionsbank

Kreditvertrag zwischen der Europäischen Investitionsbank und der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH

Die Europäische Investitionsbank, Luxemburg, („in diesem Abschnitt: „EIB“) hat der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH (in diesem Abschnitt: „CTA“) durch Kreditvertrag vom 15. Juni 2001 einen Kredit über insgesamt € 125,0 Mio. zur Finanzierung des weiteren Ausbaus des HHLA Container Terminals Altenwerder eingeräumt. Der Kredit teilt sich in vier Tranchen auf (Tranchen A bis D), welche zwischen 2001 und 2003 gewährt wurden. Die Tranchen unterliegen u.a. den folgenden Bestimmungen:

- Die Tranche A über € 30,0 Mio. wurde im Jahre 2001 gewährt und hat eine Laufzeit von 15 Jahren. Die Darlehenssumme der Tranche A ist über die gesamte Laufzeit mit einem festen Zinssatz zu verzinsen. Die Tranche A ist in zehn gleichen Beträgen in Höhe von je € 3,0 Mio., beginnend im September 2007 und endend im September 2016, zurückzuzahlen.
- Die Tranche B über € 30,0 Mio. wurde im Jahre 2002 gewährt und hat ebenfalls eine Laufzeit von 15 Jahren. Die Darlehenssumme der Tranche B ist während der ersten zehn Jahre mit einem festen Zinssatz zu verzinsen. Die Rückzahlung der Tranche B erfolgt in zehn gleichen Beträgen in Höhe von je € 3,0 Mio., beginnend im April 2008 und endend im April 2017. Für die Tranche B kann die CTA nach Ablauf des zehnjährigen Zinsfestschreibungszeitraums eine Anpassung der Laufzeit und des Zinsniveaus beantragen; sofern ein Antrag auf Anpassung nicht gestellt wird oder auf einen Antrag hin keine Einigung zustande

kommt, ist die Tranche B nebst aufgelaufener Zinsen zum Ablauf des zehnjährigen Zinsfestschreibungszeitraums vollständig zurückzuzahlen.

- Für die Tranche C über € 25,0 Mio., die im Jahr 2003 gewährt wurde. Die Darlehenssumme der Tranche C ist während der ersten fünf Jahre mit einem festen Zinssatz zu verzinsen. Die Tranche C ist in einem Betrag im Mai 2015 zurückzuzahlen. Hinsichtlich der Tranche C ist die CTA berechtigt, nach Ablauf des fünfjährigen Zinsfestschreibungszeitraums eine Anpassung des Zinsniveaus zu beantragen. Kommt keine Einigung mit der EIB über eine Anpassung des Zinsniveaus zustande oder wird ein Antrag auf Anpassung nicht gestellt, ist die Tranche C vollständig nach Ablauf des fünfjährigen Zinsfestschreibungszeitraums nebst aufgelaufenen Zinsen zurückzuzahlen.
- Die Tranche D beläuft sich auf € 40,0 Mio. und wurde im Jahre 2003 gewährt. Die Darlehenssumme der Tranche D ist über die gesamte Laufzeit mit einem variablen Zinssatz zu verzinsen und ist im Dezember 2013 in einem Betrag zur Rückzahlung fällig. Die CTA kann von der EIB auf Antrag verlangen, dass ihr ab Dezember 2008 statt des variablen Zinses ein fester Zinssatz angeboten wird. Kommt keine Einigung mit der EIB über eine Anpassung des Zinsniveaus zustande oder wird ein Antrag auf Anpassung nicht gestellt, ist das Darlehen im Dezember 2008 vollständig nebst aufgelaufenen Zinsen zurückzuzahlen.

Die CTA darf das Darlehen ausschließlich für die Finanzierung und die Verwirklichung des Ausbaus des HHLA Container Terminals Altenwerder verwenden. Sie darf ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Europäischen Investitionsbank während der ganzen Laufzeit des Darlehens das Eigentum und den Besitz an den Anlagen des HHLA Container Terminals Altenwerder nicht aufgeben. Die CTA muss der EIB u.a. jährlich einen Baufortschrittsbericht und einen Bericht über die tatsächliche Durchführung des Ausbaus des Terminals übermitteln. Erhebliche Änderungen der Gesamtpläne sowie der Zeit- und Zahlungspläne für die Durchführung des Ausbaus müssen von der EIB genehmigt werden.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat für die Tranchen A, B, C und D selbstschuldnerische Bürgschaften übernommen.

Kreditvertrag zwischen der Europäischen Investitionsbank und der HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH

Durch Kreditvertrag vom 22. Dezember 2005 hat die EIB der HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH (in diesem Abschnitt: „CTB“) zur Finanzierung der Erweiterung des HHLA Container Terminals Burchardkai ein langfristiges Darlehen über € 100,0 Mio. eingeräumt. Der Kredit ist in bis zu vier Tranchen auszuzahlen. Mit Ausnahme der letzten Tranche soll jede Tranche mindestens € 20,0 Mio. betragen. Der CTB stehen u.a. unterschiedliche Zinsmodelle für die Tranchen zur Auswahl. Der letztmögliche Termin für das Stellen eines Antrags auf Auszahlung einer Tranche unter diesem Kreditvertrag ist der 19. Dezember 2008.

Die CTB darf das Darlehen ausschließlich für die Finanzierung und die Verwirklichung des Ausbaus des HHLA Container Terminals Burchardkai verwenden. Sie darf ohne vorherige schriftliche Zustimmung der EIB während der ganzen Laufzeit des Darlehens das Eigentum und den Besitz an den Anlagen des HHLA Container Terminals Burchardkai nicht aufgeben. Die CTB muss der EIB u.a. einen Projektabschlussbericht übermitteln. Erhebliche Änderungen der Gesamtpläne sowie der Zeit- und Zahlungspläne für die Durchführung des Terminal-Ausbaus müssen von der Europäischen Investitionsbank genehmigt werden.

Die Auszahlung der ersten Tranche ist bedingt durch den vorherigen Abschluss eines Bürgschaftsvertrages zwischen der EIB und der Freie und Hansestadt Hamburg, in der die Freie und Hansestadt Hamburg eine selbstschuldnerische Bürgschaft in Höhe des Darlehensbetrags übernimmt. Die HHLA hat noch keinen Antrag zur Initiierung des hierfür notwendigen parlamentarischen Verfahrens gestellt. Des Weiteren ist die Auszahlung der ersten Tranche bedingt durch die Vorlage von Kopien eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses (einschließlich der umweltrechtlichen Genehmigungen im Hinblick auf die von der Hamburger Hafenbehörde durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung und der endgültigen Baugenehmigung).

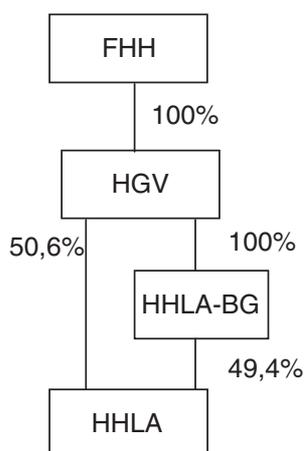
AKTIONÄRSSTRUKTUR (VOR UND NACH DURCHFÜHRUNG DES ANGEBOTS)

Sämtliche Aktien der Gesellschaft werden vor Durchführung des Angebots von der Abgebenden Aktionärin und der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, der 100%-igen Gesellschafterin der Abgebenden Aktionärin, gehalten. Die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH ist eine 100%-ige Tochtergesellschaft der Freie und Hansestadt Hamburg (in diesem Abschnitt: „FHH“). Die Abgebende Aktionärin beabsichtigt, bis zu 17.100.000 A-Aktien der Gesellschaft aus ihrem Eigentum im Rahmen des Angebots zu platzieren und wird Citi (für Rechnung der Konsortialbanken) 2.940.000 weitere A-Aktien im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung zur Verfügung stellen (siehe „Das Angebot — Stabilisierungsmaßnahmen, Mehrzuteilungen und Greenshoe-Option“).

Die nachfolgende Tabelle stellt bestimmte Informationen hinsichtlich der Beteiligung der Abgebenden Aktionärin und der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH am Grundkapital der Hamburger Hafen und Logistik AG jeweils vor dem Angebot und nach Durchführung des Angebots dar, zum einen unter der Annahme der vollständigen Platzierung des Angebots und der vollständigen Ausübung der Greenshoe-Option, zum anderen unter der Annahme der vollständigen Platzierung des Angebots ohne Ausübung der Greenshoe-Option.

| Name der Aktionärin | Nach Abschluss des Angebots | | | | | |
|---|-----------------------------|------|--|------|------------------------------------|------|
| | Vor dem Angebot | | Bei voller Ausübung der Greenshoe-Option | | Ohne Ausübung der Greenshoe-Option | |
| | Aktien | in% | Aktien | in% | Aktien | in% |
| Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) | 35.571.800 | 50,6 | 35.571.800 | 48,9 | 35.571.800 | 47,4 |
| — davon A-Aktien | 34.203.323 | — | 34.203.323 | — | 34.203.323 | — |
| — davon S-Aktien | 1.368.477 | — | 1.368.477 | — | 1.368.477 | — |
| HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH (HHLA-BG) | 34.728.200 | 49,4 | 14.688.200 | 20,2 | 17.628.200 | 23,5 |
| — davon A-Aktien | 33.392.177 | — | 13.352.177 | — | 16.292.177 | — |
| — davon S-Aktien | 1.336.023 | — | 1.336.023 | — | 1.336.023 | — |

Die nachfolgende Grafik stellt die Gesellschafterstruktur der Abgebenden Aktionärin dar:



Eine ausführliche Darstellung der Aufteilung des Grundkapitals der Gesellschaft in A- und S-Aktien ist im Kapitel „Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien“ enthalten. Für Informationen zu Veräußerungsbeschränkungen der Abgebenden Aktionärin siehe „Das Angebot — Marktschutzvereinbarung und Veräußerungsbeschränkungen (Lock-up)“. Zu einem bestehenden Beteiligungsprogramm für das Management und Mitarbeiter der HHLA-Gruppe mit gehobenen Positionen siehe „Angaben über die Organe der Gesellschaft — Vorstand — Aktienbesitz der Vorstandsmitglieder“.

GESCHÄFTE UND RECHTSBEZIEHUNGEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

Zu den der HHLA-Gruppe nahestehenden Personen zählen einerseits die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie die Organmitglieder von Tochtergesellschaften, jeweils einschließlich deren naher Familienangehöriger, sowie andererseits diejenigen Unternehmen, auf die Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder der Gesellschaft bzw. deren nahe Familienangehörige einen maßgeblichen Einfluss ausüben können oder an denen sie einen wesentlichen Stimmrechtsanteil halten. Darüber hinaus zählen zu den nahestehenden Personen diejenigen Unternehmen, mit denen die Gesellschaft einen Konzernverbund bildet oder an denen sie eine Beteiligung hält, die ihr eine maßgebliche Einflussnahme auf die Geschäftspolitik des Teilunternehmens ermöglicht, sowie die Hauptaktionäre der Gesellschaft einschließlich deren konzernverbundener Unternehmen.

Die HHLA-Gruppe unterhält verschiedene Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Personen, die nach Ansicht der Gesellschaft zu marktüblichen Konditionen abgewickelt wurden.

Da die Abgebende Aktionärin und die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH („HGV“) auch nach Durchführung des Angebots einen maßgeblichen Einfluss auf die HHLA ausüben können (siehe hierzu *„Risikofaktoren — Risiken im Zusammenhang mit dem Angebot — Die Freie und Hansestadt Hamburg wird nach dem Börsengang erheblichen Einfluss auf die Gesellschaft ausüben können; die von der Freie und Hansestadt Hamburg verfolgten öffentlichen Interessen können von den Interessen der sonstigen Aktionäre der Gesellschaft abweichen“*; zu der voraussichtlichen Beteiligung nach Durchführung des Angebots siehe *„Wesentliche und abgebende Aktionäre“*) wird die Gesellschaft zukünftig einen Bericht über die Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG erstellen (sog. Abhängigkeitsbericht). Der Abhängigkeitsbericht ist vom Abschlussprüfer der Gesellschaft zu prüfen und als richtig zu bestätigen. Durch den Abschlussprüfer ist auch zu bestätigen, dass bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war oder Nachteile, die der Gesellschaft durch Rechtsgeschäfte mit nahestehenden Personen entstanden sind, ausgeglichen worden sind.

Geschäfte und Rechtsbeziehungen zur HGV

Beherrschungsvertrag

Zwischen der HHLA als Organgesellschaft (beherrschte Gesellschaft) und der HGV als Organträgerin besteht derzeit noch ein Beherrschungsvertrag, der die HGV berechtigt, dem Vorstand der HHLA Weisungen zu erteilen, die HGV andererseits jedoch verpflichtet, jeden bei der HHLA anfallenden Jahresfehlbetrag auszugleichen, soweit dieser nicht durch Auflösung von anderen Gewinnrücklagen gedeckt werden kann, die während der Vertragslaufzeit gebildet wurden. Die HGV hat sich gegenüber der Gesellschaft und den Konsortialbanken verpflichtet, den Beherrschungsvertrag fristlos zu kündigen, sobald der Antrag auf Zulassung der A-Aktien der Gesellschaft zum Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse gestellt wurde. Die HGV hat sich ferner verpflichtet, zukünftig keine Rechte mehr aus dem Vertrag gegen die Gesellschaft abzuleiten. Der Antrag auf Zulassung der A-Aktien der Gesellschaft zum Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse wird voraussichtlich am 22. Oktober 2007 gestellt.

Verlustausgleichsvertrag

Um zu verhindern, dass mögliche Verluste des Teilkonzerns Immobilien den Gewinn des Teilkonzerns Hafenlogistik und damit den ausschüttungsfähigen Bilanzgewinn insgesamt zum Nachteil der Inhaber der A-Aktien schmälern, hat die HGV sich vertraglich bereit erklärt, der HHLA jegliche im Teilkonzern Immobilien anfallenden Verluste entsprechend der Regelung des § 302 AktG auszugleichen, soweit diese nicht dadurch ausgeglichen werden, dass dem Gewinnvortrag aus dem Vorjahr, den anderen Gewinnrücklagen oder der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB der S-Sparte Beträge entnommen werden, die während der Vertragsdauer als Gewinn vorgetragen bzw. in diese Rücklagen eingestellt worden sind. (siehe hierzu *„Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien“* sowie *„Risikofaktoren — Risiken im Zusammenhang mit dem Angebot und der Aktionärsstruktur — Die HHLA-Gruppe ist Risiken aufgrund der Unterteilung ihres Grundkapitals in A- und S-Aktien ausgesetzt“*).

Die Verpflichtung zur Verlustübernahme ist unbefristet und kann nur außerordentlich gekündigt werden, etwa bei einer Einziehung der S-Aktien, ihrer Umwandlung in A-Aktien, der Veräußerung von mehr als 90% der dem Teilkonzern Immobilien der HHLA zugehörigen Immobilien oder vergleichbarer, im Verlustausgleichsvertrag näher beschriebener Umstände. Die HGV erhält keine Vergütung für die Verlustübernahme.

Cash Clearing

Die HHLA-Gruppe ist bisher in das Cash Clearing-System der HGV einbezogen gewesen. Mit der geplanten Beendigung des Beherrschungsvertrags zwischen der HHLA und der HGV (siehe hierzu „Beherrschungsvertrag“) wird auch die Einbeziehung des Teilkonzerns Hafenlogistik in das Cash Clearing beendet werden. Ansprüche zwischen der HGV und dem Teilkonzern Hafenlogistik der HHLA werden im Rahmen der Beendigung ebenso erfüllt bzw. ausgeglichen. Per 30. Juni 2007 standen der HHLA-Gruppe aus dem Cash Clearing Forderungen gegen die HGV in Höhe von T€ 69.500 zu. Das Guthaben wurde nach Auffassung der Gesellschaft marktüblich verzinst. Der Teilkonzern Immobilien wird auch weiterhin in das Cash Clearing der HGV einbezogen, indem der HGV überschüssige Liquidität angeboten wird und die HGV die Liquidität des Teilkonzerns Immobilien sicherstellen wird.

Gesellschafterdarlehen der HGV an den Teilkonzern Immobilien

Bis zur Aufteilung der Wirtschaftsgüter und Geschäftsaktivitäten der HHLA-Gruppe in den Teilkonzern Hafenlogistik und den Teilkonzern Immobilien wurden Investitionen im heutigen Teilkonzern Immobilien unter anderem auch durch konzerninterne Finanzierung realisiert. Bei der Klärung der Finanzierung der beiden Teilkonzerne wurde ermittelt, dass dem Teilkonzern Hafenlogistik aus der bisherigen konzerninternen Finanzierung der HHLA-Gruppe nach dem ungeprüften Konzernzwischenabschluss der HHLA für das am 30. Juni 2007 endende Halbjahr eine Forderung in Höhe von T€ 64.380 gegen den Teilkonzern Immobilien zusteht. Zum Ausgleich der Forderung des Teilkonzerns Hafenlogistik gegen den Teilkonzern Immobilien wird die HGV der HHLA ein zweckgebundenes Darlehen in Höhe von T€ 65.000 gewähren.

Patronatserklärungen gegenüber der HHLA-Gruppe

Die HGV hat verschiedene Patronatserklärungen zur Absicherung von Darlehensverbindlichkeiten von Gesellschaften der HHLA-Gruppe gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau abgegeben.

Die HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH und die HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH nehmen zur Finanzierung des HHLA Container Terminals Altenwerder von der Kreditanstalt für Wiederaufbau seit Dezember 2000 durch Patronatserklärungen der HGV besicherte Darlehen über ca. € 16,9 Mio. und € 34,3 Mio. und einer Laufzeit von jeweils rund 30 Jahren in Anspruch. Die Verzinsung der Darlehen ist für zehn Jahre festgeschrieben. Sie beträgt für das Darlehen über ca. € 16,9 Mio. 5,66%. Das Darlehen über € 34,3 Mio. wurde in zwei Tranchen ausgezahlt. Die erste Tranche in Höhe von € 13,0 Mio. wird zunächst mit 5,00%, die zweite Tranche in Höhe von € 21,3 Mio. mit 5,05% p.a. verzinst. Die Verzinsung wird nach Ablauf von zehn Jahren durch die KfW aufgrund der dann aktuellen Kapitalmarktbedingungen neu festgelegt. Widerspricht die Darlehensnehmerin den neuen Bedingungen, sind die Darlehen zur Rückzahlung nach Ablauf des zehnjährigen Zinsfestschreibungszeitraums fällig. Die Darlehen werden in halbjährigen Raten von je € 337.453,00 bzw. € 685.132,00 jeweils zuzüglich Zinsen seit dem 15. Februar 2006 zurückgeführt. Per 30. Juni 2007 standen aus beiden Darlehen noch ca. € 48,1 Mio. (€ 15,9 Mio. bzw. € 32,2 Mio.) der jeweiligen Darlehensvaluta zuzüglich weiterer Zinsen zur Rückzahlung aus.

Auch die HHLA Container Terminal Tollerort GmbH nimmt von der Kreditanstalt für Wiederaufbau seit Januar 2002 ein durch eine Patronatserklärung der HGV besichertes Darlehen über € 5 Mio. und einer Laufzeit von rund zehn Jahren zur Finanzierung des Erwerbs einer Containerbrücke in Anspruch. Das Darlehen ist bis zum Ende der Laufzeit mit einem festen Satz von 5,31% p.a. zu verzinsen und wird in halbjährigen Raten von je ca. € 250.000,00 zuzüglich Zinsen seit dem 31. Juli 2002 zurückgeführt. Per 30. Juni 2007 standen noch € 2,5 Mio. der Darlehensvaluta zuzüglich weiterer Zinsen zur Rückzahlung aus.

Die dem Teilkonzern Immobilien zugehörige GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH nimmt von der Kreditanstalt für Wiederaufbau seit Januar 2002 ein Darlehen über € 30 Mio. und einer Laufzeit von rund 20 Jahren in Anspruch. Die Verzinsung des Darlehens ist bis zum 31. Januar 2012

festgeschrieben und beträgt zwischen 4,46% und 5,59% p.a. Das Darlehen wird in halbjährigen Raten von je € 789.476,00 zuzüglich Zinsen seit dem 31. Juli 2003 zurückgeführt. Die Darlehensverbindlichkeit wird durch eine Patronatserklärung der HGV besichert. Per 30. Juni 2007 standen noch rund € 23,7 Mio. der Darlehensvaluta zuzüglich weiterer Zinsen zur Rückzahlung aus.

Auch die dem Teilkonzern Immobilien zugehörige GHG Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH nimmt von der Kreditanstalt für Wiederaufbau seit Januar 2002 ein Darlehen über € 13 Mio. und einer Laufzeit von rund 20 Jahren in Anspruch. Die Verzinsung des Darlehens ist bis zum 31. Januar 2012 festgeschrieben und beträgt zwischen 4,16% und 5,59% p.a. Das Darlehen wird in halbjährigen Raten von je ca. € 342.107 zuzüglich Zinsen seit dem 31. Juli 2003 zurückgeführt. Die Darlehensverbindlichkeit wird durch eine Patronatserklärung der HGV besichert. Per 30. Juni 2007 standen noch ca. € 10,3 Mio. der Darlehensvaluta zuzüglich weiterer Zinsen zur Rückzahlung aus.

Geschäfte und Rechtsbeziehungen mit der Freie und Hansestadt Hamburg und ihren weiteren Tochtergesellschaften und Einrichtungen

Mietverträge und Immobilienverwaltung

Zwischen der Freie und Hansestadt Hamburg bzw. der Hamburg Port Authority als Vermieterin und Unternehmen der HHLA-Gruppe als Mieterin bestehen diverse Verträge über die Anmietung von Flächen und Kaimauern im Hamburger Hafen sowie in der Speicherstadt (Eine Übersicht der Verträge und weitere Angaben zu den Mietverträgen sind in den Kapiteln „*Geschäftstätigkeit der HHLA-Gruppe — Standorte und Grundbesitz*“ sowie „*Wesentliche Verträge — Mietverträge mit der Hamburg Port Authority über Grundstücke und Kaimauern*“ enthalten). Die HHLA-Gruppe hat hierdurch Aufwendungen im ersten Halbjahr 2007 in Höhe von T€ 11.169 zuzüglich Umsatzsteuer gehabt (2006: T€ 21.492 zuzüglich Umsatzsteuer, 2005: T€ 20.079 zuzüglich Umsatzsteuer und 2004: T€ 19.903 zuzüglich Umsatzsteuer).

Am 15. Dezember 2006 haben die Freie und Hansestadt Hamburg und die dem Teilkonzern Immobilien angehörige Fischmarkt Hamburg Altona GmbH einen Teilaufhebungs- und Kaufvertrag für eine von der Fischmarkt Hamburg Altona GmbH von der Freie und Hansestadt Hamburg gemietete Fläche geschlossen. Für die Teilaufhebung des Mietvertrags und die Übertragung der auf dem Grundstück befindlichen, sonderrechtsfähigen Bauwerke an die Freie und Hansestadt Hamburg hat die Fischmarkt Hamburg Altona GmbH eine einmalige Zahlung von T€ 7.640 erhalten.

Die HHLA-Gruppe hat Büroräume auch an Behörden oder andere, mit der Freie und Hansestadt Hamburg verbundenen Unternehmen und öffentliche Einrichtungen, vermietet. Die Hamburg Port Authority hat ihre Büroräume in der Hamburger Speicherstadt mit einer Größe von rund 19.500 m² für eine feste Laufzeit von 20 Jahren von der HHLA im Jahr 2006 angemietet. Die HHLA-Gruppe hat aus der Vermietung an die Hamburg Port Authority im ersten Halbjahr 2007 Erlöse in Höhe von T€ 1.078 zuzüglich Umsatzsteuer erzielt (2006: T€ 584 zuzüglich Umsatzsteuer).

Die HafenCity Hamburg GmbH, eine 100%-ige Tochtergesellschaft der HGV, hat rund 400 m² Ausstellungsfläche von der HHLA in der Hamburger Speicherstadt angemietet. Bis zum 30. September 2005 hatte die HafenCity Hamburg GmbH zusätzlich 624 m² Büroräume von der HHLA gemietet. Die HHLA-Gruppe hat aus der Vermietung an die HafenCity Hamburg GmbH im ersten Halbjahr 2007 Erlöse in Höhe von € 35.451 zuzüglich Umsatzsteuer erzielt (2006: T€ 71 zuzüglich Umsatzsteuer, 2005: T€ 172 zuzüglich Umsatzsteuer; 2004: T€ 193 zuzüglich Umsatzsteuer).

Die HHLA hat ferner seit 1999 von der HafenCity Hamburg GmbH die Vermietung und Verwaltung verschiedener Grundstücke und Gebäude des Sondervermögens „Stadt und Hafen“ der Freien und Hansestadt Hamburg (Sondervermögen) übernommen. Der Verwaltervertrag wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und kann mit einer Frist von sechs Monaten zum Ablauf eines Quartals gekündigt werden. Die HHLA erhielt für ihre Tätigkeit teilweise eine pauschale Vergütung pro Objekt, teilweise ein an den Bruttomieten der verwalteten Immobilien orientiertes Entgelt, teilweise erfolgen separate Berechnungen (z.B. bei Events). Im ersten Halbjahr 2007 hat die HHLA aus der Verwaltung der Immobilien dem Sondervermögen T€ 60 zuzüglich Umsatzsteuer erlöst (2006: T€ 85

zuzüglich Umsatzsteuer, 2005: T€ 92 zuzüglich Umsatzsteuer; 2004: T€ 74 zuzüglich Umsatzsteuer). Der Verwaltervertrag wurde mit Wirkung zum 30. September 2007 gekündigt.

Außerdem hat die HHLA seit 1995 Buchführungsleistungen für die Hafencity Hamburg GmbH übernommen. Der Vertrag über Buchführungsdienstleistungen wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen; die HHLA erhielt für ihre Tätigkeit eine pauschale Vergütung. Im ersten Halbjahr 2007 hat die HHLA aus der Buchführung für die Hafencity Hamburg GmbH T€ 39 zuzüglich Umsatzsteuer erlöst (2006: T€ 77 zuzüglich Umsatzsteuer; 2005: T€ 69 zuzüglich Umsatzsteuer; 2004: T€ 69 zuzüglich Umsatzsteuer). Der Buchführungsvertrag wurde mit Wirkung zum 31. Juli 2007 im gegenseitigen Einvernehmen beendet.

Zwischen der UNIKAI Hafencity GmbH und der Hafencity Hamburg GmbH besteht des Weiteren ein Betreibervertrag über die Abwicklung des Kreuzfahrtgeschäfts am Kreuzfahrtterminal in der Hamburger Hafen City. Die UNIKAI Hafencity GmbH hat den Kreuzfahrtterminal-Betreibervertrag mit Wirkung ab dem 31. Dezember 2006 gemeinsam mit dem Anlagevermögen des Kreuzfahrtterminals von der UNIKAI Lagerei und Spedition GmbH übernommen. Im ersten Halbjahr 2007 hat die HHLA-Gruppe aus dem Betrieb des Kreuzfahrtterminals T€ 919,2 zuzüglich Umsatzsteuer erlöst (2006: T€ 1.266,2 zuzüglich Umsatzsteuer, 2005: T€ 513,4 zuzüglich Umsatzsteuer; 2004: T€ 341,0 zuzüglich Umsatzsteuer).

Bürgschaftserklärungen zugunsten der HHLA-Gruppe

Die HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH nimmt zur Finanzierung der Errichtung und des weiteren Ausbaus ihres Container-Terminals von der Europäischen Investitionsbank, Luxemburg, Darlehen über € 125 Mio. in Anspruch, die durch selbstschuldnerische Bürgschaften der Freie und Hansestadt Hamburg besichert sind. Die Freie und Hansestadt Hamburg erhält für die Übernahme der Bürgschaft eine Provision von 0,5% auf die jeweils zu Jahresbeginn ausstehende Darlehensvaluta. Die Darlehen sind in vier Tranchen in der Zeit vom Juni 2001 bis November 2003 gewährt worden; zwei Darlehen über je € 30 Mio. aus den Jahren 2001 und 2002 haben Laufzeiten von 15 Jahren. Nach fünf tilgungsfreien Jahren sind diese Darlehen in jährlichen Raten in Höhe von jeweils € 3 Mio. zurückzuzahlen. Eines dieser Darlehen ist mit 5,61% p.a. über die gesamte Laufzeit zu verzinsen, das andere mit 5,47% p.a. innerhalb der ersten zehn Jahre. Für die verbleibenden fünf Jahre kann die HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH eine Anpassung der Laufzeit und des Zinsniveaus für dieses Darlehen beantragen; sofern auf diesen Antrag hin keine Einigung zwischen Darlehensgeber und Darlehensnehmer zustande kommt oder ein Antrag auf Anpassung nicht gestellt wird, ist das Darlehen nach Ablauf des Zinsfestschreibungszeitraums zurückzuzahlen.

Für die beiden anderen Darlehen über € 25 Mio. und € 40 Mio. ist während der Laufzeit nur die Zahlung der anfallenden Zinsen vorgesehen. Die Tilgung der Darlehensvaluta soll jeweils erst zum Laufzeitende im Jahr 2015 bzw. 2013 durch einmalige Zahlung erfolgen. Das Darlehen über € 25 Mio. ist bis zum 15. Mai 2008 mit 3,72% p.a. zu verzinsen. Sodann ist die HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH berechtigt, eine Anpassung des Zinsniveaus zu beantragen. Kommt keine Einigung mit der Darlehensgeberin über eine Anpassung des Zinsniveaus zustande, oder wird ein Antrag auf Anpassung nicht gestellt, ist das Darlehen zum 15. Mai 2008 vollständig zurückzuzahlen. Das Darlehen über € 40 Mio. wird mit einem an den 3-Monats EURIBOR gekoppelten, variablen Zinssatz verzinst. Die HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH kann von der Europäischen Investitionsbank verlangen, dass ihr statt des variablen Zinses ein fester Zinssatz ab dem 10. Dezember 2008 angeboten wird. Sofern das Angebot nicht angenommen wird, oder die HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH kein entsprechendes Verlangen stellt, ist das Darlehen vollständig zum 10. Dezember 2008 zurückzuzahlen.

Per 30. Juni 2007 stand noch der Gesamtbetrag der Darlehensvaluta in Höhe von € 125 Mio. zur Rückzahlung aus.

Weitere Verträge mit öffentlichen Einrichtungen und Unternehmen der Freie und Hansestadt Hamburg

Die Unternehmen der HHLA-Gruppe haben weitere Rechtsgeschäfte mit öffentlichen Einrichtungen und Unternehmen der Freie und Hansestadt Hamburg, die im Bereich der Daseinsfürsorge und der Versorgung tätig sind, abgeschlossen. Hierzu gehören insbesondere Rechtsgeschäfte über die Versorgung mit Trinkwasser und die Abfallentsorgung. Die HHLA-Gruppe geht davon aus, dass sämtliche Verträge mit öffentlichen Einrichtungen und Unternehmen in diesen Bereichen zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen wurden.

ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE HHLA

Gründung, Firma, Sitz, Geschäftsjahr und Dauer der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde am 7. März 1885 unter der Firma „Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft“ mit Sitz in Hamburg im Wege der Bargründung errichtet und am 10. März 1885 unter der Nummer 276 in das Register des Landgerichts Hamburg eingetragen. In der Folgezeit wurde die Gesellschaft unter HRB 276 geführt, ab dem 28. Februar 1938 unter der heute noch aktuellen Registernummer HRB 1902.

Die Hauptversammlung vom 22. Dezember 1939 beschloss, die Firma der Gesellschaft in „Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft“ zu ändern. Die Satzungsänderung wurde mit der Eintragung am 30. Dezember 1939 im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg wirksam. Die Hauptversammlung vom 27. Juli 2005 änderte die Firma in die heute gültige Fassung „Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft“. Diese Satzungsänderung wurde am 26. September 2005 mit Eintragung im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg wirksam. Die Gesellschaft tritt im Geschäftsverkehr auch unter „HHLA“ auf.

Als in Deutschland und nach deutschem Recht gegründete Aktiengesellschaft unterliegt die HHLA deutschem Aktienrecht.

Das Geschäftsjahr der HHLA ist das Kalenderjahr. Die HHLA wurde auf unbestimmte Zeit gegründet.

Die Geschäftsadresse der Gesellschaft lautet Bei St. Annen 1, 20457 Hamburg, Tel.: 040-3088-1.

Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand des Unternehmens bei der Gründung der Gesellschaft 1885 war die Herstellung und Verwertung von Speichern, Lagerhäusern, Comptoiren und sonstigen dem Handel und der Fabrikation dienenden Baulichkeiten im Hamburgischen Freihafengebiet, sowie die Betreibung damit in Verbindung stehender Geschäfte. Die Hauptversammlung vom 22. Dezember 1939 änderte den Gegenstand des Unternehmens in den Betrieb eines Kai- und Güterumschlaggeschäfts im Hafen Hamburg, einschließlich der hiermit in Verbindung stehenden Neben- und Hilfsgeschäfte, insbesondere der Lagerei sowie die Güterwerbung für den Hafen Hamburg. Eine weitere Änderung des Gesellschaftszweckes in die Durchführung aller Geschäfte der Seehafensverkehrswirtschaft erfolgte durch Beschluss der Hauptversammlung im Jahr 1970. Die Hauptversammlung vom 27. Juli 2005 änderte den Gesellschaftszweck erneut in die Leitung von und die Beteiligung an Gesellschaften, die sich mit Geschäften der Seehafensverkehrswirtschaft, insbesondere in den Geschäftsfeldern Container, Intermodal, Logistik und Immobilien befassen sowie der Erwerb, die Vermietung, die Verwaltung und die Entwicklung von Immobilien.

Seit 2007 ist der Gegenstand des Unternehmens der HHLA die Leitung von und die Beteiligung an Gesellschaften, die sich mit Geschäften der Seehafensverkehrswirtschaft, insbesondere in den Segmenten Container, Intermodal und Logistik, befassen, sowie der Erwerb, das Halten, die Veräußerung, die Vermietung, die Verwaltung und die Entwicklung von nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien, insbesondere die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und am Hamburger Fischmarkt.

Die Gesellschaft ist berechtigt, in den genannten Bereichen auch selbst operativ tätig zu werden, im In- und Ausland Unternehmen zu erwerben, sich an solchen allein oder gemeinsam mit Dritten zu beteiligen und solche Unternehmen ganz oder teilweise zu veräußern, Kooperationsverträge mit Dritten abzuschließen sowie Teile ihres Geschäftsbetriebs auf Unternehmen, an denen sie beteiligt ist, auszugliedern. Die Gesellschaft ist ferner berechtigt, alle mit dem Gegenstand des Unternehmens im Zusammenhang stehenden Hilfs- und Nebengeschäfte durchzuführen.

Der Teil des Unternehmens, der sich mit dem Erwerb, dem Halten, der Veräußerung, der Vermietung, der Verwaltung und der Entwicklung von nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien, insbesondere der Immobilien der Hamburger Speicherstadt und am Hamburger Fischmarkt befasst, wird dabei als „Teilkonzern Immobilien“ bezeichnet. Sämtliche übrigen Teile des Unternehmens werden hingegen gemeinsam als „Teilkonzern Hafenlogistik“ bezeichnet (siehe hierzu auch „Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien“).

Unternehmensgeschichte

Die HHLA entwickelte sich, ablesbar am Gegenstand des Unternehmens, von einer operativ in der Speicherwirtschaft tätigen Gesellschaft bei ihrer Gründung im Jahr 1885 zu einer reinen Holding seit dem Jahr 2002.

Nachdem die HHLA ab 1885 insbesondere in den Bereichen Lagerei, Handel und Güterumschlag tätig wurde, schlug sie 1966 am heutigen HHLA Container Terminal Burchardkai den ersten Container im Hamburger Hafen um. 1982 eröffnete die HHLA am O'Swaldkai ihren zweiten Container Terminal. Der Einstieg der HHLA in das Intermodalgeschäft erfolgte 1990. 1996 erwarb die HHLA den Container Terminal am Tollerort. Der HHLA Container Terminal Altenwerder wurde 2002 in Betrieb genommen. Zugleich erfolgte in den Jahren 2002 und 2003 ein umfangreicher gesellschaftsrechtlicher Umbau des HHLA-Konzerns in einen vertikal integrierten Logistikdienstleister mit den vier Geschäftsfeldern Container, Intermodal, Logistik und Immobilien.

So übertrug die HHLA aufgrund des Vertrags vom 19. August 2002 sowie der Zustimmungsbeschlüsse ihrer Hauptversammlung und der Gesellschafterversammlung der HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH vom 19. August 2002, eingetragen am 20. Dezember 2002 im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 1902, einen Teil ihres Vermögens als Gesamtheit im Wege der Umwandlung durch Ausgliederung auf die HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH mit Sitz in Hamburg (AG Hamburg HRB 69451) als übernehmenden Rechtsträger.

Eine weitere Teilvermögensübertragung als Gesamtheit erfolgte aufgrund des Vertrags vom 21. August 2003 sowie der Zustimmungsbeschlüsse ihrer Hauptversammlung und der Gesellschafterversammlung der LOGAS Gesellschaft für logistische Anwendungssysteme mbH vom 21. August 2003, eingetragen am 5. September 2003 im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 1902, im Wege der Umwandlung durch Ausgliederung auf die LOGAS Gesellschaft für logistische Anwendungssysteme mbH (jetzt: HHLA Rhenus Logistics GmbH) mit Sitz in Hamburg (AG Hamburg HRB 44749) als übernehmenden Rechtsträger.

Schließlich übertrug die HHLA einen Teil ihres Vermögens als Gesamtheit im Wege der Umwandlung durch Ausgliederung auf die HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH mit Sitz in Hamburg (AG Hamburg HRB 69420) als übernehmenden Rechtsträger aufgrund des Vertrags vom 21. August 2003 sowie der Zustimmungsbeschlüsse der Hauptversammlung der HHLA und der Gesellschafterversammlung der HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH vom 21. August 2003, eingetragen am 9. September 2003 im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 1902.

Im Jahr 2007 beschloss die HHLA, die Gesellschaft in einen Teilkonzern Hafenlogistik (mit den drei Segmenten Container, Intermodal und Logistik sowie dem Bereich Holding/Übrige) und einen Teilkonzern Immobilien aufzuteilen. Dem Teilkonzern Immobilien wurden dabei die nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien, d.h. die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und am Hamburger Fischmarkt, zugewiesen.

Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien

In der Hauptversammlung am 28. Juni 2007 hat die HHLA mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2007 beschlossen, ihr Grundkapital in zwei verschiedene Aktiengattungen, A- und S-Aktien, neu einzuteilen. Von den 53.300.000 auf den Inhaber lautenden Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von € 1,00 entfielen damals 51.250.000 auf die A-Aktien und 2.050.000 auf die S-Aktien. Die erforderlichen Satzungsänderungen wurden am 10. Juli 2007 durch Eintragung in das Handelsregister der HHLA wirksam. Nach der am 31. August 2007 beschlossenen und am 10. Oktober 2007 in das Handelsregister eingetragenen Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln setzt sich das Grundkapital der Gesellschaft aus 67.595.500 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien zusammen.

Die A- und S-Aktien sind sog. Spartenaktien und stellen wegen der mit ihnen verbundenen besonderen Dividenden- und Rückabwicklungsrechte eigenständige Aktiengattungen gemäß § 11 AktG dar. Die S-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen (einschließlich eines etwaigen Liquiditätsüberschusses) des Teilkonzerns Immobilien und die A-Aktien eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen (einschließlich eines etwaigen Liquidationsüberschusses) der übrigen Teile des Unternehmens (Teilkonzern Hafenlogistik).

Die beiden Teilkonzerne sind in der Satzung der Gesellschaft durch positive Zuordnung bestimmter Rechtspositionen, Verträge und Wirtschaftsgüter zum Teilkonzern Immobilien und der Zuordnung aller verbleibenden Rechtspositionen, Verträge und Wirtschaftsgüter zum Teilkonzern Hafenlogistik voneinander abgegrenzt. So handelt es sich bei dem Teilkonzern Immobilien gemäß § 2 Abs. 2 der Satzung der HHLA um den Teil des Unternehmens, der sich mit dem Erwerb, dem Halten, der Veräußerung, der Vermietung, der Verwaltung und der Entwicklung von nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien, insbesondere Immobilien der Hamburger Speicherstadt und am Hamburger Fischmarkt befasst. Näher spezifiziert wird der Teilkonzern Immobilien in § 31 der Satzung. Danach gehören zum Teilkonzern Immobilien insbesondere die nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien im unmittelbaren Sondereigentum der HHLA sowie diejenigen nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien, die im Eigentum der Konzerngesellschaften der HHLA stehen, nämlich der GHl Bei St. Annen GmbH, der GHl Block D GmbH, der GHl Block T GmbH und der Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH. Dem Teilkonzern Hafenlogistik sind alle Wirtschaftsgüter (Aktiva und Passiva) und Geschäftsaktivitäten der Gesellschaft und ihrer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften zuzuordnen, die nach Maßgabe des § 31 der Satzung nicht dem Teilkonzern Immobilien zuzuordnen sind.

Die Anzahl der A- und S-Aktien wurde durch eine Bewertung des Teilkonzerns Immobilien einerseits und eine überschlägige Wertermittlung des Teilkonzerns Hafenlogistik andererseits ermittelt. Dabei wurde der Teilkonzern Immobilien mit ihrem aktuellen Marktwert, der Teilkonzern Hafenlogistik mit einem Wert deutlich oberhalb der zu erwartenden Marktkapitalisierung am Tag der Erstnotiz angesetzt.

Die A- und S-Aktien sind mit gleichen Stimmrechten ausgestaltet. Jede A- und jede S-Aktie gewährt in der Hauptversammlung der Gesellschaft eine Stimme. Beschränkungen des Stimmrechts bestehen nicht. Dementsprechend beschließen die Inhaber der A-Aktien und der S-Aktien gemäß § 28 der Satzung der HHLA gemeinsam in der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns der Gesellschaft. In Fällen, in denen das Gesetz die Fassung eines Sonderbeschlusses durch die Aktionäre einer Gattung vorschreibt (insbesondere wenn das bisherige Verhältnis mehrerer Gattungen von Aktien zum Nachteil einer Gattung geändert werden soll) ist zunächst ein Hauptversammlungsbeschluss sämtlicher Aktionäre zu fassen und sodann ein Sonderbeschluss, bei dem nur die Inhaber der betroffenen Aktiegattung stimmberechtigt sind. Bis zur Fassung eines zustimmenden Sonderbeschlusses bleibt der Hauptversammlungsbeschluss schwebend unwirksam; wird im Sonderbeschluss die Zustimmung zu dem Hauptversammlungsbeschluss verweigert, wird er endgültig unwirksam. Die S-Aktien werden auch nach Durchführung des Angebots ausschließlich von der HGV und ihrer 100%-igen Tochtergesellschaft, der HHLA-BG, gehalten, so dass bestimmte Hauptversammlungsbeschlüsse der HHLA nicht ohne einen Sonderbeschluss der Freien und Hansestadt Hamburg als jedenfalls mittelbar alleiniger S-Aktionärin gefasst werden können. Dadurch wird die Freie und Hansestadt Hamburg in der Lage sein, einen erheblichen Einfluss auf die Hauptversammlung auszuüben. Die S-Aktien werden nicht börsennotiert sein.

Sowohl der Teilkonzern Hafenlogistik als auch der Teilkonzern Immobilien werden gemeinsam vom Vorstand der HHLA in eigener Verantwortung geleitet. Hinsichtlich der Verwaltung des Teilkonzerns Immobilien bestehen besondere Zustimmungsvorbehalte zugunsten des Aufsichtsrats.

Gemäß § 4 Abs. 1 der Satzung der HHLA richtet sich die Dividendenberechtigung der Inhaber der S-Aktien nach der Höhe des dem Teilkonzern Immobilien zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns und die Dividendenberechtigung der Inhaber der A-Aktien nach der Höhe des verbleibenden Teils des Bilanzgewinns der HHLA. Grundlage der Ermittlung des jeweiligen Bilanzgewinns der beiden Teilkonzerne sind zusätzliche entsprechend handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften aufzustellende Einzelabschlüsse für die beiden Teilkonzerne, die als Teil des Anhangs des Jahresabschlusses der Gesellschaft darzustellen und insofern von der Prüfung des Jahresabschlusses der Gesellschaft umfasst sind. Erwirtschaftet ein Teilkonzern in einem Geschäftsjahr einen Jahresfehlbetrag, der weder durch einen Gewinnvortrag aus dem Vorjahr, eine Entnahme aus den Gewinnrücklagen oder der Kapitalrücklage dieses Teilkonzerns noch durch einen Verlustausgleich durch Aktionäre dieses Teilkonzerns ausgeglichen wird und wird infolgedessen der ausschüttungsfähige Bilanzgewinn des anderen Teilkonzerns reduziert oder vollständig aufgezehrt, so sind etwaige in den Folgegeschäftsjahren erwirtschaftete Jahresüberschüsse dieses Teilkonzerns solange dem anderen Teilkonzern zuzurechnen bis die erfolgte Reduktion des Bilanzgewinns des anderen Teilkonzerns wieder ausgeglichen ist. Um zu vermeiden, dass dadurch der ausschüttungsfähige Bilanzgewinn auf die A-Aktien geschmälert wird, hat sich die HGV, die gemeinsam mit ihrer 100%-igen Tochterge-

sellschaft, der HHLA-BG, alleinige S-Aktionärin ist, gegenüber der HHLA vertraglich verpflichtet, etwaige Verluste des Teilkonzerns Immobilien auszugleichen. Die Verpflichtung zum Verlustausgleich kann nur außerordentlich, also aus wichtigem Grund, gekündigt werden. Sollte die HGv diese Verlustausgleichspflicht außerordentlich kündigen und der Jahresfehlbetrag nicht durch einen Gewinnvortrag aus dem Vorjahr oder eine Entnahme aus den Gewinnrücklagen oder der Kapitalrücklage des Teilkonzerns Immobilien ausgeglichen werden können, würde dies den ausschüttungsfähigen Bilanzgewinn auf die A-Aktien mindern. Die in der Satzung für diesen Fall vorgesehene Ausgleichsverpflichtung einschließlich Zinsen durch etwaige in den Folgegeschäftsjahren erwirtschaftete Jahresüberschüsse des Teilkonzerns Immobilien könnte mangels ausreichender Jahresüberschüsse des Teilkonzerns Immobilien leer laufen. Dies würde zu einer dauerhaften Minderung des ausschüttungsfähigen Bilanzgewinns des Teilkonzerns Hafenlogistik und damit möglicherweise zu einer geringeren Dividende der A-Aktionäre führen (siehe „Risikofaktoren — Risiken im Zusammenhang mit dem Angebot und der Aktionärsstruktur — Die HHLA-Gruppe ist Risiken aufgrund der Unterteilung ihres Grundkapitals in A- und S-Aktien ausgesetzt.“). Die steuerliche Anerkennung möglicher disquotaler Ausschüttungen des Bilanzgewinns an A- und S-Aktionäre der HHLA ist durch Einholung einer verbindlichen Auskunft des für die HHLA und die HGv zuständigen Finanzamts abgesichert worden. Jedoch verbleibt das Risiko, dass andere Finanzämter abweichend hiervon entscheiden, da die Finanzämter der Aktionäre mit Wohnsitz außerhalb der Zuständigkeit des für die HHLA und die HGv zuständigen Finanzamtes rechtlich nicht an die vorliegende verbindliche Auskunft gebunden sind.

In § 4 Abs. 3 und 4 der Satzung der HHLA ist vorgesehen, dass sämtliche Leistungen, die zwischen den Teilkonzernen Hafenlogistik und Immobilien ausgetauscht werden, zu Bedingungen wie unter fremden Dritten zu erfolgen haben. Zudem hat der Vorstand in den ersten drei Monaten eines Geschäftsjahres entsprechend § 312 AktG einen Bericht über die Geschäfte, den Austausch von Leistungen und sonstige Maßnahmen zwischen dem Teilkonzern Hafenlogistik und dem Teilkonzern Immobilien aufzustellen, in dem alle zwischen den beiden Teilkonzernen im vorangegangenen Geschäftsjahr vorgenommenen Geschäfte, ausgetauschten Leistungen und getroffenen sonstigen Maßnahmen aufzuführen sind. Werden nicht sämtliche Geschäfte zwischen beiden Teilkonzernen zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen, kann dies zu einer Gewinnverschiebung zu Lasten der A-Aktionäre führen.

Die HHLA kann die Aufteilung des Grundkapitals in A- und S-Aktien durch die in § 6 der Satzung grundsätzlich gestattete Einziehung der S-Aktien gemäß § 237 Abs. 1 AktG zwangsweise gegen Zahlung eines angemessenen Einziehungsentgelts rückgängig machen (sog. gestattete Einziehung), sofern und soweit die Hauptversammlung und die S-Aktionäre ihre Zustimmung hierzu erteilen. Die Zahlung einer angemessenen Entschädigung, die sich am Ertragswert des Teilkonzerns Immobilien orientiert, würde zu einem Liquiditätsentzug bei der Gesellschaft führen. Eine Rückgängigmachung der Aufteilung des Grundkapitals in zwei unterschiedliche Aktiengattungen ist auch mittels Umwandlung der S-Aktien in A-Aktien möglich. Hierfür wären ein Beschluss der Hauptversammlung der Gesellschaft sowie Sonderbeschlüsse der A- und der S-Aktionäre erforderlich. Die Umwandlung müsste im Verhältnis 1:1 erfolgen. Übersteigt der Wert der S-Aktien im Zeitpunkt der Umwandlung den Wert der A-Aktien, müsste an die S-Aktionäre zusätzlich eine Ausgleichszahlung in Form einer Sonderdividende aus freien Gewinnrücklagen der Gesellschaft geleistet werden. Die Zahlung einer Sonderdividende würde zu einem Liquiditätsentzug der Gesellschaft führen. Sollte anstelle der Barentschädigung der Ausgleich durch die Einräumung der Möglichkeit zum Bezug verbilligter A-Aktien erfolgen, würden die A-Aktionäre in ihrem Stimmrecht sowie in ihrer Gewinnberechtigung verwässert werden. Wären im Zeitpunkt der Umwandlung hingegen die A-Aktien höher zu bewerten als die S-Aktien, könnten sich die A-Aktionäre benachteiligt fühlen, wenn die Gesellschaft nicht von den S-Aktionären eine bare Ausgleichszahlung verlangen würde. Die verbindliche Festsetzung einer derartigen Ausgleichszahlung bedürfte wegen des Belastungsverbots nach § 180 Abs. 1 AktG der Zustimmung jedes betroffenen Aktionärs.

Gemäß § 27 der Satzung der HHLA sind die S-Aktionäre unbeschadet sonstiger Finanzierungsmöglichkeiten jederzeit berechtigt, zweckgebundene Zahlungen in die freie Kapitalrücklage der HHLA gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB zu leisten.

Konzernstruktur

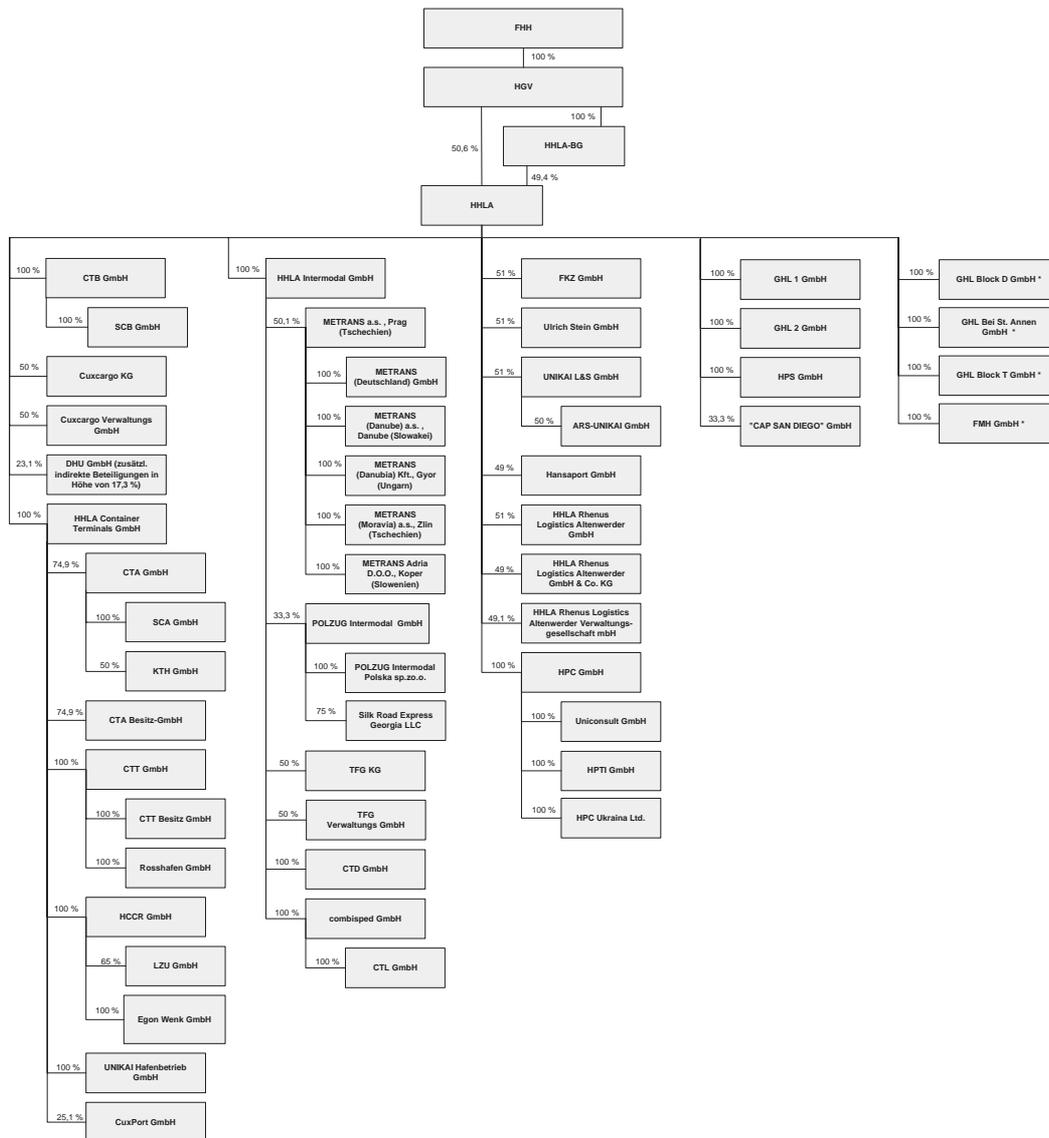
Die HHLA ist die Management-Holding und Obergesellschaft der HHLA-Gruppe. Das operative Geschäft wird überwiegend in den jeweiligen operativen Tochtergesellschaften betrieben. In den Konzernabschluss der HHLA

sind alle wesentlichen Unternehmen einbezogen, bei denen die HHLA mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die Finanz- und Geschäftspolitik zu bestimmen, um aus der Tätigkeit dieser Unternehmen den wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen. Zum Kreis der vollkonsolidierten Unternehmen zählen 31 inländische und 4 ausländische Tochtergesellschaften.

Die HHLA-Gruppe ist an mehreren gemeinschaftlich geführten Unternehmen beteiligt. Diese Gemeinschaftsunternehmen werden ab bzw. bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die gemeinschaftliche Führung durch die HHLA-Gruppe beginnt bzw. endet, unter Verwendung der Quotenkonsolidierung in den Konzernabschluss der HHLA einbezogen.

Aktionäre der HHLA sind die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH („HGV“) mit 50,6% und die HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH („HHLA-BG“) mit 49,4%. An der HHLA-BG ist die HGV mit 100% beteiligt. Die Geschäftsanteile der HGV werden zu 100% von der Freie und Hansestadt Hamburg gehalten (siehe auch „*Aktionärsstruktur (vor und nach Durchführung des Angebots)*“).

Die folgende Darstellung enthält einen Überblick über die Aktionäre und Tochtergesellschaften der Gesellschaft zum Datum dieses Prospekts; dabei wird die Aktionärsstruktur so dargestellt, wie sie sich vor dem Angebot darstellt:



* S-Sparte; die übrigen Gesellschaften der HHLA-Gruppe und die Holdingfunktionen der HHLA gehören zur A-Sparte

FHH = Freie und Hansestadt Hamburg
 HGV = HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH
 HHLA-BG = HHLA Beteiligungsgesellschaft mbH
 HHLA = Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
 CTB GmbH = HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH
 SCB GmbH = Service Center Burchardkai GmbH
 Cuxcargo KG = Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG
 Cuxcargo Verwaltungs GmbH = Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH
 DHU GmbH = DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH
 HHLA Container Terminals GmbH = HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung
 CTA GmbH = HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH
 SCA GmbH = SCA Service Center Altenwerder GmbH
 KTH GmbH = Kombi-TransEuropa Terminal Hamburg GmbH
 CTA Besitz-GmbH = HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH
 CTT GmbH = HHLA Container Terminal Tollerort GmbH
 Rosshafen GmbH = HHLA Rosshafen Terminal GmbH
 HCCR GmbH = HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH
 LZU GmbH = LZU Leerescontiner Zentrum Unikai GmbH
 Egon Wenk GmbH = Egon Wenk Umschlag- und Logistikgesellschaft mbH
 UNIKAI Hafenbetrieb GmbH
 CuxPort GmbH

UNIKAI GmbH = UNIKAI Hafenbetrieb GmbH
 TFG KG = TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG
 CTD GmbH = CTD Container-Transport-Dienst GmbH
 combisped GmbH = combisped Hanseatische Fachspedition GmbH
 CTL GmbH = CTL Container Terminal Lübeck GmbH
 FKZ GmbH = HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH
 Ulrich Stein GmbH = Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung
 UNIKAI L & S GmbH = UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg
 Hansaport GmbH = Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung
 HPC GmbH = HPC Hamburg Port Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung
 Uniconsult GmbH = Uniconsult Universal Transport Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung
 HPTI GmbH = HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH
 GHL 1 GmbH = GHL Erste Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH
 GHL 2 GmbH = GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH
 HPS GmbH = HHLA Personal-Service-Gesellschaft mit beschränkter Haftung
 "CAP SAN DIEGO" GmbH = "CAP SAN DIEGO" Betriebsgesellschaft m.b.H.
 GHL Block D GmbH = GHL Gesellschaft für Hafen und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH
 GHL Bei St. Annen GmbH = GHL Gesellschaft für Hafen und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH
 GHL Block T GmbH = GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block T mbH
 FMH GmbH = Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Informationen über wesentliche Beteiligungen der HHLA

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Beteiligungen der Gesellschaft, deren Buchwert jeweils mindestens 10% des konsolidierten Eigenkapitals darstellt bzw. die jeweils mindestens 10% zum konsolidierten Jahresergebnis der HHLA-Gruppe beiträgt oder aus sonstigen Gründen wesentlich ist, und wichtige diese Beteiligungen betreffende Unternehmensdaten. Die im Hinblick auf das Periodenergebnis angegebenen Werte sind den jeweiligen HGB-Abschlüssen bzw. Buchungssystemen entnommen (Stand: 31.12.2006). Sämtliche Anteile an verbundenen Unternehmen sind voll eingezahlt. Ausschüttungsbeschränkungen der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften an ihre jeweilige Muttergesellschaft liegen nicht vor.

HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH

| | |
|---|-----------|
| Tätigkeitsbereich | Container |
| Anteil der HHLA am gezeichneten Kapital | 100% |
| Gezeichnetes Kapital zum 31.12.2006 (in T€) | 10.000 |
| Rücklagen per 31.12.2006 (in T€) | 47.068 |
| Jahresergebnis zum 31.12.2006 (vor Gewinnabführung) (in T€) | 61.909 |
| Buchwert der Anteile bei der HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 57.068 |
| Erträge der HHLA aus der Beteiligung zum 31.12.2006 (in T€) | 0 |
| Forderungen gegen die HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 19.742 |
| Verbindlichkeiten gegenüber der HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 67.598 |

HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH

| | |
|---|-----------|
| Tätigkeitsbereich | Container |
| Anteil der HHLA-Gruppe am gezeichneten Kapital | 74,9% |
| Gezeichnetes Kapital zum 31.12.2006 (in T€) | 10.000 |
| Rücklagen per 31.12.2006 (in T€) | 64.024 |
| Jahresergebnis zum 31.12.2006 (in T€) | 35.112 |
| Buchwert der Anteile bei der HHLA Container Terminals GmbH per 31.12.2006 (in T€) | 55.459 |
| Erträge der HHLA aus der Beteiligung zum 31.12.2006 (in T€) | 0 |
| Forderungen gegen die HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 541 |
| Verbindlichkeiten gegenüber der HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 6.252 |

HHLA Container Terminals GmbH

| | |
|---|-----------|
| Tätigkeitsbereich | Container |
| Anteil der HHLA am gezeichneten Kapital | 100% |
| Gezeichnetes Kapital zum 31.12.2006 (in T€) | 10.500 |
| Rücklagen per 31.12.2006 (in T€) | 80.910 |
| Jahresergebnis zum 31.12.2006 (vor Gewinnabführung) (in T€) | 33.903 |
| Buchwert der Anteile bei der HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 91.410 |
| Erträge der HHLA aus der Beteiligung zum 31.12.2006 (in T€) | 0 |
| Forderungen gegen die HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 5.695 |
| Verbindlichkeiten gegenüber der HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 34.280 |

HHLA Container Terminal Tollerort GmbH

| | |
|---|-----------|
| Tätigkeitsbereich | Container |
| Anteil der HHLA-Gruppe am gezeichneten Kapital | 100% |
| Gezeichnetes Kapital zum 31.12.2006 (in T€) | 7.669 |
| Rücklagen per 31.12.2006 (in T€) | 0 |
| Jahresergebnis zum 31.12.2006 (vor Gewinnabführung) (in T€) | 31.052 |
| Buchwert der Anteile bei der HHLA Container Terminals GmbH per 31.12.2006 (in T€) | 14.401 |
| Erträge der HHLA aus der Beteiligung zum 31.12.2006 (in T€) | 0 |
| Forderungen gegen die HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 95 |
| Verbindlichkeiten gegenüber der HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 48.397 |

HHLA Rosshafen Terminal GmbH

| | |
|--|-------------------------------|
| Tätigkeitsbereich | Vermietung und Verpachtung |
| Anteil der HHLA-Gruppe am gezeichneten Kapital | 100% |
| Gezeichnetes Kapital zum 31.12.2006 (in T€) | 15.339 |
| Rücklagen per 31.12.2006 (in T€) | 0 |
| Jahresergebnis zum 31.12.2006 (in T€) | 2.200 |
| Buchwert der Anteile bei der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH per 31.12.2006 (in T€) | 51.577 |
| Erträge der HHLA aus der Beteiligung zum 31.12.2006 (in T€) | 0 |
| Forderungen gegen die HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 0 |
| Verbindlichkeiten gegenüber der HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 28.866 |

HHLA Intermodal GmbH

| | |
|--|------------|
| Tätigkeitsbereich | Intermodal |
| Anteil der HHLA am gezeichneten Kapital | 100% |
| Gezeichnetes Kapital zum 31.12.2006 (in T€) | 1.000 |
| Rücklagen per 31.12.2006 (in T€) | 28.039 |
| Jahresergebnis zum 31.12.2006 (vor Verlustübernahme) (in T€) | -1.114 |
| Buchwert der Anteile bei der HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 29.111 |
| Erträge der HHLA aus der Beteiligung zum 31.12.2006 (in T€) | 0 |
| Forderungen gegen die HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 1.146 |
| Verbindlichkeiten gegenüber der HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 2.286 |

Combisped Hanseatische Fachspedition GmbH

| | |
|--|------------|
| Tätigkeitsbereich | Intermodal |
| Anteil der HHLA-Gruppe am gezeichneten Kapital | 100% |
| Gezeichnetes Kapital zum 31.12.2006 (in T€) | 1.000 |
| Rücklagen per 31.12.2006 (in T€) | 14.047 |
| Jahresergebnis zum 31.12.2006 (vor Verlustübernahme) (in T€) | -3.757 |
| Buchwert der Anteile bei der HHLA Intermodal GmbH per 31.12.2006 (in T€) | 21.800 |
| Erträge der HHLA aus der Beteiligung zum 31.12.2006 (in T€) | 0 |
| Forderungen gegen die HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 101 |
| Verbindlichkeiten gegenüber der HHLA per 31.12.2006 (in T€) | 703 |

Abschlussprüfer

Abschlussprüfer der Gesellschaft ist die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft AG, Michaelis-Quartier Ludwig-Erhard-Straße 11-17, 20459 Hamburg, ein Mitglied der deutschen Wirtschaftsprüferkammer, Berlin.

Die Gesellschaft beabsichtigt, auch zukünftig aus Gründen einer guten Corporate Governance alle fünf Jahre die Abschlussprüfer zu wechseln. Der jetzige Abschlussprüfer KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft AG hat den nach International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellten Konzernjahresabschluss der HHLA zum 31. Dezember 2006 sowie die nach HGB für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005 aufgestellten Konzernjahresabschlüsse und den nach HGB für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 aufgestellten Einzelabschluss geprüft und jeweils mit dem in diesem Prospekt enthaltenen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der vorherige Abschlussprüfer der Gesellschaft, Ernst & Young Deutsche Allgemeine Treuhand AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, ein Mitglied der deutschen Wirtschaftsprüferkammer, Berlin, hat den nach HGB für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004 aufgestellten Konzernabschluss geprüft und mit dem in diesem Prospekt enthaltenen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Bekanntmachungen, Zahl- und Anmeldestelle

Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen satzungsgemäß im elektronischen Bundesanzeiger. Die Aktien betreffende Mitteilungen werden ebenfalls im elektronischen Bundesanzeiger und in mindestens einem überregionalen Pflichtblatt der Frankfurter Wertpapierbörse veröffentlicht. Die börsenrechtlichen Veröffentlichungen erfolgen in einem überregionalen Pflichtblatt der Frankfurter Wertpapierbörse sowie, sofern erforderlich, in der gedruckten Ausgabe des Bundesanzeigers.

Bekanntmachungen im Zusammenhang mit der Billigung dieses Prospekts oder von Nachträgen zu diesem Prospekt erfolgen in Übereinstimmung mit den Regelungen des Wertpapierprospektgesetzes entsprechend der für diesen Prospekt vorgesehenen Form der Veröffentlichung, d.h. durch Veröffentlichung unter der Internetadresse der Gesellschaft (<http://www.hhla.de/>) und Verfügbarkeit einer Papierversion bei der Gesellschaft Bei St. Annen 1, 20457 Hamburg und den Konsortialbanken, sowie durch anschließende Mitteilung über die Veröffentlichung in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung.

Zahl- und Anmeldestelle ist die Commerzbank Aktiengesellschaft, Kaiserplatz, 60311 Frankfurt am Main.

ANGABEN ÜBER DAS KAPITAL DER HHLA

Aktuelles Grundkapital

Das Grundkapital der HHLA beträgt unmittelbar vor der Durchführung der Kapitalerhöhung im Rahmen des Angebots € 70.300.000,00 und ist eingeteilt in 70.300.000 auf den Namen lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien), davon 67.595.500 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien jeweils mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von € 1,00. Das Grundkapital ist vollständig eingezahlt.

Das Grundkapital der HHLA besteht aus zwei verschiedenen Aktiengattungen, den A-Aktien und den S-Aktien. Eine ausführliche Beschreibung der Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in S- und A-Aktien und der mit den verschiedenen Aktiengattungen verbundenen Stimm- und Dividendenrechte befindet sich im Kapitel „*Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien*“.

Die Hauptversammlung wird voraussichtlich frühestens am 29. Oktober 2007 und spätestens am 9. November 2007 beschließen, das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu € 4.800.000 durch Ausgabe von bis zu 4.800.000 auf den Namen lautende A-Aktien mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von € 1,00 gegen Bareinlagen unter Ausschluss des Bezugsrechts der A- und der S-Aktionäre im Rahmen der Durchführung des Angebots auf insgesamt bis zu € 75.100.000 zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wird voraussichtlich frühestens am 1. November 2007 und spätestens am 15. November in das Handelsregister eingetragen. Die Anzahl der S-Aktien wird sich durch diese Kapitalerhöhung nicht verändern.

Die Aktionäre, die bereits vor dem Angebot Aktien der Gesellschaft gehalten haben, verfügen nicht über besondere Stimmrechte. Sämtliche Aktien der HHLA wurden und werden nach der derzeit gültigen Satzung der Gesellschaft als auf den Namen lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) ausgegeben.

Die A-Aktien der HHLA sind in Globalurkunden verbrieft, die bei der Clearstream Banking AG, Frankfurt am Main, hinterlegt sind. Eine Globalurkunde verbrieft 67.595.500 A-Aktien; die aus der Kapitalerhöhung für den Börsengang stammenden A-Aktien werden in einer weiteren Globalurkunde verbrieft sein, die ebenfalls bei der Clearstream Banking AG hinterlegt werden wird. Die S-Aktien sind nicht verbrieft. Die Inhaber der A-Aktien halten Miteigentumsanteile an den jeweiligen Globalurkunden. Nach § 5 der Satzung der Gesellschaft bestimmt der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats über die Form der Aktienurkunden. Der Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ihrer Aktien ist gemäß § 5 der Satzung der Gesellschaft ausgeschlossen, soweit nicht eine Verbriefung nach den Regeln erforderlich ist, die an der Börse gelten, an der die Aktien zugelassen werden. Die Gesellschaft ist berechtigt, Urkunden über einzelne Aktien (Einzelurkunden) oder über mehrere Aktien (Sammelurkunden) auszustellen. Abgesehen von den Aktien, die den in den Abschnitten „*Das Angebot — Marktschutzvereinbarung der Gesellschaft und Veräußerungsbeschränkungen (lock-up)*“ und „*Angaben über das Kapital der HHLA — Mitarbeiterbeteiligungsprogramm*“ beschriebenen Veräußerungsverboten unterliegen, sind die A-Aktien der Gesellschaft in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Regelungen für die Übertragung von Namensaktien frei übertragbar.

Genehmigtes Kapital

Genehmigtes Kapital I

Gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 24. September 2007 und nach § 3 Abs. 4 der Satzung der Gesellschaft ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 1. September 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt € 33.979.750 zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I). Dabei ist den Inhabern der A-Aktien ein Bezugsrecht einzuräumen, das Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien ist ausgeschlossen.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien auszuschließen (i) wenn die Erhöhung des Grundkapitals durch Bareinlagen insgesamt einen Betrag von 10 % des aus A-Aktien bestehenden Grundkapitals nicht übersteigt, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung, und der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien gleicher Gattung und Ausstattung zum Zeitpunkt der Festlegung des Ausgabepreises durch den Vorstand nicht wesentlich unterschreitet; bei der Berechnung der 10%-Grenze

ist der anteilige Betrag am Grundkapital abzusetzen, der auf neue oder zurückerworbene A-Aktien entfällt, die seit der Wirksamkeit des Genehmigten Kapitals I unter vereinfachtem Bezugsrechtsausschluss gemäß oder entsprechend § 186 Abs. 3 S. 4 AktG ausgegeben oder veräußert worden sind, sowie der anteilige Betrag am Grundkapital, auf den sich Options- und/oder Wandlungsrechte bzw. -pflichten aus Schuldverschreibungen beziehen, die seit Wirksamkeit des Genehmigten Kapitals I in sinngemäßer Anwendung von § 186 Abs. 3 S. 4 AktG ausgegeben worden sind; oder (ii) wenn er das Grundkapital zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensbeteiligungen, Teilen von Unternehmen, gewerblichen Schutzrechten wie z.B. Patenten, Marken oder hierauf gerichteten Lizenzen oder sonstigen Produktrechten gegen Sacheinlagen erhöht; oder (iii) soweit es zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist oder (iv) um die neuen Aktien Mitarbeitern der Gesellschaft und ihrer Tochterunternehmen zum Erwerb anzubieten (Mitarbeiterbeteiligung). Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung von Kapitalerhöhungen aus dem genehmigten Kapital festzulegen, insbesondere den weiteren Inhalt der jeweiligen Aktienrechte und die sonstigen Bedingungen der Aktienausgabe. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Satzung der Gesellschaft nach jeder Ausnutzung des genehmigten Kapitals entsprechend anzupassen, insbesondere in Bezug auf die Höhe des Grundkapitals und die Anzahl der bestehenden Stückaktien.

Genehmigtes Kapital II

Gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 24. September 2007 und nach § 3 Abs. 5 der Satzung der Gesellschaft ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 1. September 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer S-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt € 1.352.250,00 zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II). Dabei ist den Inhabern der S-Aktien ein Bezugsrecht einzuräumen, das Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien ist ausgeschlossen. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung von Kapitalerhöhungen aus dem Genehmigten Kapital II festzulegen, insbesondere den weiteren Inhalt der jeweiligen Aktienrechte und die sonstigen Bedingungen der Aktienausgabe. Der Vorstand ist ferner ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Spitzenbeträge, die sich aufgrund des Bezugsverhältnisses ergeben, von dem Bezugsrecht der Aktionäre auszunehmen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Satzung der Gesellschaft nach jeder Ausnutzung des Genehmigten Kapitals II entsprechend anzupassen, insbesondere in Bezug auf die Höhe des Grundkapitals und die Anzahl der bestehenden Stückaktien.

Grundkapital der Gesellschaft bei ihrer Gründung und Entwicklung in den letzten drei Jahren

Bei Gründung der HHLA am 10. März 1885 unter der Firma „Hamburger Freihafen — Lagerhaus Gesellschaft“ mit Sitz in Hamburg betrug das Grundkapital 9.000.000,00 Mark und war eingeteilt in 9.000 auf den Inhaber lautenden Aktien mit einem Nennwert von je 1.000,00 Mark.

Am 11. August 2004 beschloss die Hauptversammlung der HHLA die Umstellung des Grundkapitals der Gesellschaft von DM 104.200.000,00 auf € 53.276.614,02. Gleichzeitig wurde die Erhöhung des Grundkapitals um € 23.385,98 aus Gesellschaftsmitteln auf € 53.300.000,00 beschlossen. Das Grundkapital war eingeteilt in 1.000 auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von € 53.300,00. Die Kapitalerhöhung wurde durchgeführt durch Ausgabe von neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien, die an die bisherigen Aktionäre der Gesellschaft im Verhältnis ihrer Beteiligung an der HHLA ausgegeben wurden. Die Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln und die entsprechende Änderung der Satzung in § 3 ist am 8. September 2004 durch Eintragung in das Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg wirksam geworden.

Die Neueinteilung des Grundkapitals der HHLA in S- und A-Aktien wurde von der Hauptversammlung am 28. Juni 2007 beschlossen. Bei der Schaffung der S- und der A-Aktien wurde das Grundkapital ferner in 53.300.000 auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von € 1,00 neu eingeteilt. Nach der Neueinteilung bestand das Grundkapital aus 51.250.000 A-Aktien und 2.050.000 S-Aktien (siehe auch „Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien“). Diese Maßnahmen wurden am 10. Juli 2007 durch Eintragung der erforderlichen Satzungsänderungen in das Handelsregister der HHLA wirksam.

Die Hauptversammlung hat sodann am 31. August 2007 beschlossen, das Grundkapital aus Gesellschaftsmitteln von € 53.300.000,00 um € 17.000.000,00 auf € 70.300.000,00 durch Ausgabe von 17.000.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien, davon 16.345.500 A-Aktien und 654.500 S-Aktien, jeweils mit einem anteiligen auf die einzelne Aktie entfallenden Betrag des Grundkapitals von € 1,00, an die bisherigen Aktionäre der Gesellschaft im Verhältnis zu ihrer Beteiligung an den Aktien der HHLA, zu erhöhen. Die Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln und die entsprechende Änderung der Satzung in § 3 ist am 7. September 2007 durch Eintragung in das Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg wirksam geworden.

Die Hauptversammlung hat sodann am 24. September 2007 beschlossen, die bestehenden 70.300.00 auf den Inhaber lautende Stammaktien in 70.300.000 auf den Namen lautende Aktien ohne Nennbetrag (Stückaktien), davon 67.595.500 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien, jeweils mit einem anteiligen auf die einzelne Aktie entfallenden Betrag des Grundkapitals von € 1,00, umzuwandeln.

Frühestens am 29. Oktober 2007 und spätestens am 9. November 2007 wird die Hauptversammlung voraussichtlich beschließen, das Grundkapital der Gesellschaft von € 70.300.000,00 um bis zu € 4.800.000,00 auf bis zu € 75.100.000,00 durch Ausgabe von bis zu 4.800.000 neuen, auf den Namen lautende A-Aktien mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von € 1,00 gegen Bareinlagen unter Ausschluss des Bezugsrechts der A- und der S-Aktionäre zur Durchführung des Angebots zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wird voraussichtlich frühestens am 1. November 2007 und spätestens am 15. November 2007 in das Handelsregister eingetragen. Die Anzahl der S-Aktien wird sich durch diese Kapitalerhöhung nicht verändern.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Die HHLA-Gruppe beabsichtigt, A-Aktien im Gegenwert von insgesamt bis zu 3% des Angebotsvolumens bevorrechtigt an Mitarbeiter zuzuteilen. Teilnahmeberechtigt sind die Mitarbeiter, die bei der HHLA oder bei einem Unternehmen beschäftigt sind, an dem die HHLA unmittelbar oder mittelbar mindestens 50% der Anteile hält, sofern sie sich zum Zeitpunkt der Billigung dieses Wertpapierprospekts durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht in einem ungekündigten Arbeits- oder Ausbildungsverhältnis befinden, das spätestens seit dem 1. November 2006 ununterbrochen besteht. Die teilnahmeberechtigten Mitarbeiter der HHLA-Gruppe erhalten im Rahmen des Angebots die Möglichkeit, unter Berücksichtigung der Bestimmungen über die steuerfreie Überlassung von Vermögensbeteiligungen an Arbeitnehmer A-Aktien im Gegenwert (gemessen am Platzierungspreis) von bis zu € 2.800,00 mit einem Preisnachlass von 50% bevorrechtigt zu erwerben (insgesamt Aktien im Gegenwert von bis zu rund € 9,8 Mio.). Teilnahmeberechtigt sind auch Mitarbeiter, deren Arbeitsverhältnis ruht. Arbeitnehmer, die in Teilzeit beschäftigt sind, erhalten anteilig die Möglichkeit, bevorrechtigt vergünstigte Aktien zu erwerben. Auszubildende können vergünstigte Aktien im Gesamtwert (gemessen am Platzierungspreis) von bis zu € 1.400,00 erwerben.

Der verbleibende Kaufpreis von bis zu € 1.400,00 wird auf Antrag des Berechtigten durch eine Darlehensgewährung der HHLA gestundet. Der gestundete Betrag ist der HHLA in 24 gleichen monatlichen Raten zurück zu zahlen. Die teilnahmeberechtigten Mitarbeiter dürfen die bevorrechtigt zugeteilten Aktien nicht vor Ablauf von vier Jahren, gerechnet ab dem Tag der Einbuchung der Aktien in das Depot des Teilnehmers veräußern. Zur Absicherung dieser Verpflichtung werden die vergünstigten Arbeitnehmeraktien in ein Sperrdepot gebucht.

Aktienoptionsprogramm

Die HHLA verfügt derzeit nicht über eine Aktienoptionsprogramm oder vergleichbare aktienbasierte Vergütungsformen für Mitglieder des Vorstands oder für Führungskräfte und Mitarbeiter der HHLA und der HHLA-Gruppe. Es ist jedoch beabsichtigt, in der Zukunft auch aktienbasierte Vergütungsformen für den Vorstand und Führungskräfte der HHLA und der HHLA-Gruppe einzuführen.

Ermächtigungen zum Erwerb und zur Veräußerung eigener Aktien

Die Hauptversammlung der Gesellschaft vom 24. September 2007 hat den Vorstand mit Wirkung vom Ablauf des Tages der Hauptversammlung an gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG ermächtigt, bis zum 23. März 2009 ganz oder in

Teilen, ein-oder mehrmalig eigene A-Aktien im Umfang von insgesamt bis zu 10% des derzeitigen aus A-Aktien bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft zu anderen Zwecken als zum Handel in eigenen Aktien zu erwerben.

Auf die erworbenen Aktien dürfen zusammen mit anderen eigenen A-Aktien, die sich im Besitz der Gesellschaft befinden oder ihr nach den §§ 71a ff. AktG zuzurechnen sind, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10% des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals der Gesellschaft entfallen. Der Erwerb kann nach Wahl des Vorstands über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Erfolgt der Erwerb der A-Aktien über die Börse, so darf der von der Gesellschaft gezahlte Gegenwert je A-Aktie (ohne Erwerbsnebenkosten) den durchschnittlichen Börsenkurs der A-Aktien der Gesellschaft in der Xetra-Schlussauktion (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) an der Frankfurter Wertpapierbörse an den dem Erwerb vorangehenden letzten 5 Börsentagen um nicht mehr als 5% über- und um nicht mehr als 5% unterschreiten. Erfolgt der Erwerb mittels eines an alle Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots, so ist dieser zulässig, wenn der gebotene Kaufpreis je A-Aktie (ohne Erwerbsnebenkosten) den durchschnittlichen Börsenkurs der A-Aktien der Gesellschaft in der Xetra-Schlussauktion (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) an der Frankfurter Wertpapierbörse an den der Veröffentlichung der Entscheidung zur Abgabe des Kaufangebots vorangehenden letzten 10 Börsentagen um nicht mehr als 20% über- und um nicht mehr als 20% unterschreiten. Das Volumen des Angebots kann begrenzt werden. Sofern die gesamte Annahme des Angebots dieses Volumen überschreitet, muss die Annahme nach Quoten erfolgen. Ein bevorrechtigter Erwerb geringerer Stückzahlen bis zu 100 Stück A-Aktien der Gesellschaft je Aktionär kann unter insoweit partiellem Ausschluss eines gegebenenfalls bestehenden Rechts der übrigen Aktionäre zur Andienung ihrer A-Aktien vorgesehen werden.

Die Hauptversammlung vom 24. September 2007 hat den Vorstand weiterhin ermächtigt, A-Aktien der Gesellschaft, die aufgrund der Ermächtigung zum Erwerb eigener A-Aktien erworben wurden, mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder teilweise unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre in anderer Weise als über die Börse oder durch Angebot an alle Aktionäre wieder zu veräußern, und zwar (i) soweit diese A-Aktien zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenkurs von Aktien der Gesellschaft gleicher Ausstattung zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Als maßgeblicher Börsenkurs im Sinne der vorstehenden Regelung gilt der Durchschnitt der Aktienkurse der Aktien der Gesellschaft in der Xetra-Schlussauktion (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) an der Frankfurter Wertpapierbörse während der der Veräußerung der eigenen Aktien vorangehenden letzten fünf Börsentage. In diesem Fall darf die Anzahl der zu veräußernden Aktien zusammen mit neuen Aktien, die seit Wirksamwerden dieser Ermächtigung unter Bezugsrechtsausschluss gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG begeben worden sind, insgesamt höchstens 10% des im Zeitpunkt des Wirksamwerdens und des im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung vorhandenen, auf A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft nicht überschreiten. oder (ii) als Gegen- oder Teilgegenleistung an Dritte im Rahmen von Zusammenschlüssen mit Unternehmen oder zum Erwerb von Unternehmen, Beteiligungen an Unternehmen oder Unternehmensteilen.

Die Hauptversammlung vom 24. September 2007 hat den Vorstand außerdem ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats eigene A-Aktien, die aufgrund der Ermächtigung zum Erwerb eigener A-Aktien erworben wurden, ganz oder in Teilen einzuziehen, ohne dass die Einziehung oder ihre Durchführung eines weiteren Hauptversammlungsbeschlusses bedarf, sowie mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um den auf die eingezogenen Aktien entfallenden Teil des Grundkapitals herabzusetzen und die Angabe der Zahl der A-Aktien in der Satzung entsprechend dem Umfang der Kapitalherabsetzung durch die Einziehung zu ändern.

Allgemeine Regelungen zur Gewinnverwendung und zu Dividendenzahlungen

Die Anteile der A-Aktionäre am Gewinn bestimmen sich grundsätzlich nach der Höhe des dem Teilkonzern Hafenlogistik zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns der HHLA; die Dividendenberechtigung der S-Aktionäre richtet sich grundsätzlich nach der Höhe des dem Teilkonzern Immobilien zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns der HHLA (siehe auch „*Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien*“).

Die Beschlussfassung über die Ausschüttung von Dividenden auf Aktien der Gesellschaft für ein Geschäftsjahr obliegt der ordentlichen Hauptversammlung des darauf folgenden Geschäftsjahres, die auf Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat entscheidet. Soweit Großaktionäre — je nach Präsenz in der Hauptversammlung der Gesell-

schaft — über eine faktische Mehrheit in der Hauptversammlung verfügen, können sie die Beschlussfassung über die Dividendenzahlung mit ihren Stimmen herbeiführen (siehe „Risikofaktoren — Risiken im Zusammenhang mit dem Angebot und der Aktionärsstruktur — Die Abgebende Aktionärin wird auch nach Durchführung des Angebots in der Lage sein, erheblichen Einfluss auf die Gesellschaft auszuüben; die Interessen der Abgebenden Aktionärin können von den Interessen der sonstigen Aktionäre der Gesellschaft abweichen“ und bezüglich weiterer Angaben zur Gewinnverwendung und Dividendenzahlungen „Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien“).

Nach deutschem Recht kann eine Beschlussfassung über eine Dividende sowie deren Ausschüttung nur aufgrund eines in dem Einzelabschluss der Gesellschaft ausgewiesenen Bilanzgewinns erfolgen. Bei der Ermittlung des zur Ausschüttung zur Verfügung stehenden Bilanzgewinns ist das Periodenergebnis um Gewinn- bzw. Verlustvorträge des Vorjahres sowie um Entnahmen aus bzw. Einstellungen in Rücklagen zu korrigieren. Bestimmte Rücklagen sind kraft Gesetzes zu bilden und müssen bei der Berechnung des zur Ausschüttung verfügbaren Bilanzgewinns abgezogen werden. Die Aktionäre des Teilkonzerns Hafenlogistik und die Aktionäre des Teilkonzerns Immobilien entscheiden gemeinsam in der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns der HHLA (siehe hierzu „Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien“).

Nach § 26 der Satzung der Gesellschaft sind Vorstand und Aufsichtsrat ermächtigt, bei der Feststellung des Jahresabschlusses bis zur Hälfte des Jahresüberschusses, der nach Abzug der in die gesetzliche Rücklage einzustellenden Beträge und eines Verlustvortrages verbleibt, in andere Gewinnrücklagen einzustellen.

Von der Hauptversammlung beschlossene Dividenden für die A-Aktien werden jährlich kurz nach der Hauptversammlung in Übereinstimmung mit den Regeln des jeweiligen Clearing-Systems ausgezahlt. Dividendenansprüche unterliegen der dreijährigen Regelverjährung zugunsten der Gesellschaft. Einzelheiten über etwaige von der Hauptversammlung beschlossene Dividenden und die von der Gesellschaft jeweils benannten Zahlstellen werden im elektronischen Bundesanzeiger und in mindestens einem überregionalen Pflichtblatt der Frankfurter Wertpapierbörse veröffentlicht.

Allgemeine Bestimmungen zu einer Liquidation der Gesellschaft

Neben dem Fall der Auflösung aufgrund eines Insolvenzverfahrens kann die Gesellschaft nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung, der einer Mehrheit von 75% des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals bedarf, aufgelöst werden. In diesem Fall wird das nach Berichtigung sämtlicher Verbindlichkeiten der Gesellschaft verbleibende Vermögen entsprechend den Vorgaben des Aktiengesetzes unter den Aktionären nach ihrem Anteil am Grundkapital verteilt. Dabei sind insbesondere bestimmte Vorschriften des Gläubigerschutzes zu beachten.

Allgemeine Bestimmungen zu einer Veränderung des Grundkapitals

Nach dem Aktiengesetz kann das Grundkapital einer Aktiengesellschaft durch einen Beschluss der Hauptversammlung erhöht werden, der mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals gefasst wird, soweit nicht die Satzung der Aktiengesellschaft andere Mehrheitserfordernisse festlegt. Die Satzung der Gesellschaft sieht insoweit in § 22 vor, dass die Beschlüsse der Hauptversammlung mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und, sofern das Gesetz außer der Stimmenmehrheit eine Kapitalmehrheit vorschreibt, mit der einfachen Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals gefasst werden, soweit nicht zwingende gesetzliche Vorschriften entgegenstehen. Außerdem können die Aktionäre genehmigtes Kapital schaffen. Die Schaffung von genehmigtem Kapital erfordert einen Beschluss mit einer Mehrheit von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals, durch den der Vorstand ermächtigt wird, innerhalb eines Zeitraumes von nicht mehr als fünf Jahren Aktien zu einem bestimmten Betrag auszugeben. Der Nennbetrag darf die Hälfte des Grundkapitals, das zurzeit der Ermächtigung vorhanden ist, nicht übersteigen.

Weiterhin können die Aktionäre zum Zweck der Ausgabe (i) von Aktien an Inhaber von Wandelschuldverschreibungen oder sonstigen Wertpapieren, die ein Recht zum Bezug von Aktien einräumen, (ii) von Aktien, die als Gegenleistung bei einem Zusammenschluss mit einem anderen Unternehmen dienen, oder (iii) von Aktien, die

Führungskräften und Arbeitnehmern angeboten wurden, bedingtes Kapital schaffen, wobei jeweils ein Beschluss mit einer Mehrheit von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals erforderlich ist. Der Nennbetrag des zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Führungskräfte und Arbeitnehmer geschaffenen bedingten Kapitals darf 10% des Grundkapitals, das zurzeit der Beschlussfassung vorhanden ist, nicht übersteigen.

Ein Beschluss zur Herabsetzung des Grundkapitals erfordert eine Mehrheit von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Wird durch die Beschlussfassung über eine der zuvor genannten Kapitalmaßnahmen das Verhältnis der beiden Aktiengattungen der Gesellschaft zum Nachteil einer Gattung verändert, bedarf es eines Sonderbeschlusses der Aktionäre der benachteiligten Aktiengattung. Für Sonderbeschlüsse gilt die Regelung des § 22 der Satzung der Gesellschaft über erforderliche Kapitalmehrheiten entsprechend (siehe auch „*Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien*“).

Allgemeine Bestimmungen zu Bezugsrechten

Nach dem Aktiengesetz stehen jedem Aktionär grundsätzlich Bezugsrechte auf die im Rahmen einer Kapitalerhöhung neu auszugebenden Aktien zu (einschließlich Wandelschuldverschreibungen, Optionsanleihen, Genussrechten oder Gewinnschuldverschreibungen). Bezugsrechte sind frei übertragbar, und es kann während eines festgelegten Zeitraums vor Ablauf der Bezugsfrist einen Handel der Bezugsrechte an den deutschen Wertpapierbörsen geben. Die Hauptversammlung kann mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals die Bezugsrechte ausschließen. Für einen Bezugsrechtsausschluss ist darüber hinaus ein Bericht des Vorstands erforderlich, der zur Begründung des Bezugsrechtsausschlusses darlegen muss, dass das Interesse der Gesellschaft am Ausschluss des Bezugsrechts das Interesse der Aktionäre an der Einräumung des Bezugsrechts überwiegt. Der Bezugsrechtsausschluss bei Ausgabe neuer Aktien ist insbesondere dann zulässig, wenn die Gesellschaft das Grundkapital gegen Bareinlagen erhöht und der Betrag der Kapitalerhöhung 10% des bestehenden Grundkapitals nicht übersteigt und gleichzeitig der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis nicht wesentlich unterschreitet. Der Vorstand hat der Hauptversammlung einen schriftlichen Bericht über den Grund für den teilweisen oder vollständigen Ausschluss des Bezugsrechts vorzulegen, in dem der vorgeschlagene Ausgabebetrag zu begründen ist. Weitere Angaben zu Besonderheiten des Bezugsrechts der Aktionäre aufgrund der Einteilung des Grundkapitals der Gesellschaft in A- und S-Aktien sind im Kapitel „*Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien*“ dargestellt.

Ausschluss von Minderheitsaktionären

Nach den Vorschriften der §§ 327a ff. AktG zum sog. Squeeze-out kann die Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft auf Verlangen eines Aktionärs, dem 95% des Grundkapitals („Hauptaktionär“) gehören, die Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre auf den Hauptaktionär gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung beschließen. Die Höhe der den Minderheitsaktionären zu gewährenden Barabfindung muss dabei „die Verhältnisse der Gesellschaft“ im Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung berücksichtigen. Maßgeblich für die Abfindungshöhe ist der volle Wert des Unternehmens, der in der Regel im Wege der Ertragswertmethode festgestellt wird.

Darüber hinaus sind nach den in § 39a und § 39b des Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetzes („WpÜG“) enthaltenen Bestimmungen zum sog. übernahmerechtlichen Squeeze-Out nach einem Übernahme- oder Pflichtangebot dem Bieter, dem Aktien der Zielgesellschaft in Höhe von mindestens 95% des stimmberechtigten Grundkapitals gehören, auf seinen Antrag die übrigen stimmberechtigten Aktien gegen Gewährung einer angemessenen Abfindung durch Gerichtsbeschluss zu übertragen. Dabei ist die im Rahmen des Übernahme- oder Pflichtangebots gewährte Gegenleistung als angemessene Abfindung zu sehen, wenn der Bieter aufgrund des Angebots Aktien in Höhe von mindestens 90% des vom Angebot betroffenen Grundkapitals erworben hat. Ferner können nach einem Übernahme- oder Pflichtangebot die Aktionäre einer Zielgesellschaft, die das Angebot nicht angenommen haben, dieses innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Annahmefrist annehmen (sog. Sell-Out), sofern der Bieter berechtigt ist, einen Antrag auf Übertragung der ausstehenden stimmberechtigten Aktien nach § 39a WpÜG zu stellen (§ 39c WpÜG).

Neben den Vorschriften über den Ausschluss von Minderheitsaktionären sieht das deutsche Aktienrecht in den §§ 319 ff. AktG die sog. Eingliederung von Aktiengesellschaften vor. Danach kann die Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft die Eingliederung einer Gesellschaft beschließen, wenn sich 95% der Aktien der einzugliedernden Gesellschaft in den Händen der zukünftigen Hauptgesellschaft befinden. Die ausgeschiedenen Aktionäre der eingegliederten Gesellschaft haben Anspruch auf eine angemessene Abfindung, die grundsätzlich in eigenen Aktien der Hauptgesellschaft zu gewähren ist. Die Höhe der Abfindung ist dabei durch die sog. Verschmelzungswertrelation zwischen beiden Gesellschaften zu ermitteln, also des Umtauschverhältnisses, das im Falle der Verschmelzung beider Gesellschaften als angemessen anzusehen wäre. Eine Eingliederung ist allerdings nur dann möglich, wenn die zukünftige Hauptgesellschaft eine Aktiengesellschaft mit Sitz im Inland ist.

Melde- und Anzeigepflichten für Anteilsbesitz

Mit der Zulassung der Aktien zum Börsenhandel mit amtlicher Notierung an der Frankfurter Wertpapierbörse (siehe „*Das Angebot — Börsenzulassung und Notierungsaufnahme*“) unterliegt die Gesellschaft als börsennotierte Gesellschaft den Bestimmungen des Wertpapierhandelsgesetzes über Anzeigepflichten für Anteilsbesitz. Das Wertpapierhandelsgesetz bestimmt, dass jeder Aktionär, der durch Erwerb, Veräußerung oder auf sonstige Weise 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% oder 75% der Stimmrechte an einer börsennotierten Gesellschaft erreicht, über- oder unterschreitet, der entsprechenden Gesellschaft und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von vier Handelstagen, das Erreichen, Überschreiten oder Unterschreiten der genannten Schwellenwerte sowie die Höhe seines aktuellen Stimmrechtsanteils schriftlich mitzuteilen hat. Die Gesellschaft muss diese Mitteilung unverzüglich, spätestens jedoch drei Handelstage nach Zugang der Mitteilung, veröffentlichen. Die Gesellschaft muss die Gesamtzahl der Stimmrechte am Ende eines jeden Kalendermonats, in dem es zu einer Zu- oder Abnahme von Stimmrechten gekommen ist, in einem überregionalen Börsenpflichtblatt veröffentlichen und gleichzeitig der BaFin die Veröffentlichung mitteilen. Außerdem muss sie diese Information unverzüglich nach der Veröffentlichung dem Unternehmensregister im Sinne des § 8b HGB zur Speicherung übermitteln. In Verbindung mit diesen Erfordernissen enthält das Wertpapierhandelsgesetz verschiedene Regeln, die die Zuordnung des Aktienbesitzes zu der Person sicherstellen sollen, die tatsächlich die mit den Aktien verbundenen Stimmrechte kontrolliert. Beispielsweise werden einem Unternehmen Aktien, die einem dritten Unternehmen gehören, zugerechnet, wenn das eine Unternehmen das andere kontrolliert, ebenso Aktien, die von einem dritten Unternehmen für Rechnung des ersten oder einem von diesem kontrollierten Unternehmen gehalten werden. Unterbleibt die Mitteilung, so ist der Aktionär für die Dauer des Versäumnisses von der Ausübung der mit diesen Aktien verbundenen Rechte (einschließlich Stimmrecht und dem Recht zum Bezug von Dividenden) ausgeschlossen. Außerdem kann bei Nichteinhaltung der Mitteilungspflicht eine Geldbuße verhängt werden.

Des Weiteren ist nach dem WpÜG jeder, dessen Stimmrechtsanteil nach Börseneinführung der Aktien der Gesellschaft 30% der Stimmrechte der Gesellschaft erreicht oder übersteigt, verpflichtet, diese Tatsache, einschließlich des Prozentsatzes seiner Stimmrechte, innerhalb von sieben Kalendertagen in mindestens einem überregionalen Börsenpflichtblatt oder mittels eines elektronisch betriebenen Informationsverbreitungssystems für Finanzinformationen zu veröffentlichen und anschließend, sofern keine Befreiung von dieser Verpflichtung erteilt wurde, ein an alle Aktionäre der Gesellschaft gerichtetes öffentliches Pflichtangebot zu unterbreiten. Das WpÜG enthält eine Reihe von Bestimmungen, die die Zuordnung des Aktienbesitzes zu der Person sicherstellen sollen, die tatsächlich die mit den Aktien verbundenen Stimmrechte kontrolliert. Unterbleibt die Mitteilung über das Erreichen oder Übersteigen der 30%-Schwelle oder die Unterbreitung des öffentlichen Pflichtangebots, ist der Aktionär für die Dauer des Versäumnisses von der Ausübung der mit diesen Aktien verbundenen Rechte (einschließlich Stimmrecht und Recht zum Bezug von Dividenden) ausgeschlossen. Außerdem kann in diesen Fällen eine Geldbuße verhängt werden.

ANGABEN ÜBER DIE ORGANE DER HHLA

Die Organe der Gesellschaft sind der Vorstand, der Aufsichtsrat und die Hauptversammlung. Die Kompetenzen dieser Organe sind im Aktiengesetz, der Satzung sowie in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und der Geschäftsanweisung des Aufsichtsrats für den Vorstand („Geschäftsanweisung“) geregelt.

Der Vorstand leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung nach Maßgabe der Gesetze, der Satzung der Gesellschaft und der Geschäftsanweisung für den Vorstand (einschließlich des Geschäftsverteilungsplans). Er vertritt die Gesellschaft gegenüber Dritten.

Der Vorstand hat zu gewährleisten, dass innerhalb der Gruppe ein angemessenes Risikomanagement und Risikocontrolling eingerichtet ist, damit den Fortbestand der Gesellschaft gefährdende Entwicklungen frühzeitig erkannt werden. Der Vorstand ist ferner verpflichtet, dem Aufsichtsrat regelmäßig, mindestens vierteljährlich, über den Gang der Geschäfte, insbesondere den Umsatz und die Lage der Gesellschaft und ihrer Tochterunternehmen zu berichten. Ferner berichtet der Vorstand dem Aufsichtsrat mindestens einmal jährlich über die beabsichtigte Geschäftspolitik und andere grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung (insbesondere die Finanz-, Investitions- und Personalplanung), wobei auf Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung von früher berichteten Zielen unter Angabe der Gründe einzugehen ist. Außerdem hat der Vorstand dem Aufsichtsrat ein Budget für das folgende Geschäftsjahr sowie eine Mittelfristplanung vorzulegen. Zudem ist der Vorstand verpflichtet, dem Aufsichtsrat so rechtzeitig über Geschäfte zu berichten, die für die Profitabilität (insbesondere die Rentabilität des Eigenkapitals) oder Liquidität der Gesellschaft von erheblicher Bedeutung sein können, dass der Aufsichtsrat vor Vornahme der Geschäfte Gelegenheit hat, dazu Stellung zu nehmen. Bei wichtigen Anlässen ist der Vorstand verpflichtet, an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats zu berichten. Als wichtiger Anlass ist auch ein dem Vorstand bekannt gewordener Vorgang bei einem verbundenen Unternehmen anzusehen, der auf die Lage der Gesellschaft von erheblichem Einfluss sein kann.

Die gleichzeitige Funktionsausübung in Vorstand und Aufsichtsrat ist bei einer Aktiengesellschaft deutschen Rechts nicht zulässig, eine gleichzeitige Mitgliedschaft, begrenzt auf höchstens ein Jahr, im Ausnahmefall durch Entsendung eines Aufsichtsratsmitglied in den Vorstand jedoch möglich. Während dieses Zeitraums übt das entsandte Mitglied keine Tätigkeit im Aufsichtsrat aus.

Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands und ist berechtigt, diese aus wichtigem Grund abuberufen. Der Aufsichtsrat berät den Vorstand bei der Leitung der Gesellschaft und überwacht dessen Geschäftsführung. Nach dem deutschen Aktiengesetz ist der Aufsichtsrat nicht zur Geschäftsführung berechtigt. Die Satzung oder der Aufsichtsrat hat jedoch zu bestimmen, dass bestimmte Arten von Geschäften nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats vorgenommen werden dürfen; eine derartige Bestimmung ist in § 11 Abs. 3 der Satzung der HHLA sowie in der Geschäftsanweisung für den Vorstand der Gesellschaft erfolgt. Das Zustimmungserfordernis betrifft gegenwärtig insbesondere die Bestellung und Abberufung von Prokuristen, den Wirtschaftsplan, den Erwerb, die Veräußerung und die Belastung von Grundstücken oder grundstücksgleichen Rechten ab einer vom Aufsichtsrat zu bestimmenden Wertgrenze, die Übernahme von Bürgschaften, Garantien und ähnlichen Sicherheitsleistungen, den Erwerb von oder die Beteiligung an anderen Unternehmen sowie die Errichtung von Tochtergesellschaften und Zweigniederlassungen. Der Aufsichtsrat ist außerdem berechtigt, durch Beschluss weitere Geschäfte von seiner Zustimmung abhängig zu machen.

Den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats obliegen Treue- und Sorgfaltspflichten gegenüber der Gesellschaft. Dabei ist von den Mitgliedern dieser Organe ein weites Spektrum von Interessen, insbesondere der Gesellschaft, ihrer Aktionäre, ihrer Mitarbeiter und ihrer Gläubiger zu beachten. Der Vorstand muss zudem das Recht der Aktionäre auf Gleichbehandlung und gleichmäßige Information berücksichtigen. Verstoßen die Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats gegen ihre Pflichten, so haften sie gegenüber der Gesellschaft gesamtschuldnerisch auf Schadensersatz. Für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Gesellschaft besteht bis zu einer gewissen Deckungsgrenze Versicherungsschutz über eine sog. D&O-Versicherung gegen Inanspruchnahme aus ihrer Organfähigkeit. Die Kosten dieser Versicherung trägt die Gesellschaft.

Ein Aktionär hat grundsätzlich keine Möglichkeit, gegen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats vor Gericht zu klagen, wenn er der Auffassung ist, dass diese ihre Pflichten gegenüber der Gesellschaft verletzt haben und infolge dessen der Gesellschaft ein Schaden entstanden ist. Schadensersatzansprüche der Gesellschaft gegen die

Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats können in der Regel nur von der Gesellschaft selbst durchgesetzt werden, wobei diese bei Ansprüchen gegen Aufsichtsratsmitglieder vom Vorstand und bei Ansprüchen gegen Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat vertreten wird. Nach einer Entscheidung des Bundesgerichtshofs ist der Aufsichtsrat verpflichtet, voraussichtlich durchsetzbare Schadensersatzansprüche gegen den Vorstand geltend zu machen, es sei denn, gewichtige Gründe des Gesellschaftswohls sprechen gegen eine Geltendmachung und diese Gründe überwiegen oder sind zumindest gleichwertig mit den Gründen, die für eine Geltendmachung sprechen. Entscheidet sich das jeweilige vertretungsberechtigte Organ gegen eine Anspruchsverfolgung, müssen Ersatzansprüche der Gesellschaft gegen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats geltend gemacht werden, wenn die Hauptversammlung dies mit einfacher Stimmenmehrheit beschließt, wobei die Hauptversammlung zur Geltendmachung der Ansprüche einen besonderen Vertreter bestellen kann. Aktionäre, deren Anteile zusammen den zehnten Teil des Grundkapitals oder einen anteiligen Betrag von € 1.000.000,00 erreichen, können auch die gerichtliche Bestellung eines besonderen Vertreters zur Geltendmachung des Ersatzanspruches beantragen, der im Falle seiner Bestellung anstelle der Organe der Gesellschaft hierfür zuständig wird. Liegen Tatsachen vor, die den dringenden Verdacht begründen, dass der Gesellschaft durch Unredlichkeiten oder grobe Pflichtverletzungen Schaden zugefügt wurde, besteht darüber hinaus für Aktionäre, deren Anteile zusammen den hundertsten Teil des Grundkapitals oder den anteiligen Betrag von € 100.000,00 erreichen, die Möglichkeit, unter bestimmten Voraussetzungen vom zuständigen Gericht zur Geltendmachung von Ersatzansprüchen der Gesellschaft gegen Organmitglieder im eigenen Namen für die Gesellschaft zugelassen zu werden. Eine solche Klage wird unzulässig, wenn die Gesellschaft selbst Schadensersatzklage erhebt.

Nach deutschem Recht ist es den einzelnen Aktionären (wie jeder anderen Person) untersagt, ihren Einfluss auf die Gesellschaft dazu zu benutzen, ein Mitglied des Vorstands oder des Aufsichtsrats, einen Prokuristen oder einen Handlungsbevollmächtigten zu einer für die Gesellschaft schädlichen Handlung zu bestimmen. Aktionäre mit einem beherrschenden Einfluss dürfen ihren Einfluss nicht dazu nutzen, die Gesellschaft zu veranlassen, gegen deren Interessen zu verstoßen, es sei denn, die daraus entstehenden Nachteile werden ausgeglichen. Wer unter Verwendung seines Einflusses ein Mitglied des Vorstands oder des Aufsichtsrats, einen Prokuristen oder einen Handlungsbevollmächtigten dazu veranlasst, zum Schaden der Gesellschaft oder von deren Aktionären zu handeln, ist der Gesellschaft und den Aktionären zum Ersatz des ihnen daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Daneben haften in diesem Fall die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gesamtschuldnerisch, wenn sie unter Verletzung ihrer Pflichten gehandelt haben.

Vorstand

Der Aufsichtsrat bestimmt die Größe des Vorstands, der satzungsgemäß aus mindestens zwei Personen bestehen muss. Der Aufsichtsrat kann ein Vorstandsmitglied zum Vorsitzenden sowie ein Vorstandsmitglied zu dessen Stellvertreter ernennen. Gegenwärtig besteht der Vorstand der Gesellschaft aus fünf Mitgliedern und Klaus-Dieter Peters wurde zum Vorsitzenden des Vorstands ernannt.

Die Mitglieder des Vorstands werden vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung eines Vorstandsmitglied vor Ablauf der Amtszeit widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt, etwa bei grober Pflichtverletzung oder wenn die Hauptversammlung dem Vorstandsmitglied das Vertrauen entzieht, es sei denn, der Vertrauensentzug erfolgte aus offenbar unsachlichen Gründen. Der Aufsichtsrat ist außerdem für den Abschluss, die Änderung und die Kündigung der Dienstverträge mit den Mitgliedern des Vorstands sowie allgemein die gerichtliche und außergerichtliche Vertretung der Gesellschaft gegenüber dem Vorstand zuständig; er darf diese Aufgaben einem Aufsichtsratsausschuss übertragen.

Gemäß der Satzung wird die Gesellschaft durch zwei Vorstandsmitglieder gemeinschaftlich oder durch ein Vorstandsmitglied gemeinsam mit einem Prokuristen vertreten. Der Aufsichtsrat kann alle oder einzelne Vorstandsmitglieder und zur gesetzlichen Vertretung gemeinsam mit einem Vorstandsmitglied berechnete Prokuristen von dem Verbot der Mehrfachvertretung gemäß § 181 2. Alt. BGB befreien.

Die Geschäftsanweisung für den Vorstand regelt, dass sich die Verteilung der Geschäftsbereiche auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands aus dem Geschäftsverteilungsplan ergibt. Der Geschäftsverteilungsplan ist Teil der Geschäftsanweisung und wird vom Aufsichtsrat aufgestellt.

Die Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft sowie deren jeweilige Ressortzuständigkeit sind in der folgenden Übersicht aufgeführt.

| <u>Name</u> | <u>Alter</u> | <u>Erstmals bestellt am</u> | <u>Zurzeit bestellt bis</u> | <u>Zuständigkeit</u> |
|-------------------------------|--------------|-----------------------------|-----------------------------|---|
| Klaus-Dieter Peters | 54 | 1. Januar 2003 | 31. Dezember 2011 | Vorstandskoordination; Unternehmens- kommunikation; Unternehmensentwicklung; Segment Logistik |
| Dr. Stefan Behn | 50 | 1. Mai 1996 | 30. April 2011 | Segment Container, Betrieb; Informationssysteme |
| Gerd Drossel | 62 | 1. März 1998 | 29. Februar 2008 | Segment Container, Vertrieb; Segment Intermodal |
| Rolf Fritsch | 63 | 1. April 1999 | 31. März 2009 | Personalmanagement; Einkauf und Materialwirtschaft; Arbeitsschutzmanagement; Recht und Versicherung |
| Dr. Roland Lappin | 46 | 1. Mai 2003 | 30. April 2011 | Finanzen; Controlling und Beteiligungen; Organisation; Revision; Segment Immobilien; Investor Relations |

Klaus-Dieter Peters wurde am 23. Juni 1953 in Langenfeld (Rheinland) geboren. Nach einer Ausbildung zum Speditionskaufmann bei der Spedition Schenker und ab 1974 verschiedenen Auslandseinsätzen, u.a. im Nahen und Mittleren Osten und in Zentral- und Südamerika, übernahm Herr Peters von 1981 bis 1985 die Regionalverantwortung für die Schenker Landesgesellschaften in Nord-, Zentral- und Südamerika. Ab 1985 war Herr Peters Mitglied der Geschäftsleitung der Kölner Schenker Niederlassung und übernahm von 1988 bis 1992 die Geschäftsleitung der Schenker Geschäftsstelle in Hamburg. Von 1992 bis 2001 war Herr Peters Mitglied des Vorstands der internationalen Spedition Schenker (u.a. Schenker Deutschland AG, Schenker-Rhenus AG) und dort u.a. verantwortlich für die Europaverkehre und die Eurologistik. Anfang 2002 wechselte Herr Peters dann als designierter Vorstandsvorsitzender zur Birkart Globistics AG nach Aschaffenburg, verließ das Unternehmen jedoch im Zuge der Übernahme durch die Thiel AG zum Jahresende 2002. Seit Anfang 2003 ist Herr Peters Mitglied des Vorstands und seit 1. April 2003 Vorstandsvorsitzender der HHLA. Er ist dort für die Vorstandskoordination, die Unternehmenskommunikation, die Unternehmensentwicklung und das Segment Logistik zuständig.

Herr Peters ist neben seiner Tätigkeit in der HHLA-Gruppe Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V., Mitglied des Präsidiums des ZDS Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e.V. und Vorstandsmitglied des IVH Industrieverband Hamburg e.V.

Dr. Stefan Behn wurde am 12. Februar 1957 in Hamburg geboren. Er hat von 1976 bis 1981 an der Universität Hamburg Betriebswirtschaftslehre studiert. Von 1981 bis 1985 war er als wissenschaftlicher Assistent am Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg tätig, wo er gleichzeitig zum Doktor der Betriebswirtschaft promovierte. Im Anschluss hieran begann Herr Dr. Behn als Unternehmensberater bei der HPC Hamburg Port Consulting GmbH, wo er bis 1987 verschiedene Fähr-, Passagier- und Containerterminals in Europa plante. Von 1987 bis 1990 war er Leiter des Bereichs Inlandsberatung bei der HPC Hamburg Port Consulting GmbH. 1990 wechselte er als Leiter Controlling zur HHLA, wo er 1996 Mitglied des Vorstands wurde. Herr Dr. Behn ist dort für den Betrieb im Segment Container sowie für die Informationssysteme zuständig. Zugleich ist Herr Dr. Behn seit Oktober 2003 Sprecher der Geschäftsführung der HHLA Container Terminals GmbH und seit Dezember 2003 Mitglied der Geschäftsführung der HHLA Intermodal GmbH.

Herr Dr. Behn ist neben seiner Tätigkeit in der HHLA-Gruppe Mitglied des Plenums der Handelskammer Hamburg, Mitglied im Hafenrat des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V., Mitglied des Beirats der HSL Hamburg School of Logistics, Kuratoriumsmitglied der Logistik-Initiative Hamburg, Kuratoriumsmitglied der Hamburg Scholl of Business Administration, Mitglied des Vorstands des Hamburg Cruise Centers e.V. und Mitglied des Vorstands der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V.

Gerd Drossel wurde am 5. Juli 1945 in Pötzschau geboren. Ab 1962 absolvierte er eine Lehre zum Speditionskaufmann bei der HHLA. Nach Abschluss seiner Ausbildung wechselte er in die Wirtschaftsabteilung der Gesellschaft, bei der damals der Vertrieb angesiedelt war. Ab 1966 widmete sich Herr Drossel ganz dem im Aufbau befindlichen Containerverkehr. 1979 wurde ihm die Leitung der Abteilung Vertrieb Container übertragen, 1982 übernahm er die Leitung des Vertriebs innerhalb des neu geschaffenen HHLA Unternehmensbereichs Container. 1987 erhielt Herr Drossel Prokura und wurde zum Leiter des HHLA-Unternehmensbereichs Container ernannt. 1997 wurde er zum Mitglied des Vorstands berufen. In seinen Verantwortungsbereich fallen der Vertrieb im Segment Container sowie das Segment Intermodal. Gleichzeitig ist er in Personalunion Geschäftsführer der UNIKAI Hafenbetrieb GmbH, der HHLA Terminals GmbH und der HHLA Intermodal GmbH.

Herr Drossel ist neben seiner Tätigkeit in der HHLA-Gruppe Aufsichtsratsvorsitzender des Hamburg Hafen Marketing e.V., Mitglied des Aufsichtsrats der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH und Mitglied des Verwaltungsrats des Zentralverbands der Deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Rolf Fritsch wurde am 18. September 1944 in Schwerte (Ruhr) geboren. Von 1959 bis 1967 war Herr Fritsch zunächst Verwaltungslehrling, dann Verwaltungsangestellter und schließlich ab 1963 Verwaltungsbeamter bei der Stadt Schwerte (Ruhr). Von 1967 bis 1970 studierte er an der Hochschule für Wirtschaft und Politik in Hamburg mit den Schwerpunkten Volkswirtschaftslehre und öffentliches Recht und von 1970 bis 1976 an der Universität in Hamburg mit dem Schwerpunkt politische Wissenschaften. Im Anschluss hieran war Herr Fritsch bis 1979 Abteilungssekretär beim Landesbezirk Nordmark des deutschen Gewerkschaftsbundes in Hamburg. Von 1979 bis 1981 war er persönlicher Referent des Vorsitzenden beim Hauptvorstand der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr in Stuttgart und schließlich von 1981 bis 1987 Sekretär für Grundsatzfragen und Tarifpolitik bei der Bezirksverwaltung Hamburg der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr. Von 1987 bis 1991 war Herr Fritsch stellvertretender Bezirksvorsitzender und schließlich von 1991 bis 1999 Bezirksvorsitzender der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr in Hamburg. Im Anschluss hieran übernahm er als Mitglied des Vorstands der HHLA die Bereiche Personal, Revision und Recht. Heute ist Herr Fritsch für die Bereiche Personalmanagement, Einkauf und Materialwirtschaft, Arbeitsschutzmanagement sowie Recht und Versicherung zuständig.

Herr Fritsch ist neben seiner Tätigkeit in der HHLA-Gruppe Mitglied des Vorstands des Gesamthafenbetriebs Hamburg und war bis zum Jahr 2005 Verwaltungsratsmitglied der City BKK Hamburg.

Dr. Roland Lappin wurde am 4. Januar 1961 in Bad Oldesloe geboren. Ab 1980 absolvierte er eine kaufmännische Lehre im Außenhandel bei der Degussa AG. Das anschließende Studium in Hamburg schloss er im Jahr 1990 als Diplom-Wirtschaftsingenieur ab. In den folgenden Jahren arbeitete Herr Dr. Lappin für die SGS Société Generale de Surveillance-Gruppe zunächst als Management Trainee und später als kaufmännischer Leiter und Assistent der Geschäftsführung in Genf und Hamburg. Parallel hierzu promovierte er extern an der Universität Erlangen-Nürnberg zum Doktor der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften. Ab 1994 arbeitete er als Referent für Planung und Controlling in der Schickedanz Holding-Stiftung, Fürth. 1996 erfolgte der Wechsel zur HHLA, wo er 1999 die Leitung des Zentralbereichs Finanzen und Beteiligungen übernahm. Seit 2003 ist Herr Dr. Lappin Mitglied des Vorstands der HHLA. Er ist dort für die Bereiche Finanzen, Controlling und Beteiligungen, Organisation, Revision, Investor Relations sowie das Segment Immobilien zuständig.

Weder gegenwärtig noch während der letzten fünf Jahre nehmen bzw. nahmen die Vorstandsmitglieder der Gesellschaft Verwaltungs-, Geschäftsführungs- oder Aufsichtsratsmandate bzw. Partnerschaften bei vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien außerhalb der HHLA-Gruppe wahr.

Die Mitglieder des Vorstands unterliegen während ihrer Zugehörigkeit zum Vorstand und während der Dauer ihres Anstellungsvertrags über die Regelung des § 88 AktG hinaus einem umfassenden Wettbewerbsverbot.

Die Mitglieder des Vorstands sind unter der Geschäftsadresse der Gesellschaft Bei St. Annen 1, 20457 Hamburg (Tel. Nr. +49 40-3088-1) erreichbar.

Vergütung der Vorstandsmitglieder

Die Gesamtbezüge des Vorstands der HHLA betragen im Geschäftsjahr 2006 T€ 3.646. Davon entfielen T€ 1.105 auf fixe Bestandteile sowie T€ 2.541 auf variable Bestandteile.

Die Bezüge früherer Mitglieder des Vorstandes und ihrer Hinterbliebenen beliefen sich im Geschäftsjahr 2006 auf € 531.000. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstandes und deren Hinterbliebenen im Geschäftsjahr 2006 sind T€ 7.072 zurückgestellt worden.

Die Anstellungsverträge der Vorstandsmitglieder Klaus-Dieter Peters, Dr. Roland Lappin, Gerd Drossel und Dr. Stephan Behn enthalten Klauseln, die im Falle einer vorzeitigen Beendigung des Anstellungsvertrags aufgrund einer Änderung der Mehrheitsverhältnisse oder einer Änderung der Organisation die Zahlung einer Vergütung für das jeweilige Vorstandsmitglied vorsehen. Vereinbart ist die Zahlung der noch ausstehenden Vergütung für die jeweilige Restlaufzeit des Anstellungsvertrags als Einmalzahlung. Bei dieser Abfindungszahlung wird der zukünftige Anspruch auf Zahlung einer variablen Tantieme aus dem Durchschnitt der Jahresergebnisse der letzten drei abgeschlossenen Geschäftsjahre berechnet. Erzielt das Vorstandsmitglied bis zum ursprünglich vorgesehenen Ablauf seines Vorstandsanstellungsvertrags weitere Einkünfte, werden solche Einkünfte bis zu einer bestimmten Höhe auf die Abfindungszahlung angerechnet.

Die HHLA hat ohne Kostenbeteiligung der Mitglieder des Vorstands eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O Versicherung) mit einer Versicherungssumme von € 50.000.000,00 p.a. abgeschlossen. Die D&O Versicherung besteht zum Schutz für Vermögensschäden, die durch Pflichtverletzungen bei Ausübung der Tätigkeit der Organe entstehen.

Aktienbesitz der Vorstandsmitglieder

Die Vorstandsmitglieder halten derzeit keine Aktien der Gesellschaft.

Es bestehen keine Aktienoptionen.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat besteht gemäß der Satzung der Gesellschaft sowie der §§ 95 und 96 AktG aus je sechs Mitgliedern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Die sechs Mitglieder der Anteilseigner werden von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt. Die Wahl der Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer richtet sich nach dem Mitbestimmungsgesetz. Soweit die Hauptversammlung keinen kürzeren Zeitraum beschließt, erfolgt die Wahl der Aufsichtsratsmitglieder und der Ersatzmitglieder längstens für die Zeit bis zur Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt. Hierbei wird das Geschäftsjahr, in dem die Amtszeit beginnt, nicht mitgerechnet. Die Wahl des Nachfolgers eines vor Ablauf der Amtszeit ausgeschiedenen Mitglied erfolgt für den Rest der Amtszeit des ausgeschiedenen Mitglieds, soweit die Hauptversammlung die Amtszeit des Nachfolgers nicht abweichend bestimmt. Eine Wiederwahl ist möglich, eine Altershöchstgrenze ist in der Satzung nicht vorgesehen.

Die von der Hauptversammlung gewählten Aufsichtsratsmitglieder können durch Beschluss der Hauptversammlung, der mit einer Mehrheit von drei Vierteln der abgegebenen Stimmen gefasst werden muss, abberufen werden. Nach der Satzung können die Mitglieder des Aufsichtsrats und die Ersatzmitglieder ihr Amt durch schriftliche Erklärung an die Gesellschaft, vertreten durch den Vorstand, und die Benachrichtigung des Aufsichtsratsvorsitzenden unter Einhaltung einer Frist von vier Wochen auch ohne wichtigen Grund niederlegen. Der Aufsichtsratsvorsitzende — oder im Falle einer Amtsniederlegung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden sein Stellvertreter — kann einer Verkürzung der Frist oder einem Verzicht auf die Einhaltung der Frist zustimmen. Das Recht zur Amtsniederlegung aus wichtigem Grund bleibt davon unberührt.

Die Hauptversammlung kann Ersatzmitglieder für ein oder mehrere Aufsichtsratsmitglied(er) bestimmen, die im Einklang mit bestimmten Festlegungen der Hauptversammlung Mitglieder des Aufsichtsrats werden können, sollte

eines der gewählten Aufsichtsratsmitglieder vor Ablauf seiner Amtszeit ausscheiden. Das Amt des nachgerückten Ersatzmitglieds endet, sobald ein Nachfolger für das ausgeschiedene Aufsichtsratsmitglied bestellt ist, spätestens mit Ablauf der Amtszeit des ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitglieds.

Der Aufsichtsrat wählt zu Beginn seiner Amtszeit mit einer Mehrheit von 2/3 der Mitglieder aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter für die Amtsdauer der Gewählten. Scheiden der Vorsitzende oder sein Stellvertreter vor dem Ende der Amtszeit aus dem Amt aus, so hat der Aufsichtsrat unverzüglich eine Neuwahl für die restliche Amtszeit des Ausgeschiedenen durchzuführen.

Der Aufsichtsrat ist berechtigt, im Rahmen der zwingenden gesetzlichen Vorschriften und der Bestimmungen der Satzung eine eigene Geschäftsordnung festzusetzen und aus seiner Mitte Ausschüsse von mindestens drei seiner Mitglieder zu bilden. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats datiert vom 19. Oktober 2007.

Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung, die nur deren Fassung betreffen, zu beschließen.

Der Aufsichtsrat soll in der Regel eine Sitzung im Kalendervierteljahr, er muss zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr abhalten.

Die Sitzungen des Aufsichtsrats werden durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrats mit einer Frist von vierzehn Tagen einberufen. Bei der Berechnung der Frist werden der Tag der Absendung der Einladung und der Tag der Sitzung nicht mitgerechnet. In dringenden Fällen kann der Vorsitzende die Einberufungsfrist angemessen verkürzen und mündlich, fernmündlich, per Telefax, per E-Mail oder sonstiger gebräuchlicher Telekommunikationsmittel einberufen. Nach der Satzung ist der Aufsichtsrat beschlussfähig, wenn mindestens sechs seiner Mitglieder an der Beschlussfassung teilnehmen. Stimmenthaltungen gelten als Teilnahme an der Abstimmung. Abwesende Mitglieder können nach Maßgabe von § 108 Abs. 3 AktG an der Abstimmung teilnehmen. Soweit nicht das Gesetz oder die Satzung etwas anderes vorschreibt, beschließt der Aufsichtsrat mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Dabei gilt die Stimmenthaltung nicht als Stimmabgabe. Ergibt eine Abstimmung im Aufsichtsrat Stimmengleichheit, so hat bei einer erneuten Abstimmung über denselben Gegenstand, wenn auch diese Stimmengleichheit ergibt, der Aufsichtsratsvorsitzende eine zweite Stimme. Nach der Satzung sind auf Anordnung des Vorsitzenden außerhalb von Sitzungen Beschlussfassungen durch mündliche, schriftliche, fernschriftliche oder fernmündliche Stimmabgabe oder durch elektronische Medien oder mittels sonstiger gebräuchlicher Telekommunikationsmittel zulässig.

Die folgende Übersicht zeigt die Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft sowie ihre weiteren Aufsichtsratsmandate und sonstige Verwaltungs- und Geschäftsführungsmandate bzw. Partnerschaften bei vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

| <u>Name</u> | <u>Haupttätigkeit</u> | <u>Sonstige Verwaltungs-, Vorstands- oder Aufsichtsratsmandate bzw. Mandate bei vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien</u> |
|---|---|---|
| Prof. Dr. Peer Witten, Aufsichtsratsvorsitzender | <ul style="list-style-type: none"> • Ehrenvorsitzender der BVL Bundesvereinigung Logistik e.V. • Vorsitzender der Jury der European Award of Logistics Excellence • Honorarprofessor an der Otto-von-Guericke Universität • Honorarprofessor an dem Institut für Logistik und Materialflusstechnik • Gastprofessor an der Hamburg School of Logistics (HSL), • Senior Advisor Roland Berger Strategy Consultants • Beauftragter der Geschäftsführung ECE Consulting GmbH & Co. KG • Mitglied des Verkehrsausschusses des DIHT Deutscher Industrie- und Handelstag • Mitglied des Deutschen Verkehrsforums — Gesprächskreis Güterverkehr • Mitglied des Rates für Mobilität der Bundesregierung • Mitglied des Fachbeirats der Logistikinitiative Deutschland („Invest in Germany“) • Mitglied des Herausgeberbeirats der Zeitschrift „Internationales Verkehrswesen“ • Honorarkonsul der Republik Kasachstan | <p><i>Aktuelle Mandate:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Deutsche Außenhandels- und Verkehrs-Akademie (DAV), Vorsitzender des Stiftungsrats • Hamburg School of Logistics (HSL), Vorsitzender des Beirats • Institut für Mobilitätsforschung, Vorsitzender des Kuratoriums • Logistik-Initiative Hamburg, Vorsitzender des Kuratoriums • Lufthansa Cargo AG, Aufsichtsratsmitglied • Otto Group, Aufsichtsratsmitglied • Röhling & CO. Holding, Aufsichtsratsmitglied • KWG Kommunale Wohnen AG, Aufsichtsratsmitglied • Hermes Warehousing Solutions (HWS), Beiratsmitglied • Fraunhofer-Institut Fabrikbetrieb und Automatisierung, Kuratoriumsmitglied • Institut für Unternehmenskybernetik e.V., Kuratoriumsmitglied <p><i>In den letzten 5 Jahren beendete Mandate:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • OTTO Group, Vorstandsmitglied • BVL Bundesvereinigung Logistik e.V., Vorsitzender |

| <u>Name</u> | <u>Haupttätigkeit</u> | <u>Sonstige Verwaltungs-, Vorstands- oder Aufsichtsratsmandate bzw. Mandate bei vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien</u> |
|-----------------|--|--|
| Gunther Bonz | Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg | <p><i>Aktuelle Mandate:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Hamburger Arbeit Beschäftigungsgesellschaft mbH, Vorsitzender des Aufsichtsrats • HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Aufsichtsratsmitglied • Hamburg Tourismus GmbH, Vorsitzender des Aufsichtsrats • ReGE Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH, Aufsichtsratsmitglied • Projektierungsgesellschaft Finkenwerder mbH & Co. KG, Aufsichtsratsmitglied • Hamburg Media School GmbH, Aufsichtsratsmitglied <p><i>In den letzten 5 Jahren beendete Mandate:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Landwirtschaftliche Rentenbank, Verwaltungsratsmitglied • Imtc innovative medical technology center Hamburg GmbH, Vorsitzender des Aufsichtsrats |
| Dr. Bernd Egert | Senatsdirektor und Leiter des Amts für Wirtschaft, Luftverkehr und Schifffahrt der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg | <p><i>Aktuelle Mandate:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Flughafen Hamburg GmbH, Aufsichtsratsmitglied • Süderelbe AG, Aufsichtsratsmitglied • IBA Hamburg GmbH, Aufsichtsratsmitglied • IGS Internationale Gartenschau Hamburg 2013 GmbH, Aufsichtsratsmitglied • TuTech Innovation GmbH, Aufsichtsratsmitglied <p><i>In den letzten 5 Jahren beendete Mandate:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • MAZ level one GmbH, Aufsichtsratsmitglied |

| <u>Name</u> | <u>Haupttätigkeit</u> | <u>Sonstige Verwaltungs-, Vorstands- oder Aufsichtsratsmandate bzw. Mandate bei vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien</u> |
|--------------------------|---|---|
| Rolf Kirchfeld | Dipl.-Kaufmann / Ehemaliges Vorstandsmitglied der Vereins- und Westbank AG, Hamburg | <p><i>Aktuelle Mandate:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Marquard & Bahls AG, Hamburg, stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender • Treugarant AG, Hamburg, stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender • Hanseatische Verlagsbeteiligungs AG, Hamburg, stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender • Bankhaus C.L. Seeliger KG, Wolfenbüttel, Beiratsvorsitzender • Hermann Lothar & Co. GmbH, Hamburg, Beiratsvorsitzender • MPC Münchmeyer Petersen & Co. GmbH, Hamburg, Aufsichtsratsmitglied <p><i>In den letzten 5 Jahren beendete Mandate:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bankhaus Neelmeyer AG, Bremen, stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender • A/S Vereinsbank Riga, Riga/Lettland, Aufsichtsratsvorsitzender • HVB Leasing GmbH, Hamburg, Beiratsvorsitzender • CoNetwork GmbH, Hamburg, Beiratsvorsitzender • First Ship Lease, Bermuda, Member of the Supervisory Board • Nordinvest GmbH, Aufsichtsratsmitglied |
| Jörg Klauke* | Hafenfacharbeiter / Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der HHLA | — |
| Dr. Rainer Klemmt-Nissen | Senatsdirektor der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg | <p><i>Aktuelle Mandate:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Flughafen Hamburg GmbH, Aufsichtsratsmitglied • Sprinkenhof Aktiengesellschaft, Vorsitzender des Aufsichtsrats • Hamburger Hochbahn AG, Aufsichtsratsmitglied • HHLA Container Terminals GmbH, Aufsichtsratsmitglied <p><i>In den letzten 5 Jahren beendete Mandate:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Hamburg Port Authority AöR, Aufsichtsratsmitglied |

| <u>Name</u> | <u>Haupttätigkeit</u> | <u>Sonstige Verwaltungs-, Vorstands- oder Aufsichtsratsmandate bzw. Mandate bei vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien</u> |
|------------------|---|---|
| Thomas Lütje* | Speditionskaufmann / Direktor Vertrieb HHLA Container Terminals GmbH | <i>Aktuelle Mandate:</i> • Hamburg Hafen Marketing e.V., Aufsichtsratsmitglied |
| Thomas Mendrzik* | Elektromaschinenbauer / Betriebsratsvorsitzender der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH | — |
| Arno Münster* | Hafenfacharbeiter / Betriebsratsvorsitzender der HHLA | — |
| Wolfgang Rose* | Bankkaufmann, Landesbezirksleiter der ver.di Hamburg | <i>Aktuelle Mandate:</i> • Asklepios Kliniken Hamburg GmbH, stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender • Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender • Hapag-Lloyd AG, Hamburg, Mitglied des Aufsichtsrates • Hamburger Hochbahn AG, stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender • Stadtreinigung Hamburg AöR, stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender |
| Uwe Schröder* | Gewerkschaftssekretär, Geschäftsführer der Abteilung Seehäfen der ver.di Hamburg | — |
| Walter Stork | Vorstandsvorsitzender der NAVIS Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft AG, Hamburg | <i>Aktuelle Mandate:</i> • DAKOSY AG, Hamburg, Mitglied des Aufsichtsrats • Hamburg Port Authority, Hamburg, Mitglied des Beirats |

* von den Arbeitnehmern gewählte Aufsichtsratsmitglieder.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind unter der Geschäftsadresse der Gesellschaft Bei St. Annen 1, 20457 Hamburg (Tel. Nr. +49 40-3088-1) erreichbar.

Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für jedes volle Geschäftsjahr ihrer Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat eine Vergütung in Höhe von € 10.000,00 sowie ein Sitzungsgeld in Höhe von € 250,00 für jede Sitzung des Aufsichtsrats oder eines seiner Ausschüsse, an der das betreffende Aufsichtsrats- bzw. Ausschussmitglied teilgenommen hat. Der Vorsitzende erhält das Dreifache, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Aufsichtsratsmitglieder, die einem Ausschuss angehören, erhalten zusätzlich € 2.500,00 p.a., und, sofern sie den Vorsitz des Ausschusses innehaben, € 5.000,00 p.a. Die Zusatzvergütung für die Tätigkeit in Ausschüssen des Aufsichtsrats ist auf € 10.000,00 p.a. beschränkt. Ein Anspruch auf die Zusatzvergütung entsteht nur dann, wenn der jeweilige Ausschuss im Geschäftsjahr getagt hat.

Die Grundvergütung der Aufsichtsratsmitglieder (also die Vergütung ohne Sitzungsgeld und Ausschusszusatzvergütung) erhöht sich um 35%, wenn die Gesellschaft für das Geschäftsjahr, für das die Vergütung gezahlt wird, eine Dividende an die Inhaber der A-Aktien der Gesellschaft ausschüttet.

Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss nicht während eines vollen Geschäftsjahres angehört oder jeweils den Vorsitz innegehabt haben, erhalten die Vergütung zeitanteilig. Für das Geschäftsjahr 2007 wird die Vergütung ebenfalls nur zeitanteilig ab dem Tage der Erstnotiz der A-Aktien der Gesellschaft an der Frankfurter Wertpapierbörse (Prime Standard) und der Hamburger Börse gezahlt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ferner Ersatz aller Auslagen sowie Ersatz der etwa auf ihre Vergütung und Auslagen zu entrichtenden Umsatzsteuer. Die HHLA hat ohne Kostenbeteiligung der Mitglieder des Aufsichtsrats eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O Versicherung) mit einer Versicherungssumme von € 50.000.000,00 p.a. abgeschlossen. Die D&O Versicherung besteht zum Schutz für Vermögensschäden, die durch Pflichtverletzungen bei Ausübung der Tätigkeit der Organe entstehen. Über andere Vergütungsarten für die Mitglieder des Aufsichtsrats und Leistungen mit Vergütungscharakter entscheidet die Hauptversammlung durch weiteren Beschluss.

Aktienbesitz der Aufsichtsratsmitglieder

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit keine Aktien der Gesellschaft.

Bestimmte Informationen über Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat

In den letzten fünf Jahren ist kein Mitglied des Vorstands oder des Aufsichtsrats einer betrügerischen Straftat schuldig gesprochen worden. Ebenso wenig kam es zu öffentlichen Anschuldigungen und/oder Sanktionen in Bezug auf Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats von Seiten der gesetzlichen Behörden oder der Regulierungsbehörden (einschließlich Berufsverbänden). In den letzten fünf Jahren war auch kein Mitglied des Vorstands oder des Aufsichtsrats im Rahmen der Tätigkeit als Mitglied eines Verwaltungs-, Geschäftsführungs-, Management- oder Aufsichtsorgans oder als Gründer eines Emittenten von Insolvenzen, Insolvenzverwaltungen oder Liquidationen betroffen. Kein Mitglied des Vorstands oder des Aufsichtsrats ist jemals von einem Gericht für die Mitgliedschaft in einem Verwaltungs-, Geschäftsführungs-, Management- oder Aufsichtsorgan einer Gesellschaft oder für die Tätigkeit im Management oder der Führung der Geschäfte eines Emittenten während der letzten fünf Jahre als untauglich angesehen worden.

Zwischen den Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats bestehen untereinander keine verwandtschaftlichen Beziehungen.

Sonstige Interessenkonflikte

Der Gesellschaft sind keine tatsächlichen oder potentiellen Interessenskonflikte zwischen den Verpflichtungen der Mitglieder des Vorstands oder den Mitgliedern des Aufsichtsrats gegenüber der Gesellschaft und ihren privaten Interessen oder anderweitigen Verpflichtungen bekannt.

Kein Mitglied des Vorstands oder des Aufsichtsrats hat neben den im Kapitel „— Vergütung der Vorstandsmitglieder“ beschriebenen Vereinbarungen einiger Vorstandsmitglieder mit einer Gesellschaft der HHLA-Gruppe einen Dienstleistungsvertrag abgeschlossen, der bei Beendigung des Dienstleistungsverhältnisses besondere Vergünstigungen vorsieht.

Soweit Angaben über Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats in diesem Abschnitt nach Kenntnis der Gesellschaft gemacht werden, hat die Gesellschaft sich vom jeweiligen Sachverhalt u.a. durch schriftliche Befragung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats hiervon Kenntnis verschafft.

Hauptversammlung

Die Hauptversammlung findet nach Maßgabe der Satzung innerhalb der ersten acht Monate eines jeden Geschäftsjahres in Hamburg statt. Die Einberufung muss mindestens dreißig Tage vor dem Tag erfolgen, bis zu

dessen Ablauf sich die Aktionäre vor der Hauptversammlung anzumelden haben. Bei der Berechnung der Frist werden der Tag der Bekanntmachung und der Tag der Anmeldung nicht mitgerechnet.

Zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts sind nach der Satzung der Gesellschaft diejenigen Aktionäre berechtigt, die sich spätestens am siebten Tag vor dem Versammlungstag bei der Gesellschaft angemeldet haben und für die angemeldeten Aktien im Aktienregister eingetragen sind. Fällt dieser Tag auf einen Samstag, Sonntag oder einen am Sitz der Gesellschaft anerkannten gesetzlichen Feiertag, so kann die Anmeldung noch am darauf folgenden Werktag vorgenommen werden. Wenn dies in der Einladung zur Hauptversammlung angekündigt ist, kann der Versammlungsleiter die Teilnahme an der Hauptversammlung, ihre Übertragung und die Teilnahme an den Abstimmungen in der Hauptversammlung auch über elektronische Medien zulassen, soweit dies gesetzlich zulässig ist.

Die A- und S-Aktien sind in der Hauptversammlung mit gleichen Stimmrechten ausgestattet. Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Sofern das Gesetz die Fassung eines Sonderbeschlusses durch Aktionäre einer Gattung vorsieht (insbesondere wenn das bisherige Verhältnis mehrerer Gattungen von Aktien zum Nachteil einer Gattung geändert werden soll), ist zunächst ein Hauptversammlungsbeschluss sämtlicher Aktionäre zu fassen und sodann ein Sonderbeschluss, bei dem nur die Inhaber der betroffenen Aktiengattung stimmberechtigt sind (siehe „*Allgemeine Angaben über die HHLA — Aufteilung des Grundkapitals der HHLA in A-Aktien und S-Aktien*“). Das Stimmrecht kann durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden.

Beschlüsse der Hauptversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen und, soweit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des vertretenen Grundkapitals gefasst, soweit nicht nach zwingenden gesetzlichen Vorschriften oder der Satzung eine größere Mehrheit erforderlich ist. Für Sonderbeschlüsse gilt dies entsprechend.

Nach dem derzeit geltenden Aktiengesetz erfordern Beschlüsse von grundlegender Bedeutung neben der Mehrheit der abgegebenen Stimmen auch eine Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Zu diesen Beschlüssen mit grundlegender Bedeutung gehören insbesondere:

- Satzungsänderungen;
- Kapitalerhöhungen;
- Kapitalherabsetzungen;
- die Schaffung von genehmigtem oder bedingtem Kapital;
- Umwandlungen nach dem Umwandlungsgesetz (Verschmelzung, Spaltung, Vermögensübertragung und Formwechsel);
- die Verpflichtung zur Übertragung des gesamten Vermögens der Gesellschaft nach § 179a AktG;
- der Abschluss von Unternehmensverträgen (wie zum Beispiel Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge); sowie
- die Auflösung der Gesellschaft.

Die Einberufung der Hauptversammlung kann durch den Vorstand, in den gesetzlich vorgeschriebenen Fällen durch den Aufsichtsrat oder, unter bestimmten Umständen, durch Aktionäre, deren Anteile zusammen 5% des Grundkapitals erreichen, veranlasst werden. Sofern das Wohl der Gesellschaft es erfordert, hat der Aufsichtsrat eine Hauptversammlung einzuberufen. Die jährliche ordentliche Hauptversammlung findet innerhalb der ersten acht Monate jedes Geschäftsjahres statt.

Nach dem derzeit geltenden Aktiengesetz ist die Gesellschaft verpflichtet, die Einladung zur Hauptversammlung mindestens dreißig Tage vor dem Tag, bis zu dessen Ablauf die Aktionäre sich zur Hauptversammlung anmelden müssen, im elektronischen Bundesanzeiger zu veröffentlichen. Die Frist für die Anmeldung zur Hauptversammlung wird mit der Einladung veröffentlicht.

Weder das deutsche Recht noch die Satzung der Gesellschaft beschränken das Recht von nicht in Deutschland ansässigen oder ausländischen Inhabern von Aktien, die Aktien zu halten oder die mit ihnen verbundenen Stimmrechte auszuüben.

Corporate Governance

Der im Februar 2002 verabschiedete Deutsche Corporate Governance Kodex in der derzeit geltenden Fassung vom 14. Juni 2007 beinhaltet Empfehlungen und Anregungen zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften in Bezug auf Aktionäre und Hauptversammlung, Vorstand und Aufsichtsrat, Transparenz, Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Es besteht keine Pflicht, den Empfehlungen oder Anregungen des Kodex zu entsprechen. Das deutsche Aktienrecht verpflichtet den Vorstand und Aufsichtsrat einer börsennotierten Gesellschaft lediglich, jährlich zu erklären, welchen Empfehlungen entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden. Diese Erklärung ist den Aktionären dauerhaft zugänglich zu machen. Von den im Kodex enthaltenen Anregungen kann dagegen ohne Offenlegung abgewichen werden.

Die Gesellschaft wird ihrer mit der Börsennotierung entstehenden Verpflichtung, eine entsprechende Erklärung nach § 161 AktG im Laufe des gegenwärtigen Geschäftsjahres abzugeben, zu veröffentlichen und den Aktionären dauerhaft zugänglich zu machen, vollumfänglich nachkommen. Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft identifizieren sich mit den Zielen des Kodex, eine verantwortungsvolle, transparente und auf nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes gerichtete Unternehmensführung und -kontrolle zu fördern. Die Gesellschaft beabsichtigt daher, in ihrer Erklärung nach § 161 AktG zu dokumentieren, dass sie den Empfehlungen des Kodex weitgehend folgt. Einzelheiten werden zwischen Vorstand und Aufsichtsrat noch abgestimmt.

BESTEuerung IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Dieser Abschnitt enthält eine kurze Zusammenfassung einiger wichtiger deutscher Besteuerungsgrundsätze, die im Zusammenhang mit dem Erwerb, dem Halten oder der Übertragung von Aktien bedeutsam sind oder werden können. Es handelt sich dabei nicht um eine umfassende und vollständige Darstellung sämtlicher steuerlicher Aspekte, die für Aktionäre relevant sein können. Grundlage dieser Zusammenfassung ist das zurzeit der Erstellung dieses Prospekts geltende nationale deutsche Steuerrecht sowie Bestimmungen der Doppelbesteuerungsabkommen, die derzeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und anderen Staaten abgeschlossen sind. In beiden Bereichen können sich Bestimmungen — unter Umständen auch rückwirkend — ändern.

Potentiellen Aktionären wird empfohlen, wegen der Steuerfolgen des Erwerbs, des Haltens sowie der Übertragung von Aktien und wegen des bei einer ggf. möglichen Erstattung deutscher Quellensteuer (Kapitalertragsteuer) einzuhaltenden Verfahrens ihre steuerlichen Berater zu konsultieren. Diese sind in der Lage, auch die besonderen steuerlichen Verhältnisse des einzelnen Aktionärs angemessen zu berücksichtigen.

Besteuerung der Gesellschaft

Die Gesellschaft unterliegt mit ihrem Gewinn grundsätzlich der deutschen Körperschaftsteuer zu einem einheitlichen Satz von 25% (ab 2008 15%) für ausgeschüttete und einbehaltene Gewinne zuzüglich eines Solidaritätszuschlags in Höhe von 5,5% auf die Körperschaftsteuerschuld (insgesamt 26,375%; ab 2008 15,825%).

Dividenden oder andere Gewinnanteile, die die Gesellschaft von inländischen oder ausländischen Kapitalgesellschaften bezieht, sind grundsätzlich zu 95% von der Körperschaftsteuer befreit, 5% der jeweiligen Einnahmen gelten pauschal als nicht abziehbare Betriebsausgaben und unterliegen deshalb der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag). Gleiches gilt für Gewinne der Gesellschaft aus der Veräußerung von Anteilen an einer inländischen oder ausländischen Kapitalgesellschaft.

Zusätzlich unterliegt die Gesellschaft mit ihrem in inländischen Betriebsstätten erzielten Gewerbeertrag der Gewerbesteuer. Die Höhe der Gewerbesteuer ist abhängig davon, in welcher Gemeinde die Gesellschaft Betriebsstätten unterhält. Die Gewerbesteuer beträgt in der Regel effektiv ca. 12% bis 20% des Gewerbeertrags, je nach Hebesatz der Gemeinde. Bei der Ermittlung der Körperschaftsteuer, der Gewerbesteuer sowie des Solidaritätszuschlags ist die Gewerbesteuer als Betriebsausgabe abzugsfähig. Ab 2008 wird diese Abzugsfähigkeit entfallen, andererseits soll die Gewerbesteuermesszahl auf 3,5% gesenkt werden.

Für Zwecke der Gewerbesteuer werden Gewinnanteile, die von Kapitalgesellschaften bezogen werden, sowie Gewinne aus der Veräußerung von Anteilen an einer anderen Kapitalgesellschaft grundsätzlich in gleicher Weise behandelt wie für Zwecke der Körperschaftsteuer. Allerdings sind von inländischen und unter weiteren Voraussetzungen auch von ausländischen Kapitalgesellschaften bezogene Gewinnanteile grundsätzlich nur zu 95% von der Gewerbesteuer befreit, wenn die Gesellschaft zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraumes zu mindestens 10% (ab 2008 15%) am Grundkapital der ausgeschütteten Gesellschaft beteiligt war. Für Gewinnanteile, die von ausländischen Kapitalgesellschaften stammen, gelten zusätzliche Einschränkungen.

Steuerliche Verlustvorträge können nur bis zur Höhe von €1 Mio. zum vollen Ausgleich eines körperschaftsteuerpflichtigen Einkommens bzw. des Gewerbeertrags herangezogen werden. Ein diesen Betrag übersteigender Gewinn bzw. Gewerbeertrag kann nur bis zu 60% durch körperschaftsteuerliche bzw. gewerbesteuerliche Verlustvorträge gemindert werden. Die verbleibenden 40% müssen versteuert werden (sog. Mindestbesteuerung). Nichtgenutzte steuerliche Verlustvorträge können aber ohne zeitliche Beschränkung vorgezogen und im Rahmen der dargestellten Regelung von zukünftigen steuerpflichtigen Einkommen bzw. Gewerbeerträgen abgezogen werden.

Besteuerung der Aktionäre

Bei der Besteuerung der Aktionäre ist zu unterscheiden zwischen der Besteuerung im Zusammenhang mit dem Halten von Aktien (Besteuerung von Dividenden), der Veräußerung von Aktien (Besteuerung von Veräußerungsgewinnen) und der unentgeltlichen Übertragung von Aktien (Erbchaft- und Schenkungsteuer).

Besteuerung von Dividenden

Kapitalertragsteuer

Die Gesellschaft hat grundsätzlich für Rechnung der Aktionäre von den von ihr ausgeschütteten Dividenden eine Quellensteuer in Höhe von 20% und einen auf die Kapitalertragsteuer erhobenen Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5% (insgesamt 21,1%) einzubehalten und abzuführen. Bemessungsgrundlage für die Kapitalertragsteuer ist die von der Hauptversammlung beschlossene Dividende.

Die Kapitalertragsteuer wird grundsätzlich unabhängig davon einbehalten, ob und in welchem Umfang die Dividende auf Ebene des Aktionärs von der Steuer befreit ist und ob es sich um einen im Inland oder im Ausland ansässigen Aktionär handelt.

Bei Dividenden, die an eine in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässige Gesellschaft im Sinne des Art. 2 der sog. Mutter-Tochter-Richtlinie (Richtlinie Nr. 90/435/EWG des Rates vom 23. Juli 1990 in der derzeit gültigen Fassung) ausgeschüttet werden, kann bei Vorliegen weiterer Voraussetzungen auf Antrag von einer Einbehaltung der Kapitalertragsteuer ganz abgesehen werden. Dies gilt auch für Dividenden, die an eine in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union belegene Betriebsstätte einer solchen Muttergesellschaft oder an eine in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union belegene Betriebsstätte einer in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtigen Muttergesellschaft ausgeschüttet werden.

Für Ausschüttungen an sonstige im Ausland ansässige Aktionäre wird der Kapitalertragsteuersatz, wenn Deutschland mit dem Ansässigkeitsstaat des Aktionärs ein Doppelbesteuerungsabkommen abgeschlossen hat und wenn der Aktionär seine Aktien weder im Vermögen einer Betriebsstätte oder festen Einrichtung in Deutschland noch in einem Betriebsvermögen, für das ein ständiger Vertreter in Deutschland bestellt ist, hält, grundsätzlich nach Maßgabe des Doppelbesteuerungsabkommens ermäßigt. Die Kapitalertragsteuerermäßigung wird grundsätzlich in der Weise gewährt, dass die Differenz zwischen dem einbehaltenen Gesamtbetrag einschließlich des Solidaritätszuschlags und der unter Anwendung des einschlägigen Doppelbesteuerungsabkommens tatsächlich geschuldeten Kapitalertragsteuer (in der Regel 15%) auf Antrag durch die deutsche Finanzverwaltung (Bundeszentralamt für Steuern, Hauptdienstsz Bonn-Beuel, An der Kuppe 1, D-53225 Bonn) erstattet wird. Formulare für das Erstattungsverfahren sind beim Bundeszentralamt für Steuern (<http://www.bzst.bund.de>) sowie bei den deutschen Botschaften und Konsulaten erhältlich.

Im Inland ansässige Aktionäre

Bei Aktionären (natürlichen Personen und Körperschaften), die in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtig sind (in der Regel Personen, deren Wohnsitz, gewöhnlicher Aufenthalt, Sitz oder Ort der Geschäftsleitung sich in Deutschland befindet), wird die einbehaltene und abgeführte Kapitalertragsteuer (einschließlich Solidaritätszuschlag) auf die Einkommen- oder Körperschaftsteuerschuld angerechnet bzw. in Höhe eines etwaigen Überhanges erstattet.

Bei in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtigen natürlichen Personen, die Aktien im Privatvermögen halten, gehört lediglich die Hälfte der Dividenden zu den steuerpflichtigen Einkünften aus Kapitalvermögen (sog. Halbeinkünfteverfahren). Diese Hälfte der Dividenden unterliegt der progressiven Einkommensteuer bis zu einem Höchstsatz von derzeit 45% zuzüglich 5,5% Solidaritätszuschlag hierauf. Bei einem Höchstsatz von 45% ergäbe sich hierbei eine maximale Steuerbelastung von gerundet 47,48% auf die steuerpflichtige Hälfte der Dividende. Aufwendungen, die mit solchen Dividenden in wirtschaftlichem Zusammenhang stehen, sind nur zur Hälfte steuerlich abzugsfähig. Ab 2009 werden Dividenden grundsätzlich einer pauschalen Abgeltungsteuer von 25% (zuzüglich Solidaritätszuschlag von 5,5% hierauf) unterliegen.

Natürlichen Personen, welche die Aktien im Privatvermögen halten, steht für ihre Einkünfte aus Kapitalvermögen insgesamt ein Sparer-Freibetrag in Höhe von derzeit € 750 (bzw. € 1.500 für zusammen veranlagte Ehegatten) pro Kalenderjahr zu. Daneben wird eine Werbungskostenpauschale von € 51 (bzw. € 102 für zusammen veranlagte Ehegatten) gewährt, sofern keine höheren Werbungskosten nachgewiesen werden. Nur soweit der steuerpflichtige Teil der Dividenden und andere Einnahmen aus Kapitalvermögen nach (bei Dividenden hälftigem) Abzug der tatsächlichen Werbungskosten bzw. des Werbungskosten-Pauschbetrags diesen Sparer-Freibetrag übersteigen, sind sie steuerpflichtig. Ab 2009 werden die Werbungskostenpauschale von € 51 (bzw. € 102 für zusammen

veranlagte Ehegatten) sowie der bisherige Sparer-Freibetrag entfallen. Ebenfalls wird grundsätzlich ein neuer sog. Sparer-Pauschbetrag von € 801 (bzw. € 1.602 bei zusammen veranlagten Ehegatten) den Abzug tatsächlicher Werbungskosten ersetzen.

Bei Aktien, die dem Betriebsvermögen eines Aktionärs zuzuordnen sind, richtet sich die Besteuerung danach, ob der Aktionär eine Körperschaft, eine natürliche Person oder eine Personengesellschaft (Mitunternehmerschaft) ist:

1. Ist der Aktionär eine im Inland ansässige Körperschaft, so sind die Dividenden — vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen für Unternehmen des Finanz- und Versicherungssektors — grundsätzlich mit 95% von der Körperschaftsteuer und dem Solidaritätszuschlag befreit. Eine Mindestbeteiligungsgrenze oder eine Mindesthaltezeit ist grundsätzlich nicht zu beachten. 5% der Dividenden gelten pauschal als nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und unterliegen daher der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag). Im Übrigen dürfen tatsächlich anfallende Betriebsausgaben, die mit den Dividenden in unmittelbarem Zusammenhang stehen, abgezogen werden. Die Dividenden unterliegen jedoch nach Abzug der mit ihnen in wirtschaftlichem Zusammenhang stehenden Betriebsausgaben in voller Höhe der Gewerbesteuer, es sei denn, die Körperschaft war zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraums zu mindestens 10% (ab 2008 15%) am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt. Im letztgenannten Fall unterliegen die Dividenden nicht der Gewerbesteuer; allerdings fällt auf den Betrag, der als nicht abzugsfähige Betriebsausgaben gilt (in Höhe von 5% der Dividende), Gewerbesteuer an.
2. Hält ein Einzelunternehmer die Aktien in seinem Betriebsvermögen, so unterliegen nur 50% der Dividenden der progressiven Einkommensteuer zuzüglich des auf die Einkommensteuerschuld entfallenden Solidaritätszuschlags. Betriebsausgaben, die mit den Dividenden in wirtschaftlichem Zusammenhang stehen, sind lediglich zur Hälfte steuerlich abzugsfähig. Gehören die Aktien zu einer in Deutschland unterhaltenen Betriebsstätte eines Gewerbebetriebs des Aktionärs, so unterliegen die Dividendeneinkünfte (nach Abzug der mit ihnen in wirtschaftlichem Zusammenhang stehenden Betriebsausgaben) zusätzlich zur Einkommensteuer in voller Höhe der Gewerbesteuer, es sei denn, der Aktionär war zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraums zu mindestens 10% (ab 2008 15%) am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt. Die Gewerbesteuer ist grundsätzlich im Wege eines pauschalierten Anrechnungsverfahrens auf die persönliche Einkommensteuer des Aktionärs anrechenbar. Ab 2009 unterliegen 60% der Dividenden der progressiven Einkommensteuer zuzüglich des hierauf entfallenden Solidaritätszuschlags in Höhe von 5,5% (sog. Teileinkünfteverfahren). Tatsächlich anfallende Betriebsausgaben, die mit den Dividenden in unmittelbarem Zusammenhang stehen, sollten abgezogen werden können.
3. Ist der Aktionär eine Personengesellschaft, so wird die Einkommen- bzw. Körperschaftsteuer nicht auf der Ebene der Personengesellschaft, sondern auf Ebene des jeweiligen Gesellschafters erhoben. Die Besteuerung eines jeden Gesellschafters hängt davon ab, ob der Gesellschafter eine Körperschaft oder eine oder eine natürliche Person ist. Ist der Gesellschafter eine Körperschaft so ist die Dividende grundsätzlich zu 95% steuerfrei (siehe oben 1.). Ist der Gesellschafter eine natürliche Person, so unterliegt nur die Hälfte der Dividendenbezüge der Einkommensteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag, siehe oben 2.). Zusätzlich unterliegen die Dividenden bei Zurechnung der Aktien zu einer inländischen Betriebsstätte eines Gewerbebetriebs der Personengesellschaft bei dieser der Gewerbesteuer, und zwar grundsätzlich in voller Höhe. Wenn der Gesellschafter der Personengesellschaft eine natürliche Person ist, wird die von der Personengesellschaft gezahlte, auf seinen Anteil entfallende Gewerbesteuer grundsätzlich nach einem pauschalierten Verfahren auf seine persönliche Einkommensteuer angerechnet. War die Personengesellschaft zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraums zu mindestens 10% (ab 2008 15%) am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt, unterliegen die Dividenden nicht der Gewerbesteuer. Allerdings fällt in diesem Fall, soweit an der Personengesellschaft Körperschaften beteiligt sind, auf 5% der Dividenden, die als nicht abzugsfähige Betriebsausgaben gelten, Gewerbesteuer an. Wenn ab 2009 die Anteile im Betriebsvermögen einer Personengesellschaft gehalten, sind die erhaltenen Dividenden ab dem nur noch zu 40% steuerbefreit und zu 60% steuerpflichtig und unterliegen dem persönlichen Einkommensteuersatz des jeweiligen Gesellschafters. Entsprechend werden damit im wirtschaftlichen Zusammenhang stehende Werbungskosten zu 60% steuermindernd berücksichtigt werden (sog.

Teileinkünfteverfahren). Dagegen werden bei Kapitalgesellschaften die Dividenden weiterhin im Ergebnis zu 95% steuerfrei sein.

Im Ausland ansässige Aktionäre

Bei nicht in Deutschland ansässigen Aktionären (natürlichen Personen und Körperschaften), die ihre Aktien im Betriebsvermögen einer deutschen Betriebsstätte oder festen Einrichtung in Deutschland oder in einem Betriebsvermögen, für das ein ständiger Vertreter in Deutschland bestellt ist, halten, wird die einbehaltene und abgeführte Kapitalertragsteuer (einschließlich Solidaritätszuschlag) auf die Einkommen- oder Körperschaftsteuerschuld angerechnet bzw. in Höhe eines etwaigen Überhangs erstattet. In allen sonstigen Fällen ist eine etwaige deutsche Steuerschuld mit Einbehaltung der Kapitalertragsteuer abgegolten. Eine Ermäßigung der Kapitalertragsteuer im Wege der Erstattung oder Freistellung findet nur in den oben unter „*Besteuerung in der Bundesrepublik Deutschland — Besteuerung von Dividenden — Kapitalertragsteuer*“ beschriebenen Fällen statt.

Ist der Aktionär eine natürliche Person und gehören die Aktien zu einem Betriebsvermögen einer deutschen Betriebsstätte oder einer festen Einrichtung in Deutschland oder zu einem Betriebsvermögen, für das ein ständiger Vertreter in Deutschland bestellt ist, so unterliegen die Dividenden zur Hälfte der deutschen Einkommensteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag von 5,5% hierauf. Gehören die Aktien zum Vermögen einer in Deutschland unterhaltenen Betriebsstätte eines Gewerbebetriebs, so unterliegen die Dividenden nach Abzug der mit ihnen in wirtschaftlichem Zusammenhang stehenden Betriebsausgaben auch der Gewerbesteuer, und zwar in voller Höhe, es sei denn, der Aktionär war zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraums zu mindestens 10% (ab 2008 15%) am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt. Die Gewerbesteuer ist grundsätzlich im Wege eines pauschalierten Anrechnungsverfahrens auf die persönliche Einkommensteuer des Aktionärs anrechenbar.

Dividendenzahlungen an im Ausland ansässige Körperschaften sind grundsätzlich zu 95% von der deutschen Körperschaftsteuer und dem Solidaritätszuschlag befreit, wenn die Aktien über eine Betriebsstätte oder über eine feste Einrichtung in Deutschland gehalten werden oder zu einem Betriebsvermögen gehören, für das in Deutschland ein ständiger Vertreter bestellt ist. 5% der Dividenden gelten pauschal als nicht abziehbare Betriebsausgaben und unterliegen daher der Körperschaftsteuer zuzüglich des Solidaritätszuschlags. Sofern die Aktien zum Betriebsvermögen einer inländischen Betriebsstätte gehören, unterliegen die Dividenden nach Abzug der mit ihnen in wirtschaftlichem Zusammenhang stehenden Betriebsausgaben zusätzlich der Gewerbesteuer in voller Höhe, es sei denn, die Körperschaft war zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraums zu mindestens 10% (ab 2008 15%) am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt. Allerdings fällt auch im letzteren Fall auf 5% der Dividenden, die als nicht abzugsfähige Betriebsausgaben gelten, Gewerbesteuer an.

Die Neuregelungen ab 2009 gelten grundsätzlich auch für Aktionäre, die nicht in Deutschland ansässig sind, soweit sie mit ihren Dividenden in Deutschland der beschränkten Steuerpflicht unterliegen.

Für Dividendenzahlungen an Unternehmen des Finanz- und Versicherungssektors sowie an Pensionsfonds gelten von diesen Grundsätzen abweichende Sonderregeln, die weiter unten beschrieben sind.

Besteuerung von Veräußerungsgewinnen

Im Inland ansässige Aktionäre

Ein Gewinn aus der Veräußerung von Aktien durch eine in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtige natürliche Person, die die Aktien in ihrem Privatvermögen hält, unterliegt in Deutschland grundsätzlich der Einkommensteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag von 5,5% hierauf, wenn die Veräußerung innerhalb eines Jahres nach Anschaffung der veräußerten Aktien stattfindet. Bei Aktien, die einem Verwahrer zur Sammelverwahrung nach § 5 Depotgesetz anvertraut worden sind, wird dabei unterstellt, dass die zuerst angeschafften Aktien zuerst veräußert werden. Bemessungsgrundlage ist grundsätzlich die Hälfte des Veräußerungsgewinns; auch Verluste aus der Veräußerung von Aktien sowie wirtschaftlich mit der Veräußerung zusammenhängende Aufwendungen können daher nur zur Hälfte abgezogen werden. Der Gewinn wird nicht besteuert, wenn er zusammen mit anderen Gewinnen aus privaten Veräußerungsgeschäften im Kalenderjahr weniger als € 512 beträgt. Ein Veräußerungsverlust kann nur durch im gleichen Kalenderjahr aus privaten Veräußerungsgeschäften erzielte Gewinne ausgeglichen oder, wenn dies mangels entsprechender Gewinne nicht möglich ist, unter bestimmten Voraussetzungen von positiven Einkünften

ten aus privaten Veräußerungsgeschäften des Vorjahres und in gewissen Grenzen der Folgejahre abgezogen werden.

Ein Gewinn aus der Veräußerung von Aktien, die im Privatvermögen einer in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtigen natürlichen Person gehalten werden, unterliegt auch nach Ablauf der vorgenannten Jahresfrist grundsätzlich zur Hälfte der Besteuerung nach dem individuellen Einkommensteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5% auf die Einkommensteuerschuld, wenn die natürliche Person oder im Falle eines unentgeltlichen Erwerbs ihr Rechtsvorgänger oder, wenn die Aktien mehrmals nacheinander unentgeltlich übertragen worden sind, einer ihrer Rechtsvorgänger zu irgendeinem Zeitpunkt während der der Veräußerung vorangegangenen fünf Jahre zu mindestens 1% unmittelbar oder mittelbar am Kapital der Gesellschaft beteiligt war. Veräußerungsverluste und Aufwendungen im wirtschaftlichen Zusammenhang mit der Veräußerung können grundsätzlich nur zur Hälfte abgezogen werden.

Bei Aktien, die dem Betriebsvermögen eines Aktionärs zugeordnet sind, richtet sich die Besteuerung der erzielten Veräußerungsgewinne danach, ob der Aktionär eine Kapitalgesellschaft, eine natürliche Person oder eine Personengesellschaft ist.

1. Für im Inland ansässige Körperschaften sind Gewinne aus der Veräußerung von Aktien grundsätzlich unabhängig von der Beteiligungshöhe und der Haltedauer zu 95% von der Körperschaftsteuer (einschließlich Solidaritätszuschlag) und der Gewerbesteuer befreit. 5% der Gewinne gelten pauschal als nicht abziehbare Betriebsausgaben und unterliegen deshalb der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag von 5,5% hierauf) sowie der Gewerbesteuer. Veräußerungsverluste und andere Gewinnminderungen, die im Zusammenhang mit den veräußerten Aktien stehen, dürfen grundsätzlich nicht als Betriebsausgaben abgezogen werden.
2. Gehören die Aktien zum Betriebsvermögen eines in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtigen Einzelunternehmers (natürliche Person), unterliegen 50% der Veräußerungsgewinne der progressiven Einkommensteuer zuzüglich Solidaritätszuschlags hierauf. Veräußerungsverluste und mit solchen Veräußerungen in wirtschaftlichem Zusammenhang stehende Aufwendungen sind nur zu 50% steuerlich abzugsfähig. Sind die Aktien der inländischen Betriebsstätte eines Gewerbebetriebs des Aktionärs zuzuordnen, so unterliegt die Hälfte der Veräußerungsgewinne zusätzlich der Gewerbesteuer. Die Gewerbesteuer ist im Wege eines pauschalierten Anrechnungsverfahrens auf die persönliche Einkommensteuer des Aktionärs anrechenbar.
3. Ist eine Personengesellschaft Aktionärin, so wird die Einkommen- bzw. Körperschaftsteuer nicht auf der Ebene der Personengesellschaft, sondern auf Ebene des jeweiligen Gesellschafters erhoben. Die Besteuerung richtet sich dabei danach, ob der jeweilige Gesellschafter eine Körperschaft oder eine natürliche Person ist. Ist der Gesellschafter eine Körperschaft, entspricht die Besteuerung der Veräußerungsgewinne den unter 1. aufgeführten Grundsätzen. Ist der Gesellschafter eine natürliche Person, finden die unter 2. dargestellten Grundsätze Anwendung. Zusätzlich unterliegen die Gewinne aus der Veräußerung von Aktien bei Zurechnung zu einer inländischen Betriebsstätte eines Gewerbebetriebs der Personengesellschaft der Gewerbesteuer auf der Ebene der Personengesellschaft und zwar grundsätzlich zur Hälfte, soweit natürliche Personen an der Personengesellschaft beteiligt sind, und grundsätzlich zu 5%, soweit Körperschaften beteiligt sind. Veräußerungsverluste und andere Gewinnminderungen, die im Zusammenhang mit den veräußerten Aktien stehen, bleiben für Zwecke der Gewerbesteuer unberücksichtigt, wenn sie auf eine Körperschaft als Gesellschafter entfallen und werden nur hälftig berücksichtigt, wenn sie auf eine natürliche Person als Gesellschafter entfallen. Wenn der Gesellschafter eine natürliche Person ist, wird die von der Personengesellschaft gezahlte, auf seinen Anteil entfallende Gewerbesteuer grundsätzlich nach einem pauschalierten Verfahren auf seine persönliche Einkommensteuer angerechnet.

Für Veräußerungsgewinne, die von Unternehmen des Finanz- und Versicherungssektors oder von Pensionsfonds erzielt werden, gelten von diesen Grundsätzen abweichende Sonderregeln, die weiter unten beschrieben sind.

Im Ausland ansässige Aktionäre

Werden die Aktien von einer im Ausland ansässigen natürlichen Person veräußert und (1) sind die Aktien bzw. Bezugsrechte einer in Deutschland unterhaltenen Betriebsstätte oder festen Einrichtung oder einem Betriebsvermögen zugeordnet, für das ein ständiger Vertreter in Deutschland bestellt ist, oder (2) war diese natürliche Person selbst (bzw. bei unentgeltlichem Erwerb ihr(e) Rechtsvorgänger) zu irgendeinem Zeitpunkt innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Veräußerung der Aktien unmittelbar oder mittelbar mindestens zu 1% am Kapital der Gesellschaft beteiligt, unterliegen die dabei erzielten Veräußerungsgewinne in Deutschland zur Hälfte der Einkommensteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag). Zusätzlich unterliegen die Veräußerungsgewinne zur Hälfte der Gewerbesteuer, wenn die Aktien einer in Deutschland unterhaltenen Betriebsstätte eines Gewerbebetriebs der natürlichen Person zuzuordnen sind. Die meisten Doppelbesteuerungsabkommen sehen im vorgenannten Fall (2) eine Befreiung von der deutschen Besteuerung vor.

Gewinne aus der Veräußerung von Aktien, die eine im Ausland ansässige und in Deutschland beschränkt steuerpflichtige Körperschaft erzielt, sind — vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen für Unternehmen des Finanz- und Versicherungssektors — grundsätzlich zu 95% von der Körperschaftsteuer, dem Solidaritätszuschlag und der Gewerbesteuer befreit; 5% der Gewinne gelten pauschal als nicht abziehbare Betriebsausgaben und unterliegen deshalb der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag). Die Körperschaft ist beschränkt steuerpflichtig, wenn sie (1) die Aktien im Betriebsvermögen einer inländischen Betriebsstätte oder festen Einrichtung oder in einem Betriebsvermögen hält, für das ein ständiger Vertreter in Deutschland bestellt ist, oder (2) sie selbst (bzw. bei unentgeltlichem Erwerb ihr(e) Rechtsvorgänger) zu irgendeinem Zeitpunkt innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Veräußerung der Aktien unmittelbar oder mittelbar zu mindestens 1% am Kapital der Gesellschaft beteiligt war(en). Sind die Aktien einer inländischen gewerblichen Betriebsstätte der Körperschaft zuzurechnen, so unterliegen 5% des Gewinns aus der Veräußerung von Aktien auch der Gewerbesteuer. Veräußerungsverluste und andere Gewinnminderungen, die im Zusammenhang mit den veräußerten Aktien stehen, dürfen steuerlich nicht als Betriebsausgaben abgezogen werden. Das gleiche, insbesondere die Steuerbefreiung in Höhe von 95%, dürfte grundsätzlich auch für Gewinne aus der Veräußerung von Bezugsrechten gelten, allerdings nimmt die Finanzverwaltung hier (noch) eine volle Steuerpflicht der Veräußerungsgewinne an. Im Fall einer vollen Steuerpflicht dürfte auch ein Abzug der mit der Veräußerung im Zusammenhang stehenden Veräußerungsverluste und anderen Gewinnminderungen möglich sein.

Die Neuregelungen ab 2009 gelten grundsätzlich auch für Aktionäre, die nicht in Deutschland ansässig sind, soweit sie mit ihren Gewinnen aus der Veräußerung von Aktien in Deutschland der beschränkten Steuerpflicht unterliegen.

Sonderregeln für Unternehmen des Finanz- und Versicherungssektors und für Pensionsfonds

Soweit Kreditinstitute und Finanzdienstleistungsinstitute Aktien halten oder veräußern, die nach § 1a des Gesetzes über das Kreditwesen dem Handelsbuch zuzurechnen sind, gelten weder für Dividenden noch für Veräußerungsgewinne die hälftige Befreiung von der Einkommensteuer (sog. Halbeinkünfteverfahren) bzw. die 95%-ige Befreiung von der Körperschaftsteuer und ggf. von der Gewerbesteuer (sowie die entsprechenden Befreiungen vom Solidaritätszuschlag); das heißt Dividendeneinnahmen und Veräußerungsgewinne unterliegen in vollem Umfang der Besteuerung. Die Dividenden sind ggf. von der Gewerbesteuer befreit, sofern zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraums eine Beteiligung von mindestens 10% (ab 2008 15%) am Grundkapital der Gesellschaft bestand. Gleiches gilt für Aktien, die von Finanzunternehmen im Sinne des Gesetzes über das Kreditwesen mit dem Ziel der kurzfristigen Erzielung eines Eigenhandelserfolges erworben werden. Für Aktien, die von Kreditinstituten, Finanzdienstleistungsinstituten und Finanzunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft oder in einem anderen Vertragsstaat des EWR-Abkommens gehalten werden, sowie für Aktien, die bei Lebens- und Krankenversicherungsunternehmen den Kapitalanlagen zuzurechnen sind oder die von Pensionsfonds gehalten werden, gilt der vorstehende Satz entsprechend. Im Fall von Lebens- und Krankenversicherungsunternehmen und Pensionsfonds ist eine Kürzung der Gewerbesteuer allerdings nicht möglich. Die Vorschriften hinsichtlich der 95%-igen Befreiung der Dividendenbezüge von der Körperschaftsteuer und ggf. von der Gewerbesteuer finden in den in diesem Abschnitt (Sonderregeln für Unternehmen des Finanz- und Versicherungssektors und für Pensionsfonds) genannten Fällen jedoch Anwendung, soweit die Dividenden im

Rahmen der sog. Mutter-Tochter-Richtlinie (Richtlinie Nr. 90/435/EWG des Rates vom 23. Juli 1990 in der derzeit gültigen Fassung) steuerlich begünstigt sind.

Unternehmensteuerreformgesetz 2008

Das Unternehmensteuerreformgesetz vom 14. August 2007 (BGBl. I 2007, S. 1912) enthält einige wichtige Änderungen, insbesondere für die Besteuerung der Gesellschaft und natürlicher Personen als Aktionäre der Gesellschaft, die im folgenden zusammengefasst dargestellt werden.

Besteuerung der Gesellschaft

Der nominale Körperschaftsteuersatz wird von derzeit 25% auf 15% gesenkt. Zusätzlich werden unterliegen die Gewinne auf Ebene der Körperschaften weiterhin dem Solidaritätszuschlag (5,5% der Körperschaftsteuer) und der Gewerbesteuer, wobei die Gewerbesteuermesszahl von 5% auf einheitlich 3,5% herabgesetzt wird. Dies führt künftig grundsätzlich zu einer Belastung für Kapitalgesellschaften von etwa 29,83% (bei einem Gewerbesteuerhebesatz von 400%).

Die Gewerbesteuer ist auf Ebene der Gesellschaft künftig nicht mehr als Betriebsausgabe abzugsfähig, d.h. die Gewerbesteuer mindert weder die Bemessungsgrundlage für die Körperschaftsteuer noch ihre eigene Bemessungsgrundlage. Zur Gegenfinanzierung der Senkung des Körperschaftsteuersatzes tritt an die Stelle der hälftigen Hinzurechnung von sog. Dauerschuldzinsen die Erhöhung der gewerbesteuerlichen Bemessungsgrundlage um ein Viertel der gezahlten Entgelte für Schulden sowie der Finanzierungsanteile in Miet- und Pachtzinsen, Leasingraten und Lizenzgebühren, soweit die Summe der Entgelte mehr als € 100.000 beträgt. Gleichzeitig wird die Mindestbeteiligung für die Inanspruchnahme der 95%-igen Gewerbesteuerfreistellung von Dividenden von 10% auf 15% angehoben.

Ebenfalls zur Gegenfinanzierung dient u.a. die Einführung einer sog. Zinsschranke. Im Grundsatz können danach Aufwendungen für die Überlassung von Fremdkapital bei der Ermittlung des steuerlichen Gewinns der Gesellschaft nur noch bis zu 30% des steuerlichen EBITDAs (steuerlicher Gewinn bereinigt um Zinsaufwendungen, Zinserträge sowie bestimmte Abschreibungs- und Minderungsbeträge) abgezogen werden, falls der Nettozinsaufwand (Saldo der Zinsaufwendungen und -erträge eines Wirtschaftsjahres) den Betrag von € 1 Million übersteigt und keine sonstigen Ausnahmetatbestände greifen. Im Hinblick auf die Überlassung von Fremdkapital durch Gesellschafter gelten zusätzlich besondere Regelungen. Zinsaufwendungen, die nicht abgezogen werden dürfen, sind in die folgenden Wirtschaftsjahre der Gesellschaft vorzutragen (Zinsvortrag). Die Regelungen über die Zinsschranke sind erstmals auf Wirtschaftsjahre anzuwenden, die nach dem 25. Mai 2007 beginnen und nicht vor dem 1. Januar 2008 enden.

Zinsvorträge oder nicht genutzte Verluste gehen vollständig unter, falls innerhalb von fünf Jahren mehr als 50% des gezeichneten Kapitals, der Mitgliedschaftsrechte, Beteiligungsrechte oder Stimmrechte unmittelbar oder mittelbar auf einen Erwerber oder diesem nahestehende Personen übertragen werden oder ein vergleichbarer Sachverhalt vorliegt. Zusätzlich können die bis zum schädlichen Beteiligungserwerb entstandenen Verluste des laufenden Wirtschaftsjahres nicht mehr ausgeglichen werden. Bei Übertragungen von mehr als 25% bis zu 50% können Zinsvorträge oder nicht genutzte Verluste quotale nicht mehr genutzt werden. Diese Neuregelung findet erstmals für den Veranlagungszeitraum 2008 und auf Anteilsübertragungen nach dem 31. Dezember 2007 Anwendung.

Im Übrigen treten die neuen Regeln grundsätzlich mit Wirkung für den Veranlagungszeitraum 2008 in Kraft.

Besteuerung der Aktionäre

Die Besteuerung der Aktionäre richtet sich danach, ob die Aktien in dessen Privat- oder Betriebsvermögen gehalten werden:

1. Besteuerung von in Deutschland ansässigen Aktionären mit Aktien im Privatvermögen

Bei Aktien, die zum Privatvermögen gehören, wird das sog. Halbeinkünfteverfahren abgeschafft, d.h. die Dividenden und Veräußerungsgewinne unterliegen unabhängig von der Haltedauer der Aktien in vollem Umfang der Besteuerung beim Aktionär. Gleichzeitig beträgt der Steuersatz für Dividenden und Veräuße-

rungsgewinne, unabhängig von der Erhebungsform der Einkommensteuer, grundsätzlich 25% (zuzüglich Solidaritätszuschlag von 5,5%) der maßgeblichen Bruttoerträge. Maßgeblich sind die Bruttodividenden und im Falle von Veräußerungsgewinnen der Unterschiedsbetrag zwischen den Einnahmen aus der Veräußerung (nach Abzug der Aufwendungen, die in unmittelbarem sachlichen Zusammenhang mit dem Veräußerungsgeschäft stehen) und den Anschaffungskosten der Aktien. Der Abzug der tatsächlichen Werbungskosten wird ersetzt durch einen sog. Sparer-Pauschbetrag in Höhe von € 801 (€ 1.602 bei zusammen veranlagten Ehegatten).

Die Besteuerung der Dividenden und Veräußerungsgewinne erfolgt grundsätzlich im Wege des Kapitalertragsteuerabzugs, d.h. die Gesellschaft im Falle von Dividenden bzw. die auszahlende Stelle bei Veräußerungsgewinnen behält die Steuer für Rechnung des Aktionärs ein und führt sie an das zuständige Finanzamt ab. Der Kapitalertragsteuersatz beträgt 25% (zuzüglich Solidaritätszuschlag von 5,5%). Anders als bisher hat der Kapitalertragsteuerabzug grundsätzlich abgeltende Wirkung, d.h. mit dem Steuerabzug ist die Einkommensteuerschuld des Aktionärs insoweit abgegolten und die Dividenden und Veräußerungsgewinne müssen in der Jahressteuererklärung des Aktionärs nicht mehr erklärt werden. Allerdings können auf Antrag des Aktionärs seine Dividenden und Gewinne aus der Veräußerung seiner Aktien anstelle der Abgeltungsbesteuerung nach den allgemeinen Regelungen zur Ermittlung der tariflichen Einkommensteuer veranlagt werden, wenn dies für ihn zu einer niedrigeren Steuerbelastung führt. Auch in diesem Fall wären die Bruttoerträge abzüglich des Sparer-Pauschbetrages für die Besteuerung maßgeblich und ein Abzug der tatsächlichen Werbungskosten ausgeschlossen. Eine zunächst einbehaltenen Kapitalertragsteuer wird in diesem Fall auf die im Wege der Veranlagung erhobene Einkommensteuer angerechnet.

Verluste aus der Veräußerung von Aktien, die nach dem 31. Dezember 2008 erworben werden, dürfen nur mit Gewinnen aus der Veräußerung von Aktien im laufenden oder in einem späteren Jahr ausgeglichen werden. Sofern die Aktien vor dem 1. Januar 2009 erworben werden, kann ein Verlust, der aus einer Veräußerung der Aktien innerhalb eines Jahres nach Erwerb stammt, ab dem Veranlagungszeitraum 2009 bis einschließlich 2013 sowohl mit Gewinnen aus privaten Veräußerungsgeschäften als auch mit anderen Kapitalerträgen verrechnet werden. Nach den Gesetzesmaterialien soll dies allerdings nur für Verluste gelten, die bis einschließlich des Jahres 2008 entstanden sind (sog. Altverluste).

Abweichend hiervon unterliegen Veräußerungsgewinne eines Aktionärs dem sog. Teileinkünfteverfahren und nicht der Abgeltungsteuer, d.h. Veräußerungserlöse unterliegen nicht mehr nur zu 50%, sondern zu 60% der Besteuerung, wenn der Aktionär oder im Falle eines unentgeltlichen Erwerbs der Rechtsvorgänger zu irgendeinem Zeitpunkt während der der Veräußerung vorangegangenen fünf Jahre mindestens 1% unmittelbar oder mittelbar am Kapital der Gesellschaft beteiligt war. Aufwendungen, die in wirtschaftlichem Zusammenhang mit den Veräußerungserlösen stehen, sind nicht mehr zu 50%, sondern künftig zu 60% steuerlich abzugsfähig.

Die Abgeltungssteuer findet Anwendung auf Dividenden, die nach dem 31. Dezember 2008 zufließen, und auf Gewinne aus der Veräußerung von Anteilen, die nach dem 31. Dezember 2008 erworben werden. Die Veräußerung von Anteilen, die vor dem 1. Januar 2009 angeschafft werden, unterliegt innerhalb der einjährigen Frist für private Veräußerungsgeschäfte weiterhin dem bisherigen sog. Halbeinkünfteverfahren.

2. Besteuerung von in Deutschland ansässigen Aktionären mit Aktien im Betriebsvermögen

Aktien, die zu einem Betriebsvermögen gehören, unterliegen nicht der Abgeltungsteuer.

Bei natürlichen Personen als Aktionären sind Dividenden und Veräußerungsgewinne nicht mehr zur Hälfte, sondern nur noch zu 40% steuerbefreit (sog. Teileinkünfteverfahren). Aufwendungen, die in wirtschaftlichem Zusammenhang mit den Dividenden oder Veräußerungsgewinnen stehen, sind nicht mehr nur zu 50%, sondern künftig zu 60% steuerlich abzugsfähig. Das sog. Teileinkünfteverfahren gilt auch, soweit natürliche Personen Anteile an einer Kapitalgesellschaft mittelbar über Personengesellschaften halten (mit Ausnahme von Privatpersonen, die über vermögensverwaltende Personengesell-

schaften beteiligt sind). Bei Aktien im Betriebsvermögen von Kapitalgesellschaften bleibt es dagegen bei den geltenden Bestimmungen.

Diese Regelungen treten grundsätzlich mit Wirkung ab dem Veranlagungszeitraum 2009 in Kraft.

3. Besteuerung von außerhalb Deutschlands ansässigen Aktionären

Die Neuregelungen gelten grundsätzlich auch für Aktionäre, die nicht in Deutschland ansässig sind, soweit sie mit ihren Dividenden und Gewinnen aus der Veräußerung von Aktien in Deutschland der beschränkten Steuerpflicht unterliegen.

Weitere bevorstehende Änderungen

Weitere Änderungen der durch das Unternehmensteuerreformgesetz 2008 eingeführten Regelungen sind bereits absehbar. In Diskussion befinden sich ein Referentenentwurf zum Jahressteuergesetz 2008, der u.a. die Nichtberücksichtigung von Gewinnminderungen im Zusammenhang mit Darlehen oder aus der Inanspruchnahme von Sicherheiten im Zusammenhang mit Beteiligungen an Körperschaften vorsieht, und ein Referentenentwurf zum „Gesetz zur Modernisierung der Rahmenbedingungen für Kapitalbeteiligungen“.

Erbschaft- bzw. Schenkungsteuer

Der Übergang von Aktien auf eine andere Person durch Schenkung oder von Todes wegen unterliegt der deutschen Erbschaft- bzw. Schenkungsteuer grundsätzlich nur, wenn

1. der Erblasser, der Schenker, der Erbe, der Beschenkte oder der sonstige Erwerber zurzeit des Vermögensüberganges seinen Wohnsitz oder seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Geschäftsleitung oder seinen Sitz in Deutschland hatte oder sich als deutscher Staatsangehöriger nicht länger als fünf Jahre dauernd im Ausland aufgehalten hat, ohne im Inland einen Wohnsitz zu haben, oder
2. die Aktien beim Erblasser oder Schenker zu einem Betriebsvermögen gehörten, für das in Deutschland eine Betriebsstätte unterhalten wurde oder ein ständiger Vertreter bestellt war, oder
3. der Erblasser oder der Schenker zum Zeitpunkt des Erbfalls oder der Schenkung entweder allein oder zusammen mit anderen ihm nahestehenden Personen zu mindestens 10% am Grundkapital der Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar beteiligt war.

Die wenigen gegenwärtig in Kraft befindlichen deutschen Doppelbesteuerungsabkommen zur Erbschaft- und Schenkungsteuer sehen in der Regel vor, dass deutsche Erbschaft- und Schenkungsteuer nur in Fall (1) und mit Einschränkungen in Fall (2) erhoben werden kann. Besondere Vorschriften gelten für bestimmte (ehemalige) deutsche Staatsangehörige, die im Inland weder einen Wohnsitz noch ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben.

Sonstige Steuern

Bei dem Erwerb, der Veräußerung oder anderen Formen der Übertragung von Aktien fällt keine deutsche Kapitalverkehrsteuer, Umsatzsteuer, Stempelsteuer oder ähnliche Steuer an. Unter bestimmten Voraussetzungen ist es jedoch möglich, dass Unternehmer zur Umsatzsteuerpflicht der ansonsten steuerfreien Umsätze optieren. Vermögensteuer wird in Deutschland gegenwärtig nicht erhoben.

AKTIENÜBERNAHME

Gegenstand und Vereinbarungen zur Aktienübernahme

Die Gesellschaft, die Abgebende Aktionärin und die Joint Global Coordinators haben am 19. Oktober 2007 einen Übernahmevertrag über das Angebot und den Verkauf der im Rahmen des Angebots angebotenen Aktien abgeschlossen.

Das Angebot umfasst bis zu 4.800.000 von der Gesellschaft angebotene, neue Aktien aus der von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen, die voraussichtlich frühestens am 1. November 2007 und spätestens am 15. November 2007 im Handelsregister eingetragen werden wird, sowie bis zu 17.100.000 bestehende Aktien aus dem Eigentum der Abgebenden Aktionärin und bis zu 2.940.000 bestehende Aktien aus dem Eigentum der Abgebenden Aktionärin, die der Citi im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung im Wege eines Wertpapierdarlehens zur Verfügung gestellt werden. Das Angebot besteht aus einem öffentlichen Angebot der angebotenen Aktien in Deutschland sowie aus einer Privatplatzierung außerhalb Deutschlands. Das Angebot beginnt voraussichtlich frühestens am 29. Oktober 2007 und endet voraussichtlich frühestens am 1. November 2007 und spätestens am 15. November 2007.

In den Vereinigten Staaten von Amerika werden die angebotenen Aktien durch die Konsortialbanken nur an *Qualified Institutional Buyers* im Rahmen einer Platzierung gemäß Rule 144A nach dem Securities Act angeboten. Die Aktien sind nicht und werden nicht gemäß Section 5 des U.S. Securities Act registriert werden. Außerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika werden die angebotenen Aktien auf der Basis einer Befreiung von der Registrierungspflicht des U.S. Securities Act von 1933, die in Regulation S des U.S. Securities Act von 1933 vorgesehen ist, angeboten und platziert.

Der Platzierungspreis je angebotener Aktie wird von der Gesellschaft, der Abgebenden Aktionärin und den Joint Global Coordinators mit Hilfe des im Bookbuilding-Verfahren erstellten Orderbuchs voraussichtlich frühestens am 1. November 2007 und spätestens am 15. November 2007 festgestellt.

Die nachfolgende Aufstellung zeigt die Prozentzahl der von jeder Konsortialbank im Rahmen des Angebots zu übernehmenden angebotenen Aktien.

| <u>Konsortialbank</u> | <u>Prozentzahl zu übernehmender Aktien</u> |
|---|--|
| Citigroup Global Markets Limited | 40% |
| J.P. Morgan Securities Ltd. | 40% |
| Commerzbank Aktiengesellschaft | 8% |
| Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG | 3% |
| Hamburger Sparkasse AG | 3% |
| HSH Nordbank AG | 3% |
| M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien | 3% |
| Insgesamt | 100% |

Im Übernahmevertrag hat sich Citi für Rechnung der Konsortialbanken verpflichtet, die neuen Aktien zum geringsten Ausgabebetrag zu zeichnen. Die Konsortialbanken werden diese neuen Aktien mit der Maßgabe übernehmen, die neuen Aktien im Rahmen des Angebots Anlegern anzubieten. Citi wird den Unterschiedsbetrag zwischen dem Platzierungspreis der neuen Aktien und dem Ausgabebetrag (abzüglich vereinbarter Provisionen und Auslagen) für Rechnung der Konsortialbanken an die Gesellschaft zum Zeitpunkt der Lieferung der neuen Aktien abführen. Die Konsortialbanken haben sich ferner im Übernahmevertrag verpflichtet, eine noch festzulegende Anzahl von bestehenden Aktien von der Abgebenden Aktionärin zu übernehmen und im Rahmen des Angebots zu verkaufen. Die Konsortialbanken werden den Platzierungspreis für die bestehenden Aktien (abzüglich vereinbarter Provisionen und Auslagen) zum Zeitpunkt der Lieferung der bestehenden Aktien an die Abgebende Aktionärin abführen.

Provisionen

Die Gesellschaft und die Abgebende Aktionärin werden den Konsortialbanken eine von der Höhe des Emissionserlöses abhängige Vergütung zahlen, die sich in eine Grundprovision und Erfolgsprovisionen aufteilt. Die Höhe der Erfolgsprovisionen hängt von dem jeweiligen Erreichen verschiedener Erfolgsparameter in Zusammenhang mit dem Angebot ab, darunter das Erreichen eines bestimmten Grads an Überzeichnung des Angebots sowie das Erreichen einer bestimmten Marktkapitalisierung.

Greenshoe-Option und Wertpapierdarlehen

Citi ist im Übernahmevertrag die Option eingeräumt worden, für Rechnung der Konsortialbanken bis zu 2.940.000 zusätzliche Aktien der Gesellschaft, d.h. bis zu 15% der Gesamtzahl der angebotenen Aktien (exklusive einer eventuellen Mehrzuteilung), von der Abgebenden Aktionärin (abzüglich vereinbarter Provisionen und Auslagen) zu erwerben, um mögliche Mehrzuteilungen bzw. das damit in Zusammenhang stehende und nachfolgend beschriebene Aktiendarlehen decken zu können. Diese sog. Greenshoe-Option darf nur ausgeübt werden, wenn die Konsortialbanken mehr als die Gesamtzahl der Aktien zuteilen, zu deren Übernahme sie sich im Übernahmevertrag verpflichtet haben. Citi kann diese Greenshoe-Option bis 30 Kalendertage nach Aufnahme der Börsennotierung der Aktien für Rechnung der Konsortialbanken ausüben. Die Greenshoe-Option kann nur in dem Umfang ausgeübt werden, in dem Aktien im Wege der Mehrzuteilung platziert worden sind.

Die Abgebende Aktionärin hat in dem Übernahmevertrag mit den Joint Global Coordinators eine Wertpapierdarlehensvereinbarung abgeschlossen, die den Joint Global Coordinators das Recht gibt, bis zur Höhe der vorstehend beschriebenen Greenshoe-Option bestehende Aktien der Gesellschaft zu leihen. Die entliehenen Aktien bzw. gattungsgleiche Aktien sind spätestens 35 Tage nach dem Tag, an dem die Zahlung des Platzierungspreises und die Lieferung der Aktien stattfindet, zurückzuführen bzw. anzuschaffen. Sämtliche entliehenen Aktien dürfen ausschließlich zur Deckung von Lieferverpflichtungen in Bezug auf Unterdeckungspositionen im Rahmen der Zuteilung der Aktien oder von Stabilisierungsmaßnahmen verwendet werden, bis diese Unterdeckungspositionen entweder durch die Ausübung der Greenshoe-Option oder durch Käufe im Markt gedeckt werden.

Rücktritt/Haftungsfreistellung

Der Übernahmevertrag sieht vor, dass die Konsortialbanken unter bestimmten Umständen vom Übernahmevertrag zurücktreten können, und zwar auch noch nach Zuteilung und Notierungsaufnahme bis zur Lieferung und Abrechnung. Zu diesen Umständen zählen insbesondere:

- der Eintritt einer wesentlichen Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation der Gesellschaft bzw. der HHLA-Gruppe; und
- der Eintritt eines Ereignisses, das auf die Finanzmärkte erhebliche nachteilige Auswirkungen hat.

Sollte es zu einem Rücktritt vom Übernahmevertrag kommen, wird das Angebot nicht durchgeführt. Bereits erfolgte Zuteilungen an Anleger sind in diesem Fall unwirksam. Ein Anspruch auf Lieferung besteht in diesem Fall nicht. Ansprüche in Bezug auf bereits erbrachte Zeichnungsgebühren und im Zusammenhang mit der Zeichnung entstandene Kosten eines Anlegers richten sich allein nach dem Rechtsverhältnis zwischen dem Anleger und dem Institut, bei dem er sein Kaufangebot abgegeben hat. Sollten Anleger so genannte Leerverkäufe vorgenommen haben, trägt der die Aktien verkaufende Anleger das Risiko, seine Verpflichtungen daraus nicht durch Lieferung erfüllen zu können.

Die Gesellschaft und die Abgebende Aktionärin haben sich im Übernahmevertrag verpflichtet, die Konsortialbanken von bestimmten, sich im Zusammenhang mit dem Angebot möglicherweise ergebenden Haftungsverpflichtungen freizustellen.

Sonstige Beziehungen zwischen den Konsortialbanken und der HHLA

Einige der Konsortialbanken oder mit ihnen verbundene Unternehmen können von Zeit zu Zeit in Geschäftsbeziehungen mit der HHLA treten oder Dienstleistungen im Rahmen der üblichen Geschäftsabläufe für sie erbringen.

Verkaufsbeschränkungen

Die Konsortialbanken haben sich im Übernahmevertrag verpflichtet, die von ihnen angebotenen Aktien ausschließlich in Deutschland öffentlich anzubieten und die Aktien weder unmittelbar noch mittelbar in den Vereinigten Staaten von Amerika oder an einen Einwohner der Vereinigten Staaten von Amerika oder für dessen Rechnung anzubieten oder zu verkaufen, sofern nicht ein Befreiungstatbestand von den Registrierungs- und Mitteilungspflichten des U.S.-amerikanischen Wertpapier- und Börsenrechts erfüllt ist und alle weiteren anwendbaren U.S.-amerikanischen Rechtsvorschriften eingehalten sind. Die Aktien werden nicht nach dem U.S. Securities Act von 1933 registriert und können in den Vereinigten Staaten von Amerika oder an einen Einwohner der Vereinigten Staaten von Amerika nur nach Regulation S oder gemäß einer Befreiung von den Registrierungserfordernissen des U.S. Securities Act von 1933 angeboten oder verkauft werden. Die Joint Global Coordinators haben sich jeweils einzeln verpflichtet, die von ihnen angebotenen Aktien nicht innerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika anzubieten oder zu verkaufen, außer nach Rule 144A oder Regulation S des U.S. Securities Act von 1933.

Die Konsortialbanken haben gegenüber der Gesellschaft und der Abgebenden Aktionärin gewährleistet, dass sie in allen Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums („EWR“), die die Richtlinie 2003/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 (die „Prospektrichtlinie“) umgesetzt haben (jeweils ein „Einschlägiger Mitgliedstaat“), ab dem Tag der Umsetzung der Prospektrichtlinie (der „Umsetzungstag“) angebotene Aktien nicht öffentlich angeboten haben und nicht anbieten werden, es sei denn, dass vorher ein Prospekt für die angebotenen Aktien veröffentlicht worden ist, der durch die zuständige Behörde in diesem Mitgliedstaat gebilligt worden ist oder in einem anderen Einschlägigen Mitgliedstaat gebilligt worden und die zuständige Behörde in dem Mitgliedstaat, in dem das Angebot stattfindet, davon in Einklang mit der Prospektrichtlinie sowie sämtlichen Umsetzungsmaßnahmen hierzu in dem Einschlägigen Mitgliedstaat unterrichtet worden ist. Abweichend davon ist es zulässig, dass die Konsortialbanken ab dem Umsetzungstag ein Angebot der angebotenen Aktien durchführen,

- das sich ausschließlich an juristische Personen richtet, die in Bezug auf ihre Tätigkeiten an den Finanzmärkten zugelassen bzw. beaufsichtigt sind oder deren einziger Geschäftszweck in der Wertpapieranlage besteht;
- das sich ausschließlich an juristische Personen richtet, die laut ihrem letzten Jahresabschluss bzw. Konzernabschluss mindestens zwei der folgenden Kriterien erfüllen: (1) eine durchschnittliche Beschäftigtenzahl im letzten Geschäftsjahr von mindestens 250 Mitarbeitern, (2) eine Gesamtbilanzsumme von mehr als € 43.000.000 und (3) einen Jahresnettoumsatz von mehr als € 50.000.000; oder
- das unter anderen Umständen erfolgt, in denen nach Artikel 3 der Prospektrichtlinie die Veröffentlichung eines Prospekts durch den Emittenten nicht erforderlich ist.

Für die Zwecke dieser Vorschrift bezeichnet „öffentliches Angebot“ der angebotenen Aktien in einem Einschlägigen Mitgliedstaat eine Mitteilung an das Publikum in jedweder Form und auf jedwede Art und Weise, die ausreichende Informationen über die Angebotsbedingungen und die angebotenen Aktien enthält, um einen Anleger in die Lage zu versetzen, sich für den Kauf dieser Wertpapiere zu entscheiden; für die Auslegung dieser Definition sind die Maßnahmen zur Umsetzung der Prospektrichtlinie in dem Mitgliedstaat, in dem die neuen Aktien angeboten werden, maßgeblich.

Die Konsortialbanken haben sich darüber hinaus verpflichtet, dass (A) sie im Vereinigten Königreich kein öffentliches Angebot von Aktien im Sinne von § 102(B) des Financial Services and Markets Act 2000 (in der aktuellen Fassung) gemacht haben oder machen werden, es sei denn an juristische Personen, die in Bezug auf ihre Tätigkeiten an den Finanzmärkten zugelassen bzw. beaufsichtigt sind oder deren einziger Geschäftszweck in der Wertpapieranlage besteht oder das unter anderen Umständen erfolgt, in denen nach den Prospectus Rules der Financial Services Authority die Veröffentlichung eines Prospekts durch die Gesellschaft nicht erforderlich ist; (B) sie alle bei ihnen in Verbindung mit dem Angebot oder dem Verkauf der angebotenen Aktien eingegangenen Aufforderungen oder Veranlassungen, Investmentaktivitäten (im Sinn des Artikels 21 des Financial Services and Markets Act 2000 („FSMA“)) vorzunehmen, nur unter Umständen mitgeteilt haben, mitteilen werden oder mitteilen lassen werden, in denen Artikel 21(1) des FSMA keine Anwendung auf die Gesellschaft findet; und (C) sie alle anwendbaren Bestimmungen des FSMA und die Regulations eingehalten haben und einhalten werden, und zwar in Bezug auf alle Tätigkeiten, die von ihnen im Zusammenhang mit den angebotenen Aktien im Vereinigten König-

reich oder vom Vereinigten Königreich aus oder in sonstiger Weise das Vereinigte Königreich betreffend ausgeführt wurden bzw. werden.

Die Konsortialbanken haben gegenüber der Gesellschaft und der Abgebenden Aktionärin gewährleistet, dass sie ohne die vorherige schriftliche Zustimmung der Joint Global Coordinators die Platzierungsaktien in Japan weder angeboten oder verkauft haben noch anbieten oder verkaufen werden.

FINANZTEIL

| Inhaltsverzeichnis | Seite |
|--|-------|
| Konzernabschluss (IFRS) der Hamburger Hafen und Logistik AG zum | |
| 31. Dezember 2006 | F-3 |
| Konzernbilanz zum 31. Dezember 2006 | F-4 |
| Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006 ... | F-5 |
| Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2006 | F-6 |
| Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen | F-7 |
| Konzernanhang zum 31. Dezember 2006 | F-8 |
| Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern per 31. Dezember 2006 ... | F-57 |
| Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2006 | F-59 |
| Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers | F-72 |
| Konzernabschluss (HGB) der Hamburger Hafen und Logistik AG zum | |
| 31. Dezember 2005 | F-73 |
| Konzernbilanz zum 31. Dezember 2005 | F-74 |
| Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005 ... | F-77 |
| Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2005 | F-78 |
| Konzerneigenkapitalspiegel für das Geschäftsjahr 2005 | F-80 |
| Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2005 | F-81 |
| Entwicklung der Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebes und des Anlagevermögens | F-88 |
| Verbindlichkeitspiegel | F-89 |
| Anteilsbesitz zum 31. Dezember 2005 | F-90 |
| Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2005 | F-92 |
| Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers | F-104 |
| Konzernabschluss (HGB) der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG zum | |
| 31. Dezember 2004 | F-105 |
| Konzernbilanz zum 31. Dezember 2004 | F-106 |
| Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2004 | F-107 |
| Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2004 | F-108 |
| Entwicklung der Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebes und des Anlagevermögens | F-114 |
| Aufstellung des Anteilsbesitzes | F-115 |
| Konzerneigenkapitalspiegel | F-117 |
| Verbindlichkeitspiegel | F-118 |
| Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2004 | F-119 |
| Bestätigungsvermerk 2004 | F-128 |
| Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2004 | F-129 |
| Bescheinigung | F-131 |
| Konzernzwischenabschluss (IFRS) der Hamburger Hafen und Logistik AG zum | |
| 30. Juni 2007 | F-133 |
| Konzernbilanz zum 30. Juni 2007 | F-134 |
| Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2007 | F-135 |
| Konzern-Kapitalflussrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2007 | F-136 |
| Aufstellung der erfaßten Erträge und Aufwendungen | F-137 |
| Verkürzter Konzernanhang zum 30. Juni 2007 | F-138 |
| Jahresabschluss (HGB) der Hamburger Hafen und Logistik AG zum | |
| 31. Dezember 2006 | F-151 |
| Bilanz zum 31. Dezember 2006 | F-152 |
| Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006 | F-154 |
| Anhang für das Geschäftsjahr 2006 | F-155 |
| Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2006 | F-159 |
| Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern per 31. Dezember 2006 ... | F-160 |
| Verbindlichkeitspiegel zum 31. Dezember 2006 | F-162 |
| Lagebericht für das Geschäftsjahr 2006 | F-163 |
| Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers | F-172 |

[Diese Seite wurde absichtlich freigelassen.]

**KONZERNABSCHLUSS (IFRS) DER
HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG
ZUM 31. DEZEMBER 2006**

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

KONZERNBILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2006

| | Anhang <u>Tz.</u> | <u>31.12.2006</u> TEUR | <u>31.12.2005</u> TEUR |
|---|----------------------|---------------------------|---------------------------|
| Aktiva | | | |
| A. Langfristiges Vermögen | | | |
| I. Immaterielle Vermögenswerte | 19. | 63.121 | 25.040 |
| II. Sachanlagen | 20. | 681.746 | 612.098 |
| III. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 21. | 163.068 | 79.977 |
| IV. Finanzielle Vermögenswerte | 22. | 5.982 | 3.495 |
| V. Latente Steuern | 15. | <u>63.765</u> | <u>75.954</u> |
| | | <u>977.682</u> | <u>796.564</u> |
| B. Kurzfristiges Vermögen | | | |
| I. Vorräte | 23. | 16.362 | 18.006 |
| II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 26. | 132.930 | 100.213 |
| III. Forderungen gegen nahe stehende Unternehmen und Personen | 27. | 18.919 | 90.011 |
| IV. Sonstige finanzielle Forderungen | 25. | 14.658 | 13.279 |
| V. Sonstige Vermögenswerte | 28. | 10.895 | 6.080 |
| VI. Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern | 29. | 2.565 | 3.324 |
| VII. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 30. | 22.118 | 18.304 |
| VIII. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | 24. | <u>3.510</u> | <u>0</u> |
| | | <u>221.957</u> | <u>249.217</u> |
| | | <u>1.199.639</u> | <u>1.045.781</u> |
| Passiva | | | |
| A. Eigenkapital | | | |
| I. Gezeichnetes Kapital | | 53.300 | 53.300 |
| II. Kapitalrücklage | | 35.730 | 35.730 |
| III. Erwirtschaftetes Eigenkapital | | 117.217 | 31.113 |
| IV. Kumuliertes übriges Eigenkapital | | 2.388 | -2.355 |
| V. Anteile von Minderheiten am Eigenkapital | | <u>50.069</u> | <u>34.116</u> |
| | 31. | <u>258.704</u> | <u>151.904</u> |
| B. Langfristige Schulden | | | |
| I. Pensionsrückstellungen | 33. | 377.366 | 383.993 |
| II. Sonstige langfristige Rückstellungen | 34. | 38.973 | 29.710 |
| III. Finanzielle Verbindlichkeiten | 35. | 303.741 | 309.963 |
| IV. Latente Steuern | 15. | <u>16.289</u> | <u>2.638</u> |
| | | <u>736.369</u> | <u>726.304</u> |
| C. Kurzfristige Schulden | | | |
| I. Kurzfristige Rückstellungen | 34. | 14.561 | 9.236 |
| II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 36. | 64.171 | 51.334 |
| III. Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen und Personen | 40. | 2.276 | 933 |
| IV. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 35. | 68.397 | 64.262 |
| V. Sonstige Verbindlichkeiten | 37. | 35.065 | 28.899 |
| VI. Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern | 38. | <u>20.096</u> | <u>12.909</u> |
| | | <u>204.566</u> | <u>167.573</u> |
| | | <u>1.199.639</u> | <u>1.045.781</u> |

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2006

| | Anhang Tz. | 2006 TEUR | 2005 TEUR |
|--|---------------|----------------|----------------|
| 1. Umsatzerlöse | 5. | 1.017.436 | 832.940 |
| 2. Bestandsveränderungen | 6. | -1.910 | 3.025 |
| 3. Andere aktivierte Eigenleistungen | 7. | 9.320 | 3.022 |
| 4. Sonstige betriebliche Erträge | 8. | 22.277 | 13.765 |
| 5. Materialaufwand | 9. | 397.173 | 328.805 |
| 6. Personalaufwand | 10. | 236.781 | 211.997 |
| 7. Sonstige betriebliche Aufwendungen | 12. | <u>116.735</u> | <u>101.800</u> |
| 8. Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) | | 296.434 | 210.150 |
| 9. Abschreibungen | 11. | <u>78.333</u> | <u>63.562</u> |
| 10. Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | | 218.101 | 146.588 |
| 11. Zinserträge | 13. | 4.919 | 4.929 |
| 12. Zinsaufwendungen | 13. | 36.233 | 37.148 |
| 13. Sonstiges Finanzergebnis | 13. | <u>-7</u> | <u>-656</u> |
| 14. Ergebnis vor Steuern (EBT) | | 186.780 | 113.713 |
| 15. Steuern | 15. | <u>69.832</u> | <u>44.314</u> |
| 16. Konzernjahresüberschuss | | 116.948 | 69.399 |
| — davon Anteile anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss — | 16. | 19.844 | 12.214 |
| — davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens am Konzernjahresüberschuss — | | <u>97.104</u> | <u>57.185</u> |
| | | EUR | EUR |
| Ergebnis je Aktie (verwässert und unverwässert) | 17. | 97.103,73 | 57.185,18 |

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

KAPITALFLUSSRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2006

| | Anhang Tz | 2006 TEUR | 2005 TEUR |
|---|--------------|----------------------|-----------------------|
| 1. Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit | | | |
| Periodenergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | | 218.101 | 146.588 |
| Zu- und Abschreibungen auf nicht-finanzielle langfristige Vermögenswerte ... | 11 | 78.047 | 63.562 |
| Zunahme der Rückstellungen | | -677 | -13.421 |
| Gewinne / Verluste aus Anlageabgängen | | -1.883 | 2.665 |
| Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | | -42.598 | -11.172 |
| Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | | 19.171 | 14.481 |
| Einzahlungen aus Zinsen | | 4.919 | 4.929 |
| Auszahlungen für Zinsen | | -20.878 | -20.885 |
| Gezahlte Ertragsteuern | | -53.033 | -27.564 |
| Sonstige Effekte | | -1.484 | 1.534 |
| Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit | | <u>199.685</u> | <u>160.717</u> |
| 2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit | | | |
| Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen | | 10.833 | 5.838 |
| Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | | -159.691 | -115.968 |
| Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte | | -9.966 | -2.102 |
| Auszahlungen für Investitionen in langfristige finanzielle Vermögenswerte ... | | -2.429 | -1.103 |
| Aus- bzw. Einzahlungen aus dem Erwerb bzw. Veräußerung von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | 4 | <u>-87.678</u> | <u>12.138</u> |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | | <u>-248.931</u> | <u>-101.197</u> |
| 3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | | | |
| Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen | | 0 | 41.500 |
| Veräußerung eigener Anteile | | 0 | 295 |
| An Aktionäre des Mutterunternehmens gezahlte Dividende | 32 | -11.000 | -8.000 |
| An Minderheitsaktionäre gezahlte Dividende | 32 | -5.081 | -3.145 |
| Tilgung von Leasingverbindlichkeiten | | -4.616 | -2.123 |
| Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten | | 15.477 | 5.000 |
| Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten | | <u>-14.439</u> | <u>-23.731</u> |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | | <u>-19.659</u> | <u>9.796</u> |
| 4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode | | | |
| Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1- 3) | | -68.905 | 69.316 |
| Währungskursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds | | 319 | 1.572 |
| Finanzmittelfonds am Anfang der Periode | | <u>105.104</u> | <u>34.216</u> |
| Finanzmittelfonds am Ende der Periode | 42 | <u><u>36.518</u></u> | <u><u>105.104</u></u> |

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

AUFSTELLUNG DER ERFASSTEN ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|----------------|---------------|
| | TEUR | TEUR |
| Konzernjahresüberschuss | 116.948 | 69.399 |
| Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste | 7.624 | -7.259 |
| Cashflow-Hedges | 1.192 | 308 |
| Währungsdifferenzen | 688 | 2.328 |
| Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen | -3.575 | 2.909 |
| Übrige | <u>0</u> | <u>8</u> |
| Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen | <u>5.929</u> | <u>-1.706</u> |
| Gesamte erfasste Erträge und Aufwendungen | <u>122.877</u> | <u>67.693</u> |
| davon: | | |
| Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens | 101.767 | 54.686 |
| Anteile anderer Gesellschafter | <u>21.110</u> | <u>13.007</u> |
| | <u>122.877</u> | <u>67.693</u> |

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

KONZERNANHANG ZUM 31. DEZEMBER 2006

INHALT

| | |
|---|------|
| Inhalt | F-8 |
| Konzernanhang der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2006 | F-8 |
| 1 Grundsätzliche Informationen über den Konzern | F-10 |
| 2 Erstmalige Anwendung der IFRS | F-11 |
| 3 Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze | F-14 |
| 4 Unternehmenserwerb | F-27 |
| Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | F-27 |
| 5 Umsatzerlöse | F-27 |
| 6 Bestandsveränderung | F-28 |
| 7 Andere aktivierte Eigenleistungen | F-28 |
| 8 Sonstige betriebliche Erträge | F-28 |
| 9 Materialaufwand | F-28 |
| 10 Personalaufwand | F-29 |
| 11 Abschreibungen | F-29 |
| 12 Sonstige betriebliche Aufwendungen | F-30 |
| 13 Finanzergebnis | F-30 |
| 14 Forschungs- und Entwicklungskosten | F-30 |
| 15 Ertragsteuern | F-30 |
| 16 Ergebnisanteile fremder Gesellschafter | F-32 |
| 17 Ergebnis je Aktie | F-33 |
| 18 Gezahlte und vorgeschlagene Dividenden | F-33 |
| Erläuterungen zur Konzern-Bilanz | F-33 |
| 19 Immaterielle Vermögenswerte | F-33 |
| 20 Sachanlagen | F-35 |
| 21 Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | F-37 |
| 22 Finanzielle Vermögenswerte | F-38 |
| 23 Vorräte | F-39 |
| 24 Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | F-39 |
| 25 Sonstige finanzielle Forderungen | F-39 |
| 26 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | F-39 |
| 27 Forderungen gegen nahe stehende Unternehmen und Personen | F-40 |
| 28 Sonstige Vermögenswerte | F-40 |
| 29 Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern | F-40 |
| 30 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | F-40 |
| 31 Eigenkapital | F-41 |
| 32 Eigenkapitalveränderungsrechnung | F-42 |
| 33 Pensionsrückstellungen | F-43 |
| 34 Sonstige lang- und kurzfristige Rückstellungen | F-45 |
| 35 Kurz- und langfristige finanzielle Verbindlichkeiten | F-46 |
| 36 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | F-47 |
| 37 Sonstige Verbindlichkeiten | F-47 |
| 38 Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern | F-48 |
| 39 Leasingverträge, Erfolgsunsicherheiten und andere Verpflichtungen | F-48 |
| 40 Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen | F-50 |
| 41 Zielsetzungen und Methoden des Finanzrisikomanagements | F-53 |

| | | |
|----|--|------|
| 42 | Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung | F-55 |
| 43 | Mitglieder der Organe | F-55 |
| 44 | Ereignisse nach dem Bilanzstichtag | F-56 |

I GRUNDSÄTZLICHE INFORMATIONEN ÜBER DEN KONZERN

Das oberste Mutterunternehmen des Konzerns ist die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Bei St. Annen 1, Hamburg (nachfolgend auch HHLA), eingetragen im Handelsregister Hamburg unter der Nummer HRB 1902. Das oberste, dem HHLA Konzern übergeordnete Mutterunternehmen ist die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg.

Der Konzernabschluss der HHLA und ihrer Tochterunternehmen für das Geschäftsjahr 2006 wurde erstmalig in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, aufgestellt. Dabei wurden die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards i.V.m. § 315a Abs. 3 HGB sowie die ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Die Anforderungen der IFRS wurden vollständig erfüllt und führen zur Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des HHLA Konzerns. Weitere Informationen zur Überleitung des Jahresabschlusses von den handelsrechtlichen Grundsätzen zur Rechnungslegung nach IFRS unter Anwendung des IFRS 1 sind unter Textziffer 2 dargestellt.

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

Die Erstellung des Konzernabschlusses erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des Anschaffungskostenprinzips. Hiervon ausgenommen sind derivative Finanzinstrumente und zur Veräußerung verfügbare Finanzinvestitionen, die zum Zeitwert bewertet wurden. Der vorliegende Konzernabschluss der HHLA für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 wurde am 25. Juni 2007 durch Beschluss des Vorstands zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er diesen billigt. Die Veröffentlichung des Konzernabschlusses ist für den 12. Juli 2007 vorgesehen.

Geschäftsfelder der HHLA

Die HHLA ist in den folgenden vier Geschäftsfeldern tätig:

Container

Mit ihren hochleistungsfähigen Containerterminals sichert die HHLA die überragende Bedeutung des Hamburger Hafens als logistische Drehscheibe für den Stückgutverkehr. Auf den drei HHLA-Terminals Altenwerder, Burchardkai und Tollerort werden rund zwei Drittel aller Container des Hamburger Hafens abgefertigt. Umfassende Dienstleistungen rund um den Container und die Schiffsabfertigung vervollständigen dieses Geschäftsfeld.

Intermodal

Das Geschäftsfeld Intermodal bietet ein vollständiges trimodales Angebot von Transportlösungen für das Hinterland des Hamburger Hafens. Während die CTD Container-Transport-Dienst GmbH den Nahbereich der Metropolregion Hamburg auf der Straße erschließt, stellen die HHLA -Bahneteiligungsgesellschaften Transfracht, Metrans und Polzug auf der mittleren und langen Distanz ein flächendeckendes kontinentales Netz von Destinationen in Zentral- und Osteuropa zur Verfügung. Die HHLA-Tochter combisped bindet den Ostseeraum über ihr Container Terminal Lübeck direkt und schnell an den Hamburger Hafen an. Dabei legen die HHLA-Transportgesellschaften besonderen Wert auf umfassenden Service — von der Zollabwicklung bis zum Haus-zu-Haus-Service.

Logistik

Spezialumschlag, Kontraktlogistik und Beratung — das Geschäftsfeld Logistik bündelt eine große Bandbreite von Dienstleistungen, die die Vielfalt des Universalhafens Hamburg ausmachen.

Immobilien

Seit der Gründung der HHLA gehören Immobilien im und am Hamburger Hafen zum Kerngeschäft der HHLA. Die HHLA vermietet funktionale Bürogebäude, Lagerhallen und Gewerbeflächen. In der Speicherstadt gestaltet die HHLA den Strukturwandel von der traditionellen Lagerhaltung zu einem modernen Nutzungsmix mit Büros und Kultureinrichtungen.

2 ERSTMALIGE ANWENDUNG DER IFRS

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2006 wurde nach den Vorschriften des IFRS 1 aufgestellt.

Der Übergangszeitpunkt im Sinne des IFRS 1 ist dementsprechend der 1. Januar 2005. Der letzte veröffentlichte HGB-Konzernabschluss der HHLA wurde zum 31. Dezember 2005 aufgestellt.

Der für die Erstanwendung der IFRS maßgebliche IFRS 1 sieht grundsätzlich vor, dass alle Standards, die zum Stichtag 31. Dezember 2006 gültig waren, retrospektiv angewendet werden.

Im Hinblick auf die retrospektive Anwendung der IFRS wurden die folgenden Erleichterungsmöglichkeiten des IFRS 1 in Anspruch genommen:

- Für Unternehmenszusammenschlüsse vor dem Übergangszeitpunkt wurde auf die rückwirkende Anwendung der Regelungen des IFRS 3 verzichtet. Stattdessen wurden die Geschäfts- oder Firmenwerte aus dem vorherigen Abschluss übernommen. Soweit bestehende Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung ausländischer Konzerngesellschaften resultieren, werden diese für Zwecke der Währungsumrechnung auch weiterhin in der funktionalen Währung der HHLA erfasst.
- Bei der Ermittlung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Gebäuden und sonstigen Vermögenswerten, bei denen Wiederherstellungs- oder Abbruchverpflichtungen bestehen, wurde auf die retrospektive Berücksichtigung von Änderungen der Rückstellungen für Wiederherstellungs- oder Abbruchverpflichtungen, die vor dem Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS eingetreten sind, verzichtet. Stattdessen wurden die Rückstellungen zum Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS gemäß IAS 37 bewertet und die darauf entfallenden Anschaffungskosten des zugehörigen Vermögenswertes durch Diskontierung auf den Zeitpunkt der erstmaligen Entstehung der Verpflichtung bestmöglich ermittelt. Die hierauf entfallenden kumulierten Abschreibungen bis zum Übergangszeitpunkt auf IFRS wurden unter Verwendung der für den IFRS-Konzernabschluss geltenden Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden ermittelt.
- Auf eine retrospektive Anwendung der Regelungen des IAS 19 zur Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen wurde verzichtet. Zum Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS wurden die Pensionsverpflichtungen mit dem Anwartschaftsbarwert (Defined Benefit Obligation) erfasst.
- Eine rückwirkende Anwendung der Regelungen des IAS 21 auf die Umrechnung von ausländischen Gesellschaften wurde nicht vorgenommen. Der Ausgleichsposten aus der Fremdwährungsumrechnung wurde daher im Übergangszeitpunkt auf null gesetzt.

Bei der Umstellung der Rechnungslegung von HGB auf IFRS mussten verschiedene Anpassungen vorgenommen werden. Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Auswirkungen dieser Anpassungen in der Überleitung des Eigenkapitals des HHLA Konzerns zum 1. Januar 2005 und 31. Dezember 2005 sowie des Konzernjahresüberschusses für das Geschäftsjahr 2005 von HGB auf IFRS.

ÜBERLEITUNG DES EIGENKAPITALS ZUM 1. JANUAR 2005 UND ZUM 31. DEZEMBER 2005

| | Text- Ziffer | 1. Januar 2005 TEUR | 31. Dezember 2005 TEUR |
|---|-----------------|------------------------|---------------------------|
| Eigenkapital gemäß HGB | | 91.343 | 189.284 |
| Wegfall der planmäßigen Abschreibung auf Geschäfts- oder Firmenwerte | a | 0 | 1.852 |
| Anpassung der Nutzungsdauern für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie Effekte aus der Aktivierung und der Anpassung der Rückstellungen von/für Abbruchverpflichtungen .. | c | 38.103 | 37.693 |
| Effekte aus der Bilanzierung von Finanzierungsleasingverträgen ... | d | -194 | 233 |
| Eliminierung der Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebes | b | -14.484 | -5.286 |
| Entfall der Pauschalwertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | e | 1.770 | 1.845 |
| Latente Steuern | f | 76.474 | 66.604 |
| Anpassung der Pensionsverpflichtungen | g | -144.531 | -144.096 |
| Eliminierung der Aufwandsrückstellungen und Anpassung der Rückstellungen | h | 2.942 | 4.931 |
| Abzinsung von unverzinslichen langfristigen Verbindlichkeiten | i | 479 | 450 |
| Zeitwertbilanzierung von Derivaten | j | -2.752 | -1.631 |
| Änderungen des Konsolidierungskreises | k | 4.109 | 0 |
| Übrige | | -276 | 25 |
| Gesamt Anpassungen | | <u>-38.360</u> | <u>-37.380</u> |
| Eigenkapital gemäß IFRS | | <u>52.983</u> | <u>151.904</u> |

ÜBERLEITUNG DES PERIODENERGEBNISSES 2005 VON HGB AUF IFRS

| | Text- ziffer | 2005 TEUR |
|--|-----------------|---------------|
| Periodenergebnis gemäß HGB | | 60.694 |
| Wegfall der planmäßigen Abschreibung auf Geschäfts-oder Firmenwerte | a | 1.852 |
| Anpassung der Nutzungsdauern für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie Effekte aus der Aktivierung und der Anpassung der Rückstellungen von/für Abbruchverpflichtungen | c | -410 |
| Effekte aus der Bilanzierung von Finanzierungsleasingverträgen | d | 427 |
| Eliminierung der Abschreibungen auf Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebes | b | 9.198 |
| Eliminierung der Pauschalwertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | e | 75 |
| Latente Steuern | f | -12.779 |
| Anpassung der Pensionsverpflichtungen | g | 7.694 |
| Eliminierung der Aufwandsrückstellungen und Anpassung der Rückstellungen | h | 1.989 |
| Abzinsung von unverzinslichen langfristigen Verbindlichkeiten | i | -29 |
| Zeitwertbilanzierung von Derivaten | j | 813 |
| Übrige | | -125 |
| Gesamt Anpassungen | | <u>8.705</u> |
| Periodenergebnis gemäß IFRS | | <u>69.399</u> |

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN ÜBERLEITUNGSRECHNUNGEN

- a. Im Gegensatz zu den handelsrechtlichen Vorschriften wird nach IFRS 3 ein Geschäfts- oder Firmenwert nicht abgeschrieben, sondern gemäß IAS 36 mindestens einmal jährlich auf eine Wertminderung überprüft. Demzufolge sind die nach handelsrechtlichen Vorschriften vorgenommenen planmäßigen Abschreibungen zu eliminieren.
- b. Das nach § 269 Satz 1 HGB geltende Aktivierungswahlrecht für Aufwendungen für die Inangasetzung des Geschäftsbetriebes als Bilanzierungshilfe wurde vom HHLA Konzern in Anspruch genommen. Die IFRS sehen hierfür ein Aktivierungsverbot vor. Dies hat die Rückgängigmachung der Aktivierung und somit die Erhöhung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Geschäftsjahres zur Folge. Des Weiteren sind in den folgenden Geschäftsjahren die nach handelsrechtlichen Vorschriften vorzunehmenden planmäßigen Abschreibungen zu eliminieren.
- c. Im Bereich der immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen wurden die bisher nach HGB verwendeten Nutzungsdauern mit den wirtschaftlichen Nutzungsdauern verglichen und gegebenenfalls an diese angepasst. Soweit in den Vorjahren von dem Wahlrecht auf Aktivierung von Fremdkapitalzinsen für den Zeitraum der Herstellung von Vermögenswerten Gebrauch gemacht wurde, wurden diese Bestandteile der Herstellungskosten zum Zeitpunkt der Umstellung auf IFRS eliminiert. Fremdkapitalkosten werden in Ausübung des Wahlrechts nach IAS 23 in der Periode als Aufwand erfasst, in der sie anfallen.

Im Unterschied zu den deutschen Rechnungslegungsvorschriften gehören nach IFRS die Aufwendungen für Abbruchverpflichtungen zu den Anschaffungskosten der jeweiligen Vermögenswerte. Während nach handelsrechtlichen Grundsätzen die Ansammlung der Verpflichtung rätierlich über die Laufzeit der entsprechenden Verträge erfolgt, werden nach IFRS die erwarteten Verpflichtungen mit dem Barwert passiviert.

- d. Sämtliche Leasing- und Mietverhältnisse wurden nach handelsrechtlichen Grundsätzen als Operating-Leasingverhältnisse klassifiziert. Nach IFRS wurden Leasingverhältnisse, bei denen im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen an dem übertragenen Vermögenswert auf den Konzern übertragen werden, als Finanzierungs-Leasing-Verhältnisse eingestuft. Demzufolge wurden die entsprechenden Vermögenswerte und Leasingverbindlichkeiten rückwirkend zum Zeitpunkt des Beginns des Leasingverhältnisses zum Zeitwert des Leasinggegenstandes oder dem niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen bilanziert und auf den Zeitpunkt der Umstellung auf IFRS fortgeschrieben.
- e. Um dem allgemeinen Kreditrisiko für den Forderungsbestand Rechnung zu tragen, wurden nach handelsrechtlichen Grundsätzen Pauschalwertberichtigungen auf Forderungen gebildet. Nach IFRS können Pauschalwertberichtigungen bei der Forderungsbewertung nicht berücksichtigt werden, sofern sie nicht konkrete Risiken betreffen, die sich durch entsprechende Erfahrungswerte belegen lassen.
- f. Gemäß IAS 12 werden latente Steueransprüche und Steuerschulden für steuerliche Verlustvorträge und für alle temporären Differenzen zwischen den Vermögenswerten und Schulden in der Steuerbilanz und den Buchwerten in der IFRS-Bilanz gebildet. Latente Steueransprüche werden nur in der Höhe ausgewiesen, in der zukünftig ausreichendes steuerliches Einkommen zur Verfügung steht. Unter den bisher angewandten Rechnungslegungsvorschriften bestand ein Bilanzierungsgebot für aktive latente Steuern nur insoweit, als diese aus Konsolidierungsvorgängen resultierten. Im Übrigen wurde von dem Wahlrecht der Aktivierung latenter Steuern im HHLA Konzern kein Gebrauch gemacht. Die Bilanzierung aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge war bisher nicht verpflichtend.
- g. Nach handelsrechtlichen Grundsätzen wurden Pensionsverpflichtungen im Geschäftsjahr 2005 unter Verwendung eines Abzinsungssatzes von 6 % p.a. und ohne Berücksichtigung der künftig erwarteten Gehalts- und Rentenentwicklung analog zu den entsprechenden steuerlichen Vorschriften zum Teilwert bilanziert. Nach IFRS werden Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (projected unit credit method) bewertet. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt sowie die Verpflichtungen auf der Grundlage eines Marktzinssatzes bewertet.

- h. Nach handelsrechtlichen Vorschriften war es möglich, Aufwandsrückstellungen für ihrer Eigenart nach genau umschriebene, dem Geschäftsjahr oder einem früheren Geschäftsjahr zuzuordnende Aufwendungen bzw. Aufwendungen für unterlassene Instandhaltung zu bilden. Da bei diesen Sachverhalten keine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, sind die Ansatzkriterien nach IAS 37 nicht erfüllt.

Bei den Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläen führt die Bewertung mit einem niedrigeren Diskontierungszins nach IFRS zu einem Anstieg der entsprechenden Rückstellungen gegenüber den handelsrechtlichen Werten.

- i. Nach den bisher angewandten Rechnungslegungsvorschriften sind Verbindlichkeiten mit ihrem Rückzahlungsbetrag anzusetzen. Bei der Rechnungslegung nach IFRS sind unverzinsliche langfristige Verbindlichkeiten abzuzinsen.
- j. Die Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente erfolgte zum Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS zu Zeitwerten. Nach handelsrechtlichen Grundsätzen wurden bislang lediglich Rückstellungen für drohende Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten passiviert, soweit diese nicht einer Bewertungseinheit zugerechnet werden konnten. Auf derivative Finanzinstrumente, die zum Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS die Kriterien für eine Bilanzierung von Sicherungsgeschäften erfüllen, werden in den Folgeperioden die Grundsätze für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IAS 39 angewendet. Gewinne oder Verluste aus Änderungen des Zeitwerts von Derivaten, die ungeachtet ihrer wirtschaftlichen Sicherungswirkung die Kriterien des IAS 39 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft nicht erfüllen, werden in den folgenden Geschäftsjahren ergebniswirksam erfasst.
- k. Zum Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS wurden die SC HPC Ukraina, Odessa/Ukraine, sowie die Metrans (Danubia) a.s., Danube/Slowakei, als Tochterunternehmen vollkonsolidiert. Im HGB-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2004 sind diese Gesellschaften wegen untergeordneter Bedeutung nicht konsolidiert worden.

Erläuterungen der Wesentlichen Anpassungen der Kapitalflussrechnung zum 31. Dezember 2005

Die Auswirkungen auf die Kapitalflussrechnung zum 31. Dezember 2005 resultieren aus den in der Überleitung dargestellten Effekten.

Während Finanzierungsleasingverträge nach handelsrechtlichen Grundsätzen ausschließlich den Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit beeinflussen, wirkt sich die Bilanzierung nach IFRS auch auf den Cashflow aus Finanzierungstätigkeit aus.

3 KONSOLIDIERUNGS-, BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

3.1 KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

Der Konzernabschluss umfasst den Abschluss der HHLA und ihrer Tochterunternehmen zum 31. Dezember eines jeden Geschäftsjahres. Die Vermögenswerte und Schulden der in den Konzernabschluss voll bzw. quotal einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen werden nach den für den HHLA Konzern einheitlich geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt.

Zum Erwerbszeitpunkt erfolgt die Kapitalkonsolidierung durch Verrechnung der Anschaffungskosten der Beteiligung mit dem anteiligen Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden der Tochterunternehmen zum Zeitpunkt des Erwerbs. Dabei werden auch bisher nicht bilanzierte immaterielle Vermögenswerte, die nach IFRS 3 i.V.m. IAS 38 bilanzierungsfähig sind, sowie Eventualschulden mit ihren Zeitwerten aktiviert bzw. passiviert. Im Rahmen der Folgekonsolidierungen werden die so aufgedeckten stillen Reserven und Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben bzw. aufgelöst.

Ein entstehender positiver Unterschiedsbetrag, der sich im Rahmen der Erstkonsolidierung ergibt, wird als Geschäfts- oder Firmenwert aktiviert und einem jährlichen Impairment-Test unterworfen. Ein negativer Unterschiedsbetrag aus der Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem anteiligen Zeitwert der Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden zum Zeitpunkt des Erwerbs wird nach einer kritischen Überprüfung erfolgswirksam vereinnahmt.

Auf konzernfremde Dritte entfallende Anteile am Eigenkapital sind in der Konzernbilanz als gesonderter Posten innerhalb des Eigenkapitals erfasst.

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert. Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet (Schuldenkonsolidierung). Der Wertansatz der Vermögenswerte aus konzerninternen Lieferungen und Leistungen wird um nicht realisierte Zwischenergebnisse bereinigt (Zwischenergebniseliminierung); diese Vermögenswerte sind daher zu Konzernanschaffungs- bzw. Konzernherstellungskosten bewertet. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet (Aufwands- und Ertragskonsolidierung). Auf temporäre Unterschiede aus der Konsolidierung werden nach IAS 12 latente Steuern gebildet.

3.2 KONSOLIDIERUNGSKREIS

Alle wesentlichen Unternehmen, bei denen die HHLA direkt bzw. indirekt die Möglichkeit zur Beherrschung hat, sind in den Konzernabschluss einbezogen. Beherrschung im Sinne des IAS 27 ist dann gegeben, wenn die Möglichkeit besteht, die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu bestimmen, um aus dessen Tätigkeit Nutzen zu ziehen. Die Einbeziehung in den Konzernabschluss erfolgt ab dem Zeitpunkt, ab dem die Kontrolle der Gesellschaft möglich ist. Die Einbeziehung in den Konzernabschluss endet, sobald die Beherrschung durch das Mutterunternehmen nicht mehr besteht.

Der Konsolidierungskreis der HHLA setzt sich wie folgt zusammen:

| | <u>Inland</u> | <u>Ausland</u> | <u>Gesamt</u> |
|--|---------------|----------------|---------------|
| HHLA AG und vollkonsolidierte Unternehmen | | | |
| 1. Januar 2006..... | 30 | 3 | 33 |
| Erwerbe/Neugründungen..... | 1 | 0 | 1 |
| Abgänge..... | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> |
| 31. Dezember 2006..... | <u>31</u> | <u>3</u> | <u>34</u> |
| Quotenkonsolidierte Unternehmen | | | |
| 1. Januar 2006..... | 7 | 1 | 8 |
| Erwerbe/Neugründungen..... | 0 | 0 | 0 |
| Abgänge..... | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> |
| 31. Dezember 2006..... | <u>7</u> | <u>1</u> | <u>8</u> |
| Gesamt..... | <u>38</u> | <u>4</u> | <u>42</u> |

Die Erstkonsolidierung zum 1. Januar 2006 betrifft den Erwerb der HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg, die dem Geschäftsfeld Container zugeordnet ist (vgl. Textziffer 4).

Eine Aufstellung des wesentlichen Anteilsbesitzes des Konzerns ist in diesem Konzernanhang unter Textziffer 40 aufgeführt. Eine vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns gemäß § 313 Abs. 4 HGB wird gesondert erstellt.

3.3 ANTEILE AN JOINT VENTURES

Der Konzern ist an Joint Ventures in der Form gemeinschaftlich geführter Unternehmen beteiligt. Ein Joint Venture wird als eine vertragliche Vereinbarung von zwei oder mehreren Parteien zur Durchführung einer wirtschaftlichen Tätigkeit, die einer gemeinschaftlichen Führung unterliegt, definiert. Die HHLA bilanziert ihren Anteil an Joint Ventures unter Anwendung der Quotenkonsolidierung. Der Konzern fasst seinen Anteil an den Vermögenswerten, Schulden, Erträgen und Aufwendungen der Joint Ventures mit den entsprechenden Posten im Konzernabschluss zusammen. Die Abschlüsse der Joint Ventures werden unter Anwendung einheitlicher Bilanzierungs und Bewertungsmethoden für das gleiche Berichtsjahr aufgestellt wie der Abschluss des Konzerns. Eventuell auftretende Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden durch entsprechende Anpassungen eliminiert.

Werden an das Joint Venture Einlagen geleistet oder Vermögenswerte verkauft, so wird bei der Erfassung des Anteils von aus diesem Geschäftsvorfall stammenden Gewinnen oder Verlusten der wirtschaftliche Gehalt des Geschäftsvorfalles berücksichtigt. Erwirbt der Konzern von einem Joint Venture Vermögenswerte, so erfasst der Konzern seinen Anteil am Gewinn des Joint Ventures aus diesem Geschäftsvorfall erst dann, wenn er die Vermögenswerte an einen unabhängigen Dritten weiterveräußert.

Das Joint Venture wird bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die gemeinschaftliche Führung des Joint Ventures durch den Konzern endet, unter Verwendung der Quotenkonsolidierung in den Abschluss des Konzerns einbezogen.

Der dem Konzern zuzurechnende Anteil an den Vermögenswerten, Schulden, Erträgen und Aufwendungen der gemeinschaftlich geführten Unternehmen zum 31. Dezember 2006 und zum 31. Dezember 2005 stellt sich wie folgt dar:

| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 29.418 | 23.503 |
| Langfristige Vermögenswerte | <u>30.228</u> | <u>21.155</u> |
| | 59.646 | 44.658 |
| Kurzfristige Schulden | 24.962 | 22.135 |
| Langfristige Schulden | <u>18.383</u> | <u>11.409</u> |
| | 43.345 | 33.544 |
| Erträge | 155.645 | 133.068 |
| Aufwendungen | 150.095 | 125.588 |

3.4 FREMDWÄHRUNGSUMRECHNUNG

Der Konzernabschluss wird in Euro, der funktionalen Währung der HHLA und der Darstellungswährung des Konzerns, aufgestellt. Jedes Unternehmen innerhalb des Konzerns legt seine eigene funktionale Währung fest. Die im Abschluss des jeweiligen Unternehmens enthaltenen Posten werden unter Verwendung dieser funktionalen Währung bewertet. Fremdwährungstransaktionen werden zunächst mit dem am Tag des Geschäftsvorfalles gültigen Kassakurs zwischen der funktionalen Währung und der Fremdwährung umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zum Stichtagskurs in die funktionale Währung umgerechnet. Alle Währungsdifferenzen werden im Periodenergebnis erfasst. Hiervon ausgenommen sind Währungsdifferenzen aus Fremdwährungskrediten, soweit sie zur Sicherung einer Nettoinvestition in einem ausländischen Geschäftsbetrieb eingesetzt werden. Diese werden bis zur Veräußerung der Nettoinvestition direkt im Eigenkapital und erst bei deren Abgang im Periodenergebnis erfasst. Nicht monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet wurden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht monetäre Posten, die mit ihrem Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des Zeitwerts gültig war.

Die konsolidierten ausländischen Gesellschaften erstellen ihre Abschlüsse jeweils in ihrer funktionalen Währung. Zum Bilanzstichtag werden die Vermögenswerte und Schulden dieser Tochterunternehmen in die Darstellungswährung des HHLA Konzerns (Euro) zum Stichtagskurs umgerechnet. Erträge und Aufwendungen werden zum gewichteten Durchschnittskurs des Geschäftsjahres, Eigenkapitalkomponenten zum jeweils historischen Kurs bei Entstehung umgerechnet. Die bei der Umrechnung entstehenden Umrechnungsdifferenzen werden als separater Bestandteil des Eigenkapitals ergebnisneutral erfasst. Scheiden Konzernunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, wird die betreffende Währungsumrechnungsdifferenz erfolgswirksam ausgebucht.

Die Kursgewinne/-verluste auf Fremdwährungspositionen führen im Geschäftsjahr zu einem Gewinn von 253 TEUR (2005: Verlust 282 TEUR).

Die für die Umrechnung verwendeten wesentlichen Kurse ergeben sich aus folgender Tabelle:

| | 1 Euro = | Stichtagskurs | | Durchschnittskurs | |
|------------------|----------|---------------|------------|-------------------|------------|
| | | 31.12.2006 | 31.12.2005 | 31.12.2006 | 31.12.2005 |
| Tschechien | CZK | 27,470 | 29,020 | 28,285 | 29,641 |
| Polen | PLN | 3,835 | 3,865 | 3,885 | 4,018 |
| Slowakei | SKK | 34,530 | 37,870 | 37,036 | 38,480 |
| Ukraine | UAH | 6,656 | 5,973 | 6,300 | 6,380 |

3.5 WESENTLICHE ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN UND SCHÄTZUNGEN

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

Wesentliche Schätzungen und Ermessensentscheidungen waren insbesondere hinsichtlich der Festlegung der Abschreibungsdauern (vgl. Textziffer 3), der Parameter für die Bewertung der Pensionsrückstellungen (vgl. Textziffer 33), der Einschätzung der Wahrscheinlichkeit und Höhe der Inanspruchnahme bei bestimmten Rückstellungen (vgl. Textziffer 34) sowie der Realisierbarkeit aktiver latenter Steuern (vgl. Textziffer 15) und der Ermittlung der im Anhang angegebenen Zeitwerte der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien (vgl. Textziffer 21) erforderlich.

Der Konzern überprüft mindestens einmal jährlich, ob der Geschäfts- oder Firmenwert wertgemindert ist. Dies erfordert eine Schätzung des Nutzungswerts der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, denen der Geschäfts- oder Firmenwert zugeordnet ist. Zur Schätzung des Nutzungswerts muss der Konzern die voraussichtlichen künftigen Cashflows aus der zahlungsmittelgenerierenden Einheit schätzen und darüber hinaus einen angemessenen Abzinsungssatz wählen, um den Barwert dieser Cashflows zu ermitteln.

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

3.6 BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

Immaterielle Vermögenswerte

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte, im Wesentlichen Software und Patente, werden zu Anschaffungskosten aktiviert. Immaterielle Vermögenswerte mit einer bestimmbaren Nutzungsdauer werden planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Der Konzern überprüft seine immateriellen Vermögenswerte mit einer bestimmbaren Nutzungsdauer zu jedem Bilanzstichtag daraufhin, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen.

Bei den immateriellen Vermögenswerten mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wird ein Werthaltigkeitstest mindestens einmal jährlich durchgeführt und gegebenenfalls entsprechend den zukünftigen Erwartungen angepasst. Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer lagen im Berichtszeitraum mit Ausnahme der derivativen Geschäfts- oder Firmenwerte nicht vor.

Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Kosten aktiviert, die in der Entwicklungsphase nach dem Zeitpunkt der Feststellung der technologischen und wirtschaftlichen Realisierbarkeit bis zur Fertigstellung entstanden sind. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt zurechenbaren Kosten der Entwicklungsphase.

Der aktivierte Betrag der Entwicklungskosten wird einmal jährlich auf Wertminderung überprüft, wenn der Vermögenswert noch nicht genutzt wird, oder wenn unterjährig Indikatoren für eine Wertminderung vorliegen.

Den immateriellen Vermögenswerten werden folgende Nutzungsdauern zu Grunde gelegt:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|----------------|-------------|-------------|
| Software | 3 - 5 Jahre | 3 - 5 Jahre |

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter planmäßiger Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen angesetzt. Diese Kosten umfassen auch die Kosten für den Ersatz eines wesentlichen Teils eines solchen Vermögenswertes zum Zeitpunkt des Anfalls der Kosten, wenn die Ansatzkriterien erfüllt sind. Kosten der laufenden Instandhaltung werden sofort aufwandswirksam erfasst. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteiliger, direkt zurechenbarer Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Gemäß IAS 16 werden Abbruchverpflichtungen in Höhe des Barwertes der Verpflichtung zum Zeitpunkt ihrer Entstehung als Bestandteil der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten berücksichtigt und gleichzeitig in entsprechender Höhe zurückgestellt. Der Aufwand wird durch die Abschreibung des aktivierten Vermögenswertes sowie durch die im Zinsaufwand erfasste Aufzinsung der Rückstellung über die Nutzungsdauer des Vermögenswertes erfasst.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen nach der linearen Methode über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Dabei werden hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zu Grunde gelegt:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|---------------|---------------|
| Gebäude und Bauten | 10 - 70 Jahre | 10 - 70 Jahre |
| Technische Anlagen und Maschinen | 5 - 25 Jahre | 5 - 25 Jahre |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 3 - 15 Jahre | 3 - 15 Jahre |

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

Bei Durchführung jeder größeren Wartung werden die Kosten im Buchwert der Sachanlage als Ersatz erfasst, sofern die Ansatzkriterien erfüllt sind. Nachträgliche Aufwendungen werden aktiviert, wenn diese zu einer Änderung des Nutzungszwecks bzw. zu einer Erhöhung des Nutzungswertes der Sachanlage führen.

Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten werden in der Periode als Aufwand erfasst, in der sie angefallen sind.

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

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

Gemäß IAS 40 werden als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich linearer planmäßiger Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen angesetzt. Diese Kosten umfassen die Kosten für den Ersatz eines Teils eines solchen Gegenstandes zum Zeitpunkt des Anfalls der Kosten, wenn die Ansatzkriterien erfüllt sind. Nachträgliche Aufwendungen werden aktiviert, wenn diese zu einer Erhöhung des Nutzungswertes der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilie führen. Die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen denen der selbst genutzten Sachanlagen.

Die Zeitwerte dieser Immobilien werden gesondert im Anhang angegeben. Er wird nach der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt.

Die Buchwerte der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien werden auf Wertminderung überprüft, sobald Indikatoren dafür vorliegen, dass der Buchwert eines Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag übersteigt.

Bei Durchführung jeder größeren Wartung werden die Kosten im Buchwert der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilie als Ersatz erfasst, sofern die Ansatzkriterien erfüllt sind.

Wertminderung von Vermögenswerten

Der Konzern beurteilt an jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein Vermögenswert wertgemindert sein könnte. Liegen solche Anhaltspunkte vor oder ist wie im Falle von Geschäfts- oder Firmenwerten eine jährliche Überprüfung eines Vermögenswertes auf Wertminderung erforderlich, nimmt der Konzern eine Schätzung des erzielbaren Betrags vor. Der erzielbare Betrag eines Vermögenswertes ist der höhere der beiden Beträge aus dem Zeitwert eines Vermögenswertes oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Der erzielbare Betrag ist für jeden einzelnen Vermögenswert zu bestimmen, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt keine Mittelzuflüsse, die weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten sind. In diesem Fall ist der erzielbare Betrag der kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu ermitteln. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag, wird der Vermögenswert als wertgemindert betrachtet und auf seinen erzielbaren Betrag abgeschrieben. Die Ermittlung des Nutzungswertes der einzelnen zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder des Vermögenswertes erfolgt auf Basis der Discounted-Cashflow-Methode. Dazu werden die geschätzten künftigen Cashflows unter Zugrundelegung eines Abzinsungssatzes nach Steuern, der die aktuellen Markterwartungen hinsichtlich des Zinseffektes und der spezifischen Risiken des Vermögenswertes widerspiegelt, auf ihren Barwert abgezinst. Zum 31. Dezember 2006 betrug der Zinssatz für die vorgenommene Abzinsung zwischen 7,5 und 8,5 % p.a. (im Vorjahr 7,5 bis 8,5 % p.a.). Zur Ermittlung der künftigen Cashflows werden die in der Konzernplanung für die nächsten fünf Jahre prognostizierten Zahlungsströme fortgeschrieben. Eine konstante Wachstumsrate wird hierbei nicht zugrunde gelegt. Die Konzernplanung bezieht bei der Prognose der Zahlungsströme neben den künftigen Markt- und Branchenerwartungen auch die Erfahrungen der Vergangenheit mit ein.

An jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein Wertminderungsaufwand, der in früheren Berichtsperioden erfasst worden ist, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. Liegt ein solcher Indikator vor, wird der erzielbare Betrag geschätzt. Ein zuvor erfasster Wertminderungsaufwand ist dann aufzuheben, wenn sich seit der Erfassung des letzten Wertminderungsaufwands eine Änderung in den Schätzungen ergeben hat, die bei der Bestimmung des erzielbaren Betrags herangezogen wurden. Wenn dies der Fall ist, ist der Buchwert des Vermögenswertes auf seinen erzielbaren Betrag zu erhöhen. Dieser erhöhte Buchwert darf nicht den Buchwert übersteigen, der sich nach Berücksichtigung der planmäßigen Abschreibungen ergeben würde, wenn in den früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre. Eine solche Wertaufholung ist sofort im Periodenergebnis zu erfassen. Nachdem eine Wertaufholung vorgenommen wurde, ist der Abschreibungsaufwand in künftigen Berichtsperioden anzupassen, um den berichtigten Buchwert des Vermögenswertes, abzüglich eines etwaigen Restbuchwertes, systematisch auf seine Restnutzungsdauer zu verteilen.

Wertaufholungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht vorgenommen.

Finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte im Sinne von IAS 39 werden als finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum Zeitwert bewertet werden, als Darlehen und Forderungen, als bis zur Endfälligkeit gehaltene Investitionen oder als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte klassifiziert.

Bei dem erstmaligen Ansatz von finanziellen Vermögenswerten werden diese zu ihrem Zeitwert bewertet. Im Falle von Finanzinvestitionen, für die keine erfolgswirksame Bewertung zum Zeitwert erfolgt, werden darüber hinaus Transaktionskosten einbezogen, die direkt dem Erwerb des finanziellen Vermögenswertes zuzurechnen sind. Der Konzern legt die Klassifizierung seiner finanziellen Vermögenswerte mit dem erstmaligen Ansatz fest und überprüft diese Zuordnung am Ende eines jeden Geschäftsjahres, soweit dies zulässig und angemessen ist.

Bei finanziellen Vermögenswerten erfolgt die Bilanzierung grundsätzlich zum Erfüllungstag, d.h. zum Zeitpunkt der Lieferung und des Eigentumsübergangs.

Erfolgswirksam zum Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte

Derivative Finanzinstrumente werden als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert, es sei denn, es handelt sich hierbei um Derivate, die als Sicherungsinstrument designiert wurden und als solche effektiv sind. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Vermögenswerten, die zu Handelszwecken gehalten werden, werden erfolgswirksam erfasst.

Bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinstrumente

Nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder zumindest ermittelbaren Zahlungsbeträgen und festem Fälligkeitstermin werden als bis zur Endfälligkeit zu haltende finanzielle Vermögenswerte eingestuft, wenn der Konzern beabsichtigt und in der Lage ist, diese Vermögenswerte bis zur Fälligkeit zu halten. Finanzinstrumente, die für einen nicht definierten Zeitraum gehalten werden sollen, sind in dieser Klassifizierung nicht enthalten. Sonstige langfristige Finanzinstrumente, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden sollen (zum Beispiel Anleihen), werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dies ist der Betrag, mit dem ein finanzieller Vermögenswert beim erstmaligen Ansatz bewertet wurde, abzüglich Tilgungen, zuzüglich oder abzüglich der kumulierten Amortisation einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag unter Anwendung der Effektivzinsmethode. In diese Berechnung fließen alle zwischen den Vertragspartnern gezahlten oder erhaltenen Gebühren und sonstige Entgelte ein, die ein integraler Teil des Effektivzinssatzes, der Transaktionskosten und aller anderen Agien und Disagien sind. Gewinne und Verluste aus zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzten Finanzinstrumente werden im Periodenergebnis erfasst, wenn die Finanzinstrumente ausgebucht oder wertgemindert sind sowie im Rahmen von Amortisationen.

Kredite und Forderungen

Kredite und Forderungen sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbaren Zahlungen, die nicht in einem aktiven Markt notiert sind. Diese Vermögenswerte werden zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Gewinne und Verluste werden im Periodenergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen ausgebucht oder wertgemindert sind sowie im Rahmen von Amortisationen.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

Nach dem erstmaligen Ansatz werden zur Veräußerung gehaltene finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert bewertet, wobei Gewinne oder Verluste im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst werden. Zu dem Zeitpunkt, an dem die Finanzinstrumente ausgebucht werden oder an dem eine Wertminderung für die Finanzinstrumente festgestellt wird, wird der zuvor im Eigenkapital erfasste kumulierte Gewinn oder Verlust erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die auf organisierten Märkten gehandelt werden, wird durch Bezugnahme auf den an der Börse notierten Geldkurs am Bilanzstichtag ermittelt. Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, für die kein aktiver Markt besteht, wird unter Anwendung von Bewertungsmethoden geschätzt. Soweit insbesondere für die nicht konsolidierten Anteile an verbundenen Unternehmen und sonstige Beteiligungen der Zeitwert nicht zuverlässig ermittelt werden kann, werden diese mit den Anschaffungskosten bewertet.

Vorräte

Vorräte umfassen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertige Erzeugnisse und Leistungen sowie fertige Erzeugnisse und Handelswaren. Der erstmalige Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten, die auf Basis von Durchschnittspreisen ermittelt werden, oder zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert. Unfertige Leistungen werden in Höhe der anteiligen Auftragserlöse nach Maßgabe des Fertigstellungsgrades bewertet, sofern das Ergebnis des Dienstleistungsgeschäftes verlässlich schätzbar ist. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der zur Fertigstellung und bis zum Verkauf anfallenden geschätzten Kosten.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich einer Wertberichtigung für uneinbringliche Forderungen angesetzt. Eine Wertberichtigung wird vorgenommen, wenn ein objektiver substantieller Hinweis vorliegt, dass der Konzern nicht in der Lage sein wird, die Forderungen einzuziehen. Forderungen werden ausgebucht, sobald sie uneinbringlich sind.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sind Kassenbestände, Schecks, sofort verfügbare Bankguthaben sowie kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten, deren ursprüngliche Laufzeit bis zu drei Monaten beträgt und die zum Nennbetrag bilanziert werden.

Nicht frei verfügbare Zahlungsmittel werden gesondert angegeben.

Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

Der Konzern ermittelt an jedem Bilanzstichtag, ob eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswerts oder einer Gruppe von finanziellen Vermögenswerten vorliegt.

Vermögenswerte, die mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt werden

Gibt es einen objektiven Hinweis, dass eine Wertminderung bei mit fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Krediten und Forderungen eingetreten ist, ergibt sich die Höhe des Verlusts als Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem Barwert der erwarteten künftigen Cashflows (mit Ausnahme künftiger, noch nicht eingetretener Kreditausfälle), abgezinst mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswerts (d.h. dem bei erstmaligem Ansatz ermittelten Zinssatz). Der Verlustbetrag ist ergebniswirksam zu erfassen.

Verringert sich die Höhe der Wertberichtigung in einer der folgenden Berichtsperioden und kann diese Verringerung objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung aufgetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden, wird die früher erfasste Wertberichtigung rückgängig gemacht. Eine anschließende Wertaufholung wird ergebniswirksam erfasst, soweit der Buchwert des Vermögenswerts zum Zeitpunkt der Wertaufholung nicht die fortgeführten Anschaffungskosten übersteigt.

Vermögenswerte, die mit ihren Anschaffungskosten angesetzt werden

Bestehen objektive Hinweise darauf, dass eine Wertminderung bei einem nicht notierten Eigenkapitalinstrument aufgetreten ist, das nicht zum Zeitwert angesetzt wird, weil sein Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann, ergibt sich der Betrag der Wertberichtigung als Differenz zwischen dem Buchwert des finanziellen Vermögenswerts und dem Barwert der geschätzten künftigen Cashflows, die mit der aktuellen Markttrendite eines vergleichbaren finanziellen Vermögenswerts abgezinst werden.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

Ist ein zur Veräußerung verfügbarer Vermögenswert in seinem Wert gemindert, wird ein im Eigenkapital erfasster Betrag in Höhe der Differenz zwischen den Anschaffungskosten (abzüglich etwaiger Tilgungen und Amortisationen) und dem aktuellen Zeitwert, abzüglich etwaiger, bereits früher ergebniswirksam erfasster Wertberichtigungen dieses finanziellen Vermögenswerts in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Wertaufholungen bei Eigenkapitalinstrumenten, die als zur Veräußerung verfügbar eingestuft sind, werden ergebnisneutral erfasst. Wertaufholungen bei Schuldinstrumenten werden ergebniswirksam erfasst, wenn sich der Anstieg des Zeitwerts des Instruments objektiv auf ein Ereignis zurückführen lässt, das nach der ergebniswirksamen Erfassung der Wertminderung aufgetreten ist.

Verbindlichkeiten

Bei der erstmaligen Erfassung von Verbindlichkeiten werden diese mit dem Zeitwert der erhaltenen Gegenleistung nach Abzug der mit der Kreditaufnahme verbundenen Transaktionskosten unter Berücksichtigung von Agien und Disagien bewertet.

Nach der erstmaligen Erfassung werden die Verbindlichkeiten anschließend unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Rückstellungen

Eine Rückstellung wird dann gebildet, wenn der Konzern eine gegenwärtige (gesetzliche oder faktische) Verpflichtung aufgrund eines vergangenen Ereignisses besitzt, der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung der Verpflichtung wahrscheinlich und eine verlässliche Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist. Der Ansatz der Rückstellung erfolgt in Höhe des erwarteten Erfüllungsbetrags. Sofern der Konzern für eine passivierte Rückstellung zumindest teilweise eine Rückerstattung erwartet (wie z.B. bei einem Versicherungsvertrag), wird die Erstattung als gesonderter Vermögenswert nur dann erfasst, wenn die Erstattung so gut wie sicher ist. Der Aufwand zur Bildung der Rückstellung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung nach Abzug der Erstattung ausgewiesen. Ist die Wirkung des Zinseffekts wesentlich, werden langfristige Rückstellungen zu einem Zinssatz vor Steuern abgezinst, der die für die Schuld spezifischen Risiken widerspiegelt. Im Falle einer Abzinsung wird die durch Zeitablauf bedingte Erhöhung der Rückstellungen als Zinsaufwand erfasst.

Pensionen und andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Die Pensionen und ähnliche Verpflichtungen umfassen die Versorgungsverpflichtungen des Konzerns aus leistungsorientierten Altersversorgungssystemen. Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden gemäß IAS19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (projected unit credit method) bewertet. Hierzu werden jährlich versicherungsmathematische Gutachten eingeholt. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden nach Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Der Dienstaufwand wird im Personalaufwand ausgewiesen, der Zinsanteil der Rückstellungszuführung im Finanzergebnis.

Leasingverhältnisse, bei denen der Konzern als Leasingnehmer auftritt

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

Finanzierungs-Leasing

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

Ist der Eigentumsübergang auf den Konzern am Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses nicht hinreichend sicher, so werden aktivierte Leasingobjekte über den kürzeren der beiden Zeiträume aus der Laufzeit des Leasingverhältnisses oder der Nutzungsdauer vollständig abgeschrieben. Andernfalls entspricht die Abschreibungsdauer der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Leasingobjektes.

Operating-Leasing

Leasingzahlungen für Operating-Leasingverhältnisse werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Leasingverhältnisse, bei denen der Konzern als Leasinggeber auftritt

Der HHLA Konzern vermietet Immobilien im und am Hamburger Hafen sowie Bürogebäude und sonstige Gewerbeflächen und Lagerhallen. Die Mietverträge sind als Operating-Leasingverhältnisse zu klassifizieren, da die wesentlichen Risiken und Chancen für die Immobilien bei dem Konzern verbleiben. Die Immobilien werden daher unter den als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bilanziert.

Mieterträge aus als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien werden linear über die Laufzeit der Leasingverhältnisse erfasst.

Ertrags- und Aufwandserfassung

Erträge werden erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen an den Konzern fließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich bestimmt werden kann. Darüber hinaus müssen zur Realisation der Erträge die folgenden Ansatzkriterien erfüllt sein:

Verkauf von Waren und Erzeugnissen

Erträge werden erfasst, wenn die mit dem Eigentum an den verkauften Waren und Erzeugnissen verbundenen maßgeblichen Risiken und Chancen auf den Käufer übergegangen sind.

Erbringung von Dienstleistungen

Erträge aus Dienstleistungen werden nach Maßgabe des Leistungsfortschritts als Ertrag erfasst. Die Ermittlung des Leistungsfortschritts erfolgt nach Maßgabe der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Arbeitsstunden als Prozentsatz der für das jeweilige Projekt insgesamt geschätzten Arbeitsstunden. Ist das Ergebnis eines Dienstleistungsgeschäftes nicht verlässlich schätzbar, sind Erträge nur in dem Ausmaß zu erfassen, in dem die angefallenen Aufwendungen erstattungsfähig sind.

Zinsen

Erträge und Aufwendungen werden erfasst, wenn die Zinsen entstanden sind.

Dividenden

Erträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruches des Konzerns auf Zahlung erfolgswirksam erfasst.

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung bzw. zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam erfasst. Erträge und Aufwendungen, die jeweils aus identischen Transaktionen oder Ereignissen resultieren, werden in der gleichen Periode erfasst. Mietaufwendungen werden linear über die Laufzeit der Leasingverhältnisse erfasst.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden erfasst, wenn eine hinreichende Sicherheit dafür besteht, dass die Zuwendungen gewährt werden und das Unternehmen die damit verbundenen Bedingungen erfüllt. Im Falle von aufwandsbezogenen Zuwendungen werden diese planmäßig als Ertrag über den Zeitraum erfasst, der erforderlich ist, um sie mit den entsprechenden Aufwendungen, die sie kompensieren sollen, zu verrechnen. Bezieht sich die Zuwendung auf einen Vermögenswert, wird diese grundsätzlich von den Anschaffungskosten des Vermögenswerts abgesetzt und durch eine Verminderung der Abschreibungen über die Nutzungsdauer des betreffenden Vermögenswerts linear erfolgswirksam erfasst. Lediglich im Falle eines quotal konsolidierten Joint Ventures wurden diese

in einem passivischen Abgrenzungsposten erfasst, der über die erwartete Nutzungsdauer des betreffenden Vermögenswerts linear erfolgswirksam aufgelöst wird.

Steuern

Laufende Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden

Die laufenden Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für die laufende Periode und für frühere Perioden sind mit dem Betrag zu bewerten, in dessen Höhe eine Erstattung von den Steuerbehörden bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörden erwartet wird. Der Berechnung des Betrags werden die Steuersätze und Steuergesetze zugrunde gelegt, die am Bilanzstichtag gelten.

Latente Steuern

Die Bildung latenter Steuern erfolgt unter Anwendung der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode auf alle zum Bilanzstichtag bestehenden temporären Differenzen zwischen dem Wertansatz eines Vermögenswerts bzw. einer Schuld in der Bilanz und dem steuerlichen Wertansatz sowie auf steuerliche Verlustvorträge.

Latente Steuerschulden werden für alle zu versteuernden temporären Differenzen erfasst.

Latente Steueransprüche werden für alle abzugsfähigen temporären Unterschiede und noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge in dem Maße erfasst, in dem es wahrscheinlich ist, dass zu versteuerndes Einkommen verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen und die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge verwendet werden können.

Der Buchwert der latenten Steueransprüche wird an jedem Bilanzstichtag überprüft und in dem Umfang reduziert, in dem es nicht mehr wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das der latente Steueranspruch verwendet werden kann. Nicht angesetzte latente Steueransprüche werden an jedem Bilanzstichtag überprüft und in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass ein künftiges zu versteuerndes Ergebnis die Realisierung des latenten Steueranspruches ermöglicht.

Latente Steueransprüche und -schulden werden anhand der Steuersätze bemessen, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert wird oder eine Schuld erfüllt wird, erwartet wird. Dabei werden die Steuersätze (und Steuervorschriften) zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag durch den Gesetzgeber bereits erlassen sind.

Ertragsteuern, die sich auf Posten beziehen, die direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden im Eigenkapital und nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Latente Steueransprüche und -schulden werden nur saldiert, sofern sich die latenten Steuern auf Steuern von Einkommen und Ertrag beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden, und die laufenden Steuern gegeneinander verrechnet werden können.

Zeitwerte der Finanzinstrumente

Die Zeitwerte der Finanzinstrumente werden auf Basis entsprechender Marktwerte oder Bewertungsmethoden bestimmt. Für flüssige Mittel und andere kurzfristige originäre Finanzinstrumente entsprechen die Zeitwerte den zu den jeweiligen Stichtagen bilanzierten Buchwerten.

Bei langfristigen Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten sowie langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten erfolgt die Bestimmung des Zeitwertes auf Grundlage der erwarteten Zahlungsströme unter Anwendung der zum Bilanzstichtag gültigen Referenzzinssätze. Die Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente werden auf Grundlage der zum Bilanzstichtag bestehenden Referenzzinssätze und Terminkurse ermittelt.

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte

Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente wie beispielsweise Zinsswaps und Devisentermingeschäfte, um sich gegen Zins- und Währungsrisiken abzusichern. Diese derivativen Finanzinstrumente werden zu dem

Zeitpunkt, zu dem der entsprechende Vertrag abgeschlossen wird, zunächst mit ihren Zeitwerten angesetzt und nachfolgend mit ihren Zeitwerten neu bewertet.

Bei derivativen Finanzinstrumenten, die nicht die Kriterien für eine Bilanzierung von Sicherungsgeschäften erfüllen, werden Gewinne oder Verluste aus Änderungen des Zeitwerts sofort erfolgswirksam erfasst.

Zum Zwecke der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen werden Sicherungsinstrumente als Cashflow-Hedges klassifiziert, wenn es sich um eine Absicherung des Risikos von Schwankungen der Cashflows handelt, das einem mit einem erfassten Vermögenswert, einer erfassten Schuld oder einer vorhergesehenen Transaktion verbundenen Risiko zugeordnet werden kann.

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

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

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

Absicherung von Cashflows

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

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

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

3.7 NEU HERAUSGEGEBENE RECHNUNGSLEGUNGSVORSCHRIFTEN DES IASB

Der Konzernabschluss der HHLA und ihrer Tochterunternehmen für das Geschäftsjahr 2006 wurde erstmalig in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, aufgestellt. Dabei wurden alle zum 31. Dezember 2006 verpflichtend anzuwenden IFRS und

IFRIC angewandt. Die folgenden durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften bereits übernommenen Standards oder Interpretationen wurden im IFRS-Konzernabschluss der HHLA noch nicht angewandt:

- Die Änderungen des IAS 1 erfordern künftig zusätzliche Angaben hinsichtlich der Zielsetzung, der Prozesse sowie Methoden der Kapitalsteuerung und sind erstmals verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen. Die erstmalige Anwendung wird zu erweiterten Angaben im Anhang führen.
- IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ ist verpflichtend auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen. Die erstmalige Anwendung wird voraussichtlich zu erweiterten Anhangangaben im Hinblick auf Finanzinstrumente führen.
- IFRIC 7 konkretisiert die Rechnungslegung in Hochinflationenländern und ist auf die Gesellschaften des HHLA-Konzerns nicht anwendbar.
- IFRIC 8 beinhaltet eine Klarstellung zur Anwendbarkeit des IFRS 2 für aktienbasierte Vergütungen, bei denen das gewährende Unternehmen keine oder keine adäquate Gegenleistung erhält. IFRIC 8 ist für alle Geschäftsjahre, die am bzw. nach dem 1. Mai 2006 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Auswirkungen aus der Anwendung der Interpretation werden nicht erwartet.
- Durch IFRIC 9 erfolgt eine Regelung, inwieweit eine Klassifizierung eines eingebetteten Derivates lediglich zum Vertragsschluss oder während der Laufzeit des Vertrages erfolgen muss. Auswirkungen aus der Anwendung der Interpretation sind nicht zu erwarten. IFRIC 9 ist für alle Geschäftsjahre, die am bzw. nach dem 1. Juni 2006 beginnen, verpflichtend anzuwenden.
- IFRIC 11 befasst sich mit der Fragestellung, wie konzernweite aktienbasierte Vergütungen zu bilanzieren sind, welche Auswirkungen Mitarbeiterwechsel innerhalb eines Konzerns haben und wie aktienbasierte Vergütungen zu behandeln sind, bei denen das Unternehmen eigene Aktien ausgibt oder Aktien von einem Dritten erwerben muss. IFRIC 11 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. März 2007 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass IFRIC 11 Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der HHLA haben wird.
- Die Auswirkungen, die sich aus der Anwendung des IFRIC 10 zur Vorgehensweise bei Wertberichtigungen in Zwischenberichten sowie des IFRIC 12 zur Bilanzierung öffentlicher Infrastrukturleistungen von privaten Unternehmen auf künftige Konzernabschlüsse ergeben werden, werden zur Zeit noch untersucht.

Die folgenden durch das IASB neu herausgegebenen oder geänderten IFRS bzw. IFRIC sind durch den HHLA Konzern erst nach einem entsprechenden Beschluss der Kommission der Europäischen Gemeinschaften verpflichtend anzuwenden:

- Durch IFRS 8 wird die Segmentberichterstattung vom so genannten „risk and reward approach“ des IAS 14 auf den „management approach“ in Bezug auf die Segmentidentifikation umgestellt. Maßgeblich sind dabei die Informationen, die dem obersten Entscheidungsträger des Konzerns regelmäßig für Entscheidungszwecke zur Verfügung gestellt werden. Der HHLA Konzern ist bislang nicht zu einer Segmentberichterstattung verpflichtet.
- Im März 2007 hat das IASB Änderungen des IAS 23 bezüglich der Behandlung von Fremdkapitalkosten veröffentlicht. Die bislang als Wahlrecht eingeräumte Methode der Aktivierung von Fremdkapitalkosten, die der Anschaffung oder Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten zuzuordnen sind, ist künftig verpflichtend anzuwenden. Der geänderte Standard ist erstmals verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Bei Anwendung des geänderten Standards werden Finanzierungsaufwendungen im Zusammenhang mit künftigen Investitionsmaßnahmen für qualifizierte Vermögenswerte des Konzerns über die Nutzungsdauer der Vermögenswerte in Form von Abschreibungen aufwandswirksam erfasst. Bislang werden diese in der Periode aufwandswirksam, in der sie anfallen.

4 UNTERNEHMENSERWERB

Am 01.01.2006 erwarb die HHLA 100% der Anteile an der HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg. Die Gesellschaft betreibt die Vermietung und Verwaltung von Gebäuden und Flächen auf dem Rosshafen Terminal Hamburg. Zum gleichen Zeitpunkt hat die Gesellschaft verschiedene Gebäude und bauliche Anlagen („Asset Deal“) erworben, die sich auf dem Grundstück Rosshafen in Hamburg befinden. Der Kaufpreis wurde durch die Übertragung von Zahlungsmitteln beglichen. Insgesamt entstand dabei ein Geschäfts- oder Firmenwert von 31.481 TEUR, der einem jährlichen Werthaltigkeitstest unterliegt. Der Geschäfts- oder Firmenwert resultiert im Wesentlichen aus zusätzlichen strategischen Optionen zur Erweiterung der Umschlagsaktivitäten des Konzerns auf den durch die Gesellschaft gemieteten Flächen.

Der Kaufpreis für die HHLA Rosshafen sowie die erworbenen Immobilien kann den erworbenen Vermögenswerten, Schulden und Eventualschulden zum Erwerbszeitpunkt wie folgt zugeordnet werden:

| | <u>Buchwert zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung</u> | <u>Asset-Deal- Zeitwerte</u> | <u>Share-Deal- Anpassung Zeitwerte</u> | <u>Bilanzierte Zeitwerte nach dem Erwerb</u> |
|--|--|----------------------------------|--|--|
| | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR |
| Sachanlagen | 19.487 | 19.927 | 32.907 | 72.321 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 120 | 0 | 0 | 120 |
| Sonstige Rückstellungen | -5.995 | 0 | 3.436 | -2.559 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | -153 | 0 | 0 | -153 |
| Latente Steuern | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>-13.412</u> | <u>-13.412</u> |
| Nettovermögen | 13.459 | 19.927 | 22.931 | 56.317 |
| Kaufpreis | | | | 87.798 |
| Geschäfts- oder Firmenwert | | | | 31.481 |

Mit der Anpassung der Zeitwerte werden die Differenzen zwischen den bislang nach deutschen handelsrechtlichen Grundsätzen ermittelten Restbuchwerten und den Zeitwerten zum Erwerbszeitpunkt beim Käufer berücksichtigt.

Im Kaufpreis sind Anschaffungsnebenkosten in Form von Grunderwerbsteuer enthalten.

Die HHLA Rosshafen Terminal GmbH hat in 2006 bei Umsatzerlösen von 9.298 TEUR mit einem Gewinn von 395 TEUR zum Konzernjahresüberschuss beigetragen.

Unter Berücksichtigung der übernommenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente hat der Erwerb zu einem in der Kapitalflussrechnung dargestellten Nettoabfluss von TEUR 87.678 geführt.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

5 UMSATZERLÖSE

Aus den nachstehenden Übersichten ist eine Aufteilung der Umsatzerlöse des Konzerns nach Geschäftsfeldern ersichtlich.

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|------------------------------|-------------------------|-----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Container | 587.857 | 473.237 |
| Intermodal | 279.517 | 228.982 |
| Logistik | 111.143 | 96.600 |
| Immobilien und Holding | <u>38.919</u> | <u>34.121</u> |
| | <u>1.017.436</u> | <u>832.940</u> |

Die Umsatzerlöse aufgeteilt nach Regionen:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|-------------------------|-------------------------|-----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Deutschland | 865.186 | 706.808 |
| Übriges Europa | 146.233 | 121.235 |
| Außerhalb Europas | 6.017 | 4.897 |
| | <u>1.017.436</u> | <u>832.940</u> |

6 BESTANDSVERÄNDERUNG

Die Bestandsveränderungen teilen sich wie folgt auf die Geschäftsfelder auf:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|------------------------------|----------------------|---------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Logistik | -793 | 1.964 |
| Intermodal | 0 | 1.355 |
| Container | -493 | 18 |
| Immobilien und Holding | -624 | -312 |
| | <u>-1.910</u> | <u>3.025</u> |

7 ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die aktivierten Eigenleistungen resultieren im Wesentlichen aus technischen Eigenleistungen, die im Rahmen von Baumaßnahmen aktiviert wurden und die Geschäftsfelder Container mit 8.272 TEUR (2005:1.984 TEUR) und Intermodal mit 355 TEUR (2005: 397 TEUR) betreffen.

8 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|----------------------|----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen | 2.498 | 2.950 |
| Gewinne aus der Veräußerung von Sachanlagen | 4.950 | 2.027 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 14.829 | 8.788 |
| | <u>22.277</u> | <u>13.765</u> |

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich sowohl 2006 als auch 2005 aus Schadensersatzerträgen, Versicherungsentschädigungen und aus Weiterbelastungen zusammen.

9 MATERIALAUFWAND

Der Materialaufwand des Geschäftsjahres entfällt auf:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 73.762 | 62.064 |
| Aufwendungen für Fremdpersonal | 33.722 | 32.727 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 289.689 | 234.014 |
| | <u>397.173</u> | <u>328.805</u> |

10 PERSONALAUFWAND

Die im Geschäftsjahr angefallenen Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer stellen sich wie folgt dar:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Löhne und Gehälter | 191.520 | 171.041 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung | 36.212 | 34.631 |
| laufender Dienstzeitaufwand | 5.172 | 6.300 |
| Andere Aufwendungen für Altersversorgung | <u>3.877</u> | <u>25</u> |
| | <u>236.781</u> | <u>211.997</u> |

Der laufende Dienstzeitaufwand enthält die Leistungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen sowie für pensionsähnliche Verpflichtungen. Der Zinsanteil in den Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen wird im Finanzergebnis ausgewiesen. Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung sind in den sozialen Abgaben enthalten.

Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl hat sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|---------------------|---------------------|
| Vollkonsolidierte Unternehmen | | |
| Lohnempfänger | 1.879 | 1.632 |
| Gehaltsempfänger | 1.685 | 1.883 |
| Auszubildene | <u>89</u> | <u>75</u> |
| | <u>3.653</u> | <u>3.590</u> |
| Quotalkonsolidierte Unternehmen | | |
| Lohnempfänger | 77 | 65 |
| Gehaltsempfänger | <u>131</u> | <u>132</u> |
| | <u>208</u> | <u>197</u> |
| | <u>3.861</u> | <u>3.787</u> |

Die Anzahl der Mitarbeiter zum Bilanzstichtag gegliedert nach Geschäftsfeldern ergibt sich wie folgt:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|----------------------------|---------------------|---------------------|
| Container | 2.630 | 2.435 |
| Intermodal | 618 | 507 |
| Logistik | 459 | 445 |
| Immobilien | 89 | 86 |
| Holding und Sonstige | <u>419</u> | <u>396</u> |
| | <u>4.215</u> | <u>3.869</u> |

11 ABSCHREIBUNGEN

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres entfallen auf:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|---|----------------------|----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Immaterielle Vermögenswerte | 3.332 | 5.185 |
| Sachanlagen | 65.323 | 55.474 |
| Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 7.721 | 2.903 |
| Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | <u>1.957</u> | <u>0</u> |
| | <u>78.333</u> | <u>63.562</u> |

Eine Klassifikation der Abschreibungen nach Anlagenklassen ist aus dem Konzern-Anlagenspiegel ersichtlich. Die Abschreibungen enthalten außerplanmäßige Wertminderungsaufwendungen in Höhe von 1.957 TEUR (2005: 0 TEUR), siehe Textziffer 24.

12 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Der Aufriss der sonstigen Aufwendungen stellt sich wie folgt dar:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|---|-----------------------|-----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Leasing | 37.558 | 33.452 |
| Fremdleistungen für Instandhaltung | 29.343 | 25.342 |
| Beratung, Dienstleistungen, Versicherungen, Prüfungskosten | 18.136 | 18.518 |
| Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen | 3.067 | 4.693 |
| Sonstige Steuern | 1.082 | 2.518 |
| Zuführung zur Wertberichtigung auf Forderungen sowie Abschreibungen auf Forderungen | 1.223 | 1.245 |
| Sonstige | <u>26.326</u> | <u>16.032</u> |
| | <u>116.735</u> | <u>101.800</u> |

Zur Erläuterung der Leasingaufwendungen verweisen wir auf Textziffer 39.

13 FINANZERGEBNIS

Das Finanzergebnis stellt sich im Geschäftsjahr wie folgt dar:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|---|-----------------------|-----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Erträge aus sonstigen Beteiligungen | 9 | 6 |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen und langfristige Finanzforderungen | 0 | -535 |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme | <u>-16</u> | <u>-127</u> |
| Sonstiges Finanzergebnis | <u>-7</u> | <u>-656</u> |
| Zinserträge aus nicht verbundenen Unternehmen | 2.609 | 1.551 |
| Zinserträge aus Bankguthaben | 1.790 | 1.476 |
| Zinserträge aus verbundenen Unternehmen | 0 | 1.099 |
| Erträge aus Zinssicherungsgeschäften | <u>520</u> | <u>803</u> |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 4.919 | 4.929 |
| Zinsaufwendungen aus Bankverbindlichkeiten | 16.250 | 17.141 |
| In den Pensionsrückstellungen enthaltener Zinsanteil | 15.355 | 16.262 |
| Zinsaufwendungen aus nicht verbundenen Unternehmen | 3.751 | 2.703 |
| In Leasingraten enthaltene Zinsen | 877 | 1.019 |
| Zinsaufwendungen an verbundene Unternehmen | <u>0</u> | <u>23</u> |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | <u>36.233</u> | <u>37.148</u> |
| Zinsergebnis | <u>-31.314</u> | <u>-32.219</u> |
| Finanzergebnis | <u>-31.321</u> | <u>-32.875</u> |

14 FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

Im Geschäftsjahr 2006 wurden Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in Höhe von 1.410 TEUR (2005: 1.867 TEUR) als Aufwand erfasst.

15 ERTRAGSTEUERN

Als Ertragsteuern werden die gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sowie die latenten Steuern ausgewiesen. Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag setzen sich aus Körperschaftsteuer,

Solidaritätszuschlag sowie aus Gewerbesteuer zusammen. Bei in Deutschland ansässigen Kapitalgesellschaften fällt Körperschaftsteuer in Höhe von 25,0 % sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften sowie in Deutschland ansässige Tochterunternehmen in der Rechtsform einer Personengesellschaft der Gewerbesteuer, deren Höhe sich nach den gemeindespezifischen Hebesätzen bestimmt. Die Gewerbesteuer mindert bei Kapitalgesellschaften die Bemessungsgrundlage für die Körperschaftsteuer.

Die wesentlichen Bestandteile des Ertragsteueraufwands für die Geschäftsjahre 2006 und 2005 setzen sich wie folgt zusammen:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|---|----------------------|----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | | |
| Latente Steuern aus zeitlichen Unterschieden | 1.041 | 4.826 |
| Latente Steuern aus Verlustvorträgen | <u>7.674</u> | <u>8.125</u> |
| | 8.715 | 12.951 |
| Laufender Ertragsteueraufwand | <u>61.117</u> | <u>31.363</u> |
| In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesener Ertragsteueraufwand | <u>69.832</u> | <u>44.314</u> |

Die aktiven latenten Steueransprüche und die passiven latenten Steuerschulden ergeben sich aus den temporären Differenzen und steuerlichen Verlustvorträgen wie folgt:

| <u>Zuordnung der latenten Steuern</u> | <u>Aktive latente Steuern</u> | | <u>Passive latente Steuern</u> | |
|--|-------------------------------|----------------------|--------------------------------|---------------------|
| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> |
| | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR |
| Immaterielle Vermögenswerte | 2.457 | 3.316 | 541 | 159 |
| Sachanlagen und Finanzierungsleasing | 3.458 | 4.588 | 19.361 | 18.754 |
| Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | | | 15.622 | 3.364 |
| Finanzielle Vermögenswerte | 53 | 87 | 3 | 3 |
| Vorräte | | | 4 | 4 |
| Forderungen und Sonstige Vermögenswerte | 251 | 36 | 1.550 | 759 |
| Pensionsrückstellungen und Sonstige | | | | |
| Rückstellungen | 71.944 | 72.557 | 2.300 | 959 |
| Verbindlichkeiten | 663 | 59 | 273 | 278 |
| derivate Finanzinstrumente | 146 | 738 | | |
| Verlustvorträge | 8.584 | 16.258 | | |
| Sonstige Bilanzposten | | | 426 | 43 |
| | <u>87.556</u> | <u>97.639</u> | <u>40.080</u> | <u>24.323</u> |
| Saldierungen | <u>-23.791</u> | <u>-21.685</u> | <u>-23.791</u> | <u>-21.685</u> |
| Bilanzposten | <u>63.765</u> | <u>75.954</u> | <u>16.289</u> | <u>2.638</u> |

Die Überleitungsrechnung zwischen dem Ertragsteueraufwand und dem hypothetischen Steueraufwand auf Basis des IFRS-Ergebnisses und des anzuwendenden Steuersatzes des Konzerns für die Geschäftsjahre 2006 und 2005 setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Überleitungsrechnung</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|---|---------------|---------------|
| | TEUR | TEUR |
| Ergebnis vor Steuern | 186.780 | 113.713 |
| Ertragsteueraufwand zum effektiven | | |
| Ertragsteuersatz von 40,38 % (2005: 40,38 %) | 75.422 | 45.917 |
| Anpassung von laufenden Ertragsteuern Vorjahre | -1.910 | 643 |
| Steuereffekt aus permanenten Unterschieden | -25 | 986 |
| Steuerfreie Erträge einschl. GewSt.-Kürzungen | -1.775 | -1.224 |
| Nicht abzugsfähige Aufwendungen einschl. GewSt.-Hinzurechnungen | 3.047 | 2.525 |
| Steuersatzdifferenzen | -3.716 | -3.617 |
| Sonstige Steuereffekte | -1.211 | -916 |
| | <u>69.832</u> | <u>44.314</u> |

Die latenten Steuern werden auf der Basis der Steuersätze ermittelt, die nach der derzeitigen Rechtslage in Deutschland gelten bzw. zum Realisationszeitpunkt erwartet werden. In Deutschland wurde grundsätzlich ein Steuersatz von 40,38 % angewandt, der sich aus dem Körperschaftsteuersatz von 25,0%, dem Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % und dem in Hamburg geltenden Gewerbesteuersatz von 19,03 % zusammensetzt. Unternehmen in der Rechtsform einer Personengesellschaft unterliegen der Gewerbesteuer. Die grundstücksverwaltenden Gesellschaften unterliegen aufgrund spezialgesetzlicher Regelungen nicht der Gewerbesteuer. Die Gewerbesteuer mindert ihre eigene Bemessungsgrundlage sowie bei Kapitalgesellschaften die Bemessungsgrundlage für die Körperschaftsteuer. Im Rahmen der Mindestbesteuerung sind die steuerlichen Verlustvorträge in Deutschland nur eingeschränkt nutzbar. Danach ist eine positive steuerliche Bemessungsgrundlage bis zu 1 Mio. EUR unbeschränkt, darüber hinausgehende Beträge bis maximal 60 % sind um einen vorhandenen Verlustvortrag zu kürzen.

Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und temporäre Differenzen werden bilanziert, sofern deren Realisierung in der näheren Zukunft hinreichend gesichert erscheint. Es sind körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 31.824 TEUR (2005: 54.856 TEUR) und gewerbesteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 1.017 TEUR (2005: 12.999 TEUR) angefallen, die dem Konzern unbegrenzt zur Verrechnung mit künftigem zu versteuerndem Ergebnis der Unternehmen zu Verfügung stehen, in denen die Verluste entstanden sind. Auf steuerliche Verlustvorträge wurden für körperschaftsteuerliche Zwecke in Höhe von 2.341 TEUR (2005: 754 TEUR) und für gewerbesteuerliche Zwecke in Höhe von 468 TEUR (2005: 536 TEUR) keine aktiven latenten Steuern bilanziert. Die Vortragsfähigkeit der steuerlichen Verlustvorträge im Inland ist nach derzeitiger Rechtslage unbeschränkt möglich.

Die im Eigenkapital erfolgsneutral gebuchten passiven latenten Steuern in Höhe von 666 TEUR (2005: -2.909 TEUR) stammen aus versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen sowie aus Cashflow-Hedges.

Im Rahmen der Erstkonsolidierung des Rosshafens zum 1.1.2006 sind passive latente Steuern auf die aufgedeckten Zeitwerte in Höhe von 13.412 TEUR gebildet worden.

Hinsichtlich der erwarteten Effekte des angekündigten Unternehmensteuerreformgesetzes 2008 auf die Bewertung der latenten Steuern verweisen wir auf Textziffer 44.

16 ERGEBNISANTEILE FREMDER GESELLSCHAFTER

Die anderen Gesellschaftern zustehenden Gewinne entfallen vornehmlich auf Gesellschafter der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg, der Metrans a.s., Prag/Tschechien sowie der HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg.

17 ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird nach IAS 33 mittels Division des den Aktionären der Muttergesellschaft zuzurechnenden Konzernjahresüberschusses durch die durchschnittliche Anzahl der Aktien ermittelt und ergibt sich wie folgt:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|-------------------------|-------------------------|
| Anteil der Aktionäre der Muttergesellschaft am Konzernergebnis in TEUR | 97.104 | 57.185 |
| Anzahl der Stammaktien in Stück | <u>1.000</u> | <u>1.000</u> |
| Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR | <u>97.103,73</u> | <u>57.185,18</u> |

Im Geschäftsjahr ergab sich für das verwässerte Ergebnis je Aktie wie im Vorjahr keine betragsmäßige Abweichung zum unverwässerten Ergebnis.

18 GEZAHLTE UND VORGESCHLAGENE DIVIDENDEN

Die Dividenden, die an den Anteilseigner ausgeschüttet wurden sind aus folgender Tabelle ersichtlich:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|-------------|-------------|
| | TEUR | TEUR |
| <i>Für das Geschäftsjahr beschlossen und ausgeschüttet:</i> | | |
| Dividenden auf Stammaktien: in 2006 für 2005 (in 2005 für 2004) | 11.000 | 8.000 |
| Dividende je Aktie: | 11 | 8 |
| <i>Auf der Hauptversammlung zur Genehmigung vorgeschlagen (zum 31.Dezember nicht als Schuld erfasst)</i> | | |
| Dividenden auf Stammaktien: in 2007 für 2006 (in 2006 für 2005) | 15.000 | 11.000 |

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ

19 IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Die Immateriellen Vermögenswerte entwickelten sich in den Geschäftsjahren 2005 und 2006 wie folgt (in TEUR):

| | <u>Geschäfts- oder Firmenwert</u> | <u>Software</u> | <u>Andere immaterielle Vermögenswerte</u> | <u>Geleistete Anzahlungen</u> | <u>2005 Summe</u> |
|--|---|----------------------|---|-----------------------------------|-----------------------|
| Anschaffungs-/ Herstellungskosten | | | | | |
| 1. Januar 2005 | 14.151 | 35.013 | 1.399 | 576 | 51.139 |
| Zugänge | | 1.513 | | 589 | 2.102 |
| Abgänge | | -404 | | | -404 |
| Umgliederung | | 51 | | -19 | 32 |
| Effekte aus Wechselkursänderungen | | <u>60</u> | | <u>3</u> | <u>63</u> |
| 31. Dezember 2005 | <u>14.151</u> | <u>36.233</u> | <u>1.399</u> | <u>1.149</u> | <u>52.932</u> |
| Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen | | | | | |
| 1. Januar 2005 | 0 | 21.661 | 1.399 | 0 | 23.060 |
| Zugänge | | 5.185 | | | 5.185 |
| Abgänge | | -391 | | | -391 |
| Umgliederung | | 2 | | | 2 |
| Effekte aus Wechselkursänderungen | | <u>36</u> | | | <u>36</u> |
| 31. Dezember 2005 | <u>0</u> | <u>26.493</u> | <u>1.399</u> | <u>0</u> | <u>27.892</u> |
| Nettobuchwerte | | | | | |
| 1. Januar 2005 | 14.151 | 13.352 | 0 | 576 | 28.079 |
| 31. Dezember 2005 | <u>14.151</u> | <u>9.740</u> | <u>0</u> | <u>1.149</u> | <u>25.040</u> |

| | <u>Geschäfts- oder Firmenwert</u> | <u>Software</u> | <u>Selbsterstellte Software</u> | <u>Andere immaterielle Vermögenswerte</u> | <u>Geleistete Anzahlungen</u> | <u>2006 Summe</u> |
|--|---|-----------------|-------------------------------------|---|-----------------------------------|-----------------------|
| Anschaffungs-/ | | | | | | |
| Herstellungskosten | | | | | | |
| 1. Januar 2006 | 14.151 | 36.233 | 0 | 1.399 | 1.149 | 52.932 |
| Zugänge | 31.481 | 1.443 | 4.027 | 25 | 4.471 | 41.447 |
| Abgänge | | -3.998 | | | | -3.998 |
| Umgliederung | | 13 | | 9 | -13 | 9 |
| Effekte aus | | | | | | |
| Wechselkursänderungen | | -87 | | | 1 | -86 |
| 31. Dezember 2006 | 45.632 | 33.604 | 4.027 | 1.433 | 5.608 | 90.304 |
| Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen | | | | | | |
| 1. Januar 2006 | 0 | 26.493 | 0 | 1.399 | 0 | 27.892 |
| Zugänge | | 3.332 | | | | 3.332 |
| Abgänge | | -3.997 | | | | -3.997 |
| Effekte aus | | | | | | |
| Wechselkursänderungen | | -44 | | | | -44 |
| 31. Dezember 2006 | 0 | 25.784 | 0 | 1.399 | 0 | 27.183 |
| Nettobuchwerte | | | | | | |
| 1. Januar 2006 | 14.151 | 9.740 | 0 | 0 | 1.149 | 25.040 |
| 31. Dezember 2006 | 45.632 | 7.820 | 4.027 | 34 | 5.608 | 63.121 |

Die ausgewiesene selbsterstellte Software befindet sich noch in der Entwicklung.

Die Buchwerte der Geschäfts-oder Firmenwerte entfallen auf folgende Geschäftsfelder:

| | <u>TEUR</u> |
|-----------------------------|---------------|
| Container (Rosshafen) | 31.481 |
| Intermodal | 7.660 |
| Container (HHCT) | 6.489 |
| übrige | 2 |
| | <u>45.632</u> |

20 SACHANLAGEN

Die Sachanlagen haben sich in den Geschäftsjahren 2005 und 2006 wie folgt entwickelt (in TEUR):

| | <u>Grundstücke und Bauten</u> | <u>Technische Anlagen und Maschinen</u> | <u>Andere Anla- gen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung</u> | <u>Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau</u> | <u>2005 Summe</u> |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---|---|--|-------------------------|
| Anschaffungs-/ | | | | | |
| Herstellungskosten | | | | | |
| 1. Januar 2005 | 406.638 | 427.485 | 176.051 | 63.930 | 1.074.104 |
| Zugänge | 14.112 | 19.734 | 39.747 | 46.609 | 120.202 |
| Abgänge | -15.472 | -7.489 | -9.100 | -1.189 | -33.250 |
| Umgliederung | 24.108 | 29.055 | 1.971 | -55.166 | -32 |
| Effekte aus | | | | | |
| Wechselkursänderungen | <u>788</u> | <u>538</u> | <u>217</u> | <u>53</u> | <u>1.596</u> |
| 31. Dezember 2005 | <u>430.174</u> | <u>469.323</u> | <u>208.886</u> | <u>54.237</u> | <u>1.162.620</u> |
| Kumulierte Abschreibungen und | | | | | |
| Wertminderungen | | | | | |
| 1. Januar 2005 | 210.991 | 203.332 | 104.825 | 0 | 519.148 |
| Zugänge | 12.504 | 24.491 | 18.479 | | 55.474 |
| Abgänge | -10.167 | -6.396 | -7.941 | | -24.504 |
| Umgliederung | 878 | -911 | 31 | | -2 |
| Effekte aus | | | | | |
| Wechselkursänderungen | <u>101</u> | <u>225</u> | <u>80</u> | | <u>406</u> |
| 31. Dezember 2005 | <u>214.307</u> | <u>220.741</u> | <u>115.474</u> | <u>0</u> | <u>550.522</u> |
| Nettobuchwerte | | | | | |
| 1. Januar 2005 | 195.647 | 224.153 | 71.226 | 63.930 | 554.956 |
| 31. Dezember 2005 | <u>215.867</u> | <u>248.582</u> | <u>93.412</u> | <u>54.237</u> | <u>612.098</u> |
| davon Finance Lease | 141 | 3.753 | 19.571 | 0 | 23.465 |

| | <u>Grundstücke und Bauten</u> | <u>Technische Anlagen und Maschinen</u> | <u>Andere Anla- gen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung</u> | <u>Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau</u> | <u>2006 Summe</u> |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---|---|--|-------------------------|
| Anschaffungs-/ | | | | | |
| Herstellungskosten | | | | | |
| 1. Januar 2006 | 430.174 | 469.323 | 208.886 | 54.237 | 1.162.620 |
| Zugänge | 30.591 | 30.291 | 33.434 | 47.953 | 142.269 |
| Abgänge | -12.979 | -4.441 | -17.128 | -494 | -35.042 |
| Umgliederung | 24.789 | 20.344 | 4.475 | -50.714 | -1.106 |
| Zur Veräußerung gehaltene | | | | | |
| langfristige Vermögenswerte | -6.812 | -440 | | | -7.252 |
| Veränderung Konsolidierungskreis | | 843 | 3 | 1.032 | 1.878 |
| Effekte aus | | | | | |
| Wechselkursänderungen | <u>1.095</u> | <u>768</u> | <u>992</u> | <u>1.194</u> | <u>4.049</u> |
| 31. Dezember 2006 | <u>466.858</u> | <u>516.688</u> | <u>230.662</u> | <u>53.208</u> | <u>1.267.416</u> |
| Kumulierte Abschreibungen und | | | | | |
| Wertminderungen | | | | | |
| 1. Januar 2006 | 214.307 | 220.741 | 115.474 | 0 | 550.522 |
| Zugänge | 15.016 | 29.534 | 20.773 | | 65.323 |
| Abgänge | -9.945 | -2.955 | -16.454 | | -29.354 |
| Umgliederung | 660 | -26 | 49 | | 683 |
| Zuschreibung | | | -286 | | -286 |
| Zur Veräußerung gehaltene | | | | | |
| langfristige | | | | | |
| Vermögenswerte | -1.506 | -279 | | | -1.785 |
| Effekte aus | | | | | |
| Wechselkursänderungen | <u>163</u> | <u>267</u> | <u>137</u> | | <u>567</u> |
| 31. Dezember 2006 | <u>218.695</u> | <u>247.282</u> | <u>119.693</u> | <u>0</u> | <u>585.670</u> |
| Nettobuchwerte | | | | | |
| 1. Januar 2006 | 215.867 | 248.582 | 93.412 | 54.237 | 612.098 |
| 31. Dezember 2006 | <u>248.163</u> | <u>269.406</u> | <u>110.969</u> | <u>53.208</u> | <u>681.746</u> |
| davon Finance Lease | 116 | 4.582 | 21.046 | 0 | 25.744 |

Grundstücke, Gebäude, Flächenbefestigungen und mobile Gegenstände des Anlagevermögens mit einem Buchwert von 24.510 TEUR (2005: 16.697 TEUR) dienen als erstrangige Sicherheit für Darlehen des Konzerns.

Hinsichtlich der bestehenden Verfügungsbeschränkungen an den Gebäuden bzw. deren Nutzung im Zusammenhang mit der Anmietung der zugehörigen Grundstücke von der Freien und Hansestadt Hamburg wird auf die Ausführungen zu den Leasingverträgen unter Textziffer 39 verwiesen.

21 ALS FINANZINVESTITIONEN GEHALTENE IMMOBILIEN

Die als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien haben sich wie folgt entwickelt:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|-----------------------|----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Anschaffungs-/ Herstellungskosten | | |
| 1. Januar | 110.333 | 107.717 |
| Zugänge | 21.446 | 2.724 |
| Abgänge | -6.155 | -108 |
| Umgliederungen | 1.097 | |
| Veränderung Konsolidierungskreis | <u>70.443</u> | |
| 31. Dezember | 197.164 | 110.333 |
| Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen | | |
| 1. Januar | 30.356 | 27.456 |
| Zugänge | 7.721 | 2.903 |
| Abgänge | -3.298 | -3 |
| Umgliederungen | <u>-683</u> | |
| 31. Dezember | 34.096 | 30.356 |
| Nettobuchwert | | |
| 1. Januar | 79.977 | 80.261 |
| 31. Dezember | <u>163.068</u> | <u>79.977</u> |

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien betreffen im Wesentlichen zu Bürogebäuden ausgebauten Lagerspeicher in der Hamburger Speicherstadt sowie Logistikhallen und befestigte Flächen.

Hinsichtlich der Veränderung des Konsolidierungskreises verweisen wir auf Textziffer 4.

Die Mieterlöse aus den zum jeweiligen Geschäftsjahresende als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien beliefen sich im Geschäftsjahr auf 29.972 TEUR (2005: 28.779 TEUR). Die direkten betrieblichen Aufwendungen der zum jeweiligen Jahresende bilanzierten Immobilien beliefen sich im Geschäftsjahr auf 10.373 TEUR.

Die Zeitwerte betragen insgesamt 364.728 TEUR. Für Immobilien mit einem Zeitwert von 60.400 TEUR liegen Gutachten eines externen Gutachters vor. Die übrigen Zeitwerte wurden ohne Einschaltung eines externen Gutachters durch die Immobiliengesellschaften des Konzerns mittels vergleichbarer Marktmieten berechnet.

Die Bestimmung der Zeitwerte erfolgt auf Grundlage der prognostizierten Netto-Zahlungszuflüsse aus der Bewirtschaftung der Objekte unter Nutzung der Discounted Cash Flow-Methode (DCF-Methode). Im Rahmen der DCF-Bewertung wird ein Detailplanungszeitraum bis zum Ende der Nutzungsdauer berücksichtigt.

Während des Detailplanungszeitraums wird von den vertraglich vereinbarten Mieteinnahmen der jeweiligen Immobilie und weiteren objektspezifischen Wertparametern zur Berücksichtigung der künftigen Betriebs-, Verwaltungs- und Instandhaltungskosten ausgegangen. Die angewendeten Parameter wurden aus den Mietverträgen bzw. der Unternehmensplanung abgeleitet.

Der Diskontierung der Zahlungsströme werden marktübliche und laufzeitkongruente Diskontierungssätze von 6 % p.a. zugrunde gelegt. Die Bestimmung eines angemessenen Zinssatzes orientiert sich an den relevanten Liegenschaftszinssätzen, mit denen der Verkehrswert von Liegenschaften marktüblich verzinst wird.

Hinsichtlich der bestehenden Verfügungsbeschränkungen an den Gebäuden bzw. deren Nutzung im Zusammenhang mit der Anmietung der zugehörigen Grundstücke von der Freien und Hansestadt Hamburg wird auf die Ausführungen zu den Leasingverträgen unter Textziffer 39 verwiesen.

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien mit einem Restbuchwert von 72.064 TEUR (2005 53.180 TEUR) entfallen auf Gebäude in der Speicherstadt. Umfassende Sanierungsmaßnahmen an diesen Gebäuden sind aufgrund des Denkmalschutzes an entsprechende gesetzliche Auflagen gebunden.

22 FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die Finanzanlagen haben sich in den Geschäftsjahren 2005 und 2006 wie folgt entwickelt:

| | <u>Anteile an verbundenen Unternehmen</u> | <u>Sonstige Beteiligungen</u> | <u>Wertpapiere des Anlagevermögens und langfristige Ausleihungen</u> | <u>2005 Summe</u> |
|---|---|-----------------------------------|--|-----------------------|
| Anschaffungs-/ | | | | |
| Herstellungskosten | | | | |
| 1. Januar 2005 | 1.095 | 15.147 | 49 | 16.291 |
| Zugänge | 1.034 | | 69 | 1.103 |
| Abgänge | -76 | -12.882 | | -12.958 |
| Umgliederung | -75 | 75 | | 0 |
| Veränderung Konsolidierungskreis | -412 | | | -412 |
| Effekte aus Wechselkursänderungen | 46 | | | 46 |
| 31. Dezember 2005 | 1.612 | 2.340 | 118 | 4.070 |
| Kumulierte Abschreibungen und | | | | |
| Wertminderungen | | | | |
| 1. Januar 2005 | 0 | 1.244 | 0 | 1.244 |
| Zugänge | 511 | 0 | 24 | 535 |
| Abgänge | | -1.204 | | -1.204 |
| 31. Dezember 2005 | 511 | 40 | 24 | 575 |
| Nettobuchwerte | | | | |
| 1. Januar 2005 | 1.095 | 13.903 | 49 | 15.047 |
| 31. Dezember 2005 | 1.101 | 2.300 | 94 | 3.495 |
| | | | | |
| | <u>Anteile an verbundenen Unternehmen</u> | <u>Sonstige Beteiligungen</u> | <u>Wertpapiere des Anlagevermögens und langfristige Ausleihungen</u> | <u>2006 Summe</u> |
| Anschaffungs-/ | | | | |
| Herstellungskosten | | | | |
| 1. Januar 2006 | 1.612 | 2.340 | 118 | 4.070 |
| Zugänge | 16 | 13 | 2.400 | 2.429 |
| Abgänge | -3 | | | -3 |
| Effekte aus Wechselkursänderungen | 61 | | | 61 |
| 31. Dezember 2006 | 1.686 | 2.353 | 2.518 | 6.557 |
| Kumulierte Abschreibungen und | | | | |
| Wertminderungen | | | | |
| 1. Januar 2006 | 511 | 40 | 24 | 575 |
| 31. Dezember 2006 | 511 | 40 | 24 | 575 |
| Nettobuchwerte | | | | |
| 1. Januar 2006 | 1.101 | 2.300 | 94 | 3.495 |
| 31. Dezember 2006 | 1.175 | 2.313 | 2.494 | 5.982 |

Unter den Anteilen an verbundenen Unternehmen werden die Anteile an Konzerngesellschaften ausgewiesen, die aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht konsolidiert werden.

Die sonstigen Beteiligungen betreffen im Wesentlichen die Anteile an der Terminal Pacifico sur Valparaiso s.a., Valparaiso / Chile mit 2.039 TEUR (2005:2.039 TEUR).

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die sonstigen Beteiligungen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Die Wertpapiere betreffen im Wesentlichen die Absicherung der Altersteilzeitguthaben.

23 VORRÄTE

Im Einzelnen gliedern sich die Vorräte wie folgt:

| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> |
|---------------------------------------|----------------------|----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 10.836 | 9.951 |
| Unfertige Leistungen | 4.939 | 5.974 |
| Fertige Erzeugnisse und Waren | 580 | 2.068 |
| Geleistete Anzahlungen | <u>7</u> | <u>13</u> |
| | <u>16.362</u> | <u>18.006</u> |

Der Betrag der Wertminderungen von Vorräten, der als Aufwand erfasst worden ist, beläuft sich auf 1.063 TEUR (2005: 373 TEUR). Dieser Aufwand ist unter dem Posten „Materialaufwand“ erfasst.

24 ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

Als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden Grundstücke und Gebäude bilanziert, deren Veräußerung erwartungsgemäß innerhalb des nächsten Geschäftsjahres erfolgen wird. Um die Vermögenswerte mit dem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten anzusetzen, wurden im Geschäftsjahr 2006 außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.957 TEUR vorgenommen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung innerhalb der Abschreibungen ausgewiesen sind.

25 SONSTIGE FINANZIELLE FORDERUNGEN

| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> |
|--|----------------------|----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Sonstige kurzfristige Finanzforderungen | 11.685 | 13.264 |
| Positive Marktwerte von Derivaten | 1.025 | 15 |
| Positive Zeitwerte von Zinscaps | 184 | 0 |
| Kurzfristige Forderungen gegen Mitarbeiter | 440 | 0 |
| Kurzfristige Erstattungsansprüche gegen Versicherungen | <u>1.324</u> | <u>0</u> |
| | <u>14.658</u> | <u>13.279</u> |

Die Sonstigen kurzfristigen Finanzforderungen enthalten mit 9.074 TEUR (2005: 7.583 TEUR) Forderungen aus kurzfristigen Ausleihungen an andere Gesellschafter.

26 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 132.930 TEUR (2005: 100.213 TEUR) bestehen gegen Dritte, sind unverzinslich und haben sämtlich eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen in Höhe von 1.591 TEUR (2005: 1.355 TEUR) Rechnung getragen. Im Geschäftsjahr 2006 wurden Wertberichtigungen in Höhe von 507 TEUR (2005: 259 TEUR) aufwandswirksam erfasst. Die Zahlungseingänge auf bereits wertberichtigte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen 119 TEUR (2005: 157 TEUR).

27 FORDERUNGEN GEGEN NAHE STEHENDE UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Die Forderungen gegen nahe stehende Unternehmen und Personen setzen sich wie folgt zusammen:

| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> |
|--|----------------------|----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Forderungen gegen die FHH | 571 | 667 |
| Forderungen gegen die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH..... | 15.615 | 89.086 |
| Forderungen gegen verbundene und Gemeinschaftsunternehmen | <u>2.733</u> | <u>258</u> |
| | <u>18.919</u> | <u>90.011</u> |

Die Forderungen gegen die HGV betreffen mit 14.400 TEUR (2005: 86.800 TEUR) marktüblich verzinsten Forderungen aus dem Konzernclearing.

28 SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> |
|---|----------------------|---------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Geleistete Anzahlungen Kurzfristige | 4.305 | 1.142 |
| Forderungen Finanzamt | 3.247 | 2.528 |
| Übrige | <u>3.343</u> | <u>2.410</u> |
| | <u>10.895</u> | <u>6.080</u> |

Ausfallrisiken wurden durch Wertberichtigungen in Höhe von TEUR 58 (2005: TEUR 51) aufwandswirksam erfasst.

Für die ausgewiesenen sonstigen Vermögenswerte bestehen keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen.

29 ERSTATTUNGSANSPRÜCHE AUS ERTRAGSTEUERN

Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern resultieren aus der Anrechnung von Kapitalertragsteuer sowie der Erstattung von Steuervorauszahlungen.

| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> |
|--|-------------------|-------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern | <u>2.565</u> | <u>3.324</u> |

30 ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> |
|---|----------------------|----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestand | 17.378 | 14.157 |
| Kurzfristige Einlagen | <u>4.740</u> | <u>4.147</u> |
| | <u>22.118</u> | <u>18.304</u> |

Bei den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten handelt es sich um Kassenbestände sowie Guthaben bei verschiedenen Banken in unterschiedlicher Währung. Einschränkungen in der Verwendung der Zahlungsmittel gibt es, wie im Vorjahr, nicht.

Zum 31. Dezember 2006 verfügte der Konzern über nicht in Anspruch genommene Kreditlinien in Höhe von 8.056 TEUR (2005: 9.056 TEUR), für deren Inanspruchnahme alle notwendigen Bedingungen erfüllt sind.

Guthaben bei Kreditinstituten werden mit variablen Zinssätzen für täglich kündbare Guthaben verzinst. Kurzfristige Einlagen erfolgen für unterschiedliche Zeiträume, die in Abhängigkeit vom jeweiligen Zahlungsmittelbedarf des Konzerns zwischen einem Tag und drei Monaten betragen.

Diese werden mit den jeweils gültigen Zinssätzen für kurzfristige Einlagen verzinst. Die Zinssätze lagen im Geschäftsjahr zwischen 0,5 und 5,1 %. Die Zeitwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen den Buchwerten.

31 EIGENKAPITAL

Die Aufgliederung und Entwicklung des Eigenkapitals der HHLA für die Geschäftsjahre 2005 und 2006 wird in der Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt.

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital beträgt unverändert 53.300 TEUR und ist in 1.000 nennbetragslose Inhaberstückaktien aufgeteilt, für die zwei Globalurkunden ausgestellt wurden. Die HHLA AG verfügt zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr 2006 weder über bedingtes Kapital noch über genehmigtes Kapital.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält die Zuzahlung der Gesellschafter in Höhe von 30.000 TEUR, die in der Hauptversammlung am 27. Juli 2005 beschlossen wurde. Des Weiteren beinhaltet die Kapitalrücklage Einstellungen gemäß DMBilG in den Jahren 1948 sowie 1958 und 1959. Ferner hat sich die Kapitalrücklage im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2005 durch die Aufnahme eines Minderheitsgesellschafters bei der HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH um 5.552 TEUR erhöht.

Erwirtschaftetes Eigenkapital

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden, sowie die zum 1. Januar 2005 (Übergangszeitpunkt) bestehenden Unterschiede zwischen HGB und IFRS, die unter Textziffer 2 näher erläutert wurden.

Kumuliertes übriges Eigenkapital

Gemäß IAS 19, welcher ein Wahlrecht zur Behandlung von versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten aus leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen ermöglicht, beinhaltet das Eigenkapital des HHLA Konzerns zudem sämtliche nicht realisierten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen. Weiterhin werden hierunter die Veränderungen des Zeitwertes von zu Sicherungszwecken eingesetzten Finanzinstrumente (Cashflow-Hedge) und die hierauf jeweils entfallenden steuerlichen Effekte ausgewiesen.

Der Ausgleichsposten aus der Fremdwährungsumrechnung dient der Erfassung von Differenzen aufgrund der Umrechnung der Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen.

32 Eigenkapitalveränderungsrechnung

| | Mutterunternehmen | | | | | | | | | | Minderheits- gesellschaftlicher | Konzern- eigenkapital |
|---|----------------------------------|----------------------|-------------------|---|---|---------------------|---|--|--------|---------|------------------------------------|--------------------------|
| | Kumuliertes übriges Eigenkapital | | | | | | | | | | | |
| | Gezeichnetes Kapital | Kapital- rücklage | Eigene Anteile | Erwirtschaftetes Konzern-eigen- kapital | Ausgleichs- posten aus der Fremdwährungs- umrechnung | Cashflow Hedging | Versicherungs- mathematische Gewinne/Verluste | Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen | Übrige | Summe | | |
| TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | |
| Stand am 1. Januar 2005 | 53.300 | 178 | -295 | -18.163 | — | — | — | — | 47 | 35.067 | 17.916 | 52.983 |
| Gezahlte Dividenden | — | — | — | -8.000 | — | — | — | — | — | -8.000 | -3.145 | -11.145 |
| Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| abzüglich latenter Steuern ... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Eigenkapitalzuführungen | — | 35.552 | 295 | — | 1.613 | 230 | -7.259 | 2.909 | 8 | -2.499 | 793 | -1.706 |
| Einziehung eigener Anteile | — | — | — | 57.185 | — | — | — | — | — | 35.552 | 5.948 | 41.500 |
| Konzernjahresüberschuss | — | — | — | 91 | — | — | — | — | 97 | 295 | 0 | 295 |
| Übrige Veränderungen | — | — | — | — | — | — | — | — | 152 | 57.185 | 12.214 | 69.399 |
| 31. Dezember 2005 | 53.300 | 35.730 | 0 | -11.000 | 1.613 | 230 | -7.259 | 2.909 | 152 | 117.788 | 34.116 | 151.904 |
| Gezahlte Dividenden | — | — | — | — | — | — | — | — | — | -11.000 | -6.081 | -16.081 |
| Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| abzüglich latenter Steuern ... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Konzernjahresüberschuss | — | — | — | 97.104 | -430 | 933 | 7.635 | -3.475 | 80 | 4.663 | 1.266 | 5.929 |
| Übrige Veränderungen | — | — | — | — | — | — | — | — | 232 | 97.104 | 19.844 | 116.948 |
| 31. Dezember 2006 | 53.300 | 35.730 | 0 | 117.217 | 1.183 | 1.163 | 376 | -566 | 80 | 208.635 | 50.069 | 258.704 |

33 PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

Der Konzern hat leistungsorientierte Pensionspläne für Mitarbeiter aufgesetzt. Die betriebliche Altersversorgung wird aufgrund verschiedener Anspruchsgrundlagen gewährt. Neben Einzelzusagen sind dies in erster Linie der Betriebsrenten-Tarifvertrag (BRTV) sowie die sog. Hafente, die durch den Rahmentarifvertrag für die Hafente der deutschen Seehafente Betriebe geregelt wird.

Bei dem BRTV handelt es sich um eine Gesamtversorgung. Dabei sagt die HHLA den begünstigten Arbeitnehmern eine Versorgung in einer bestimmten Höhe zu, die aus gesetzlicher Rente und betrieblicher Altersversorgung resultiert. Die Höhe der Gesamtversorgung ergibt sich aus einem dienstzeitabhängigen Prozentsatz eines fiktiv ermittelten Nettoentgelts der letzten Lohn- bzw. Gehaltsgruppe auf Basis der Sozialversicherungsdaten des Jahres 1999.

Die Höhe der sog. Hafente ist dienstzeitabhängig. Die Höhe der Betriebsrente ergibt sich aus dem Rahmentarifvertrag der deutschen Seehäfen.

Im Rahmen dieser leistungsorientierten Pensionspläne sind für die in Zukunft zu erwartenden Leistungen in Form von Alters- und Hinterbliebenenrenten Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen gebildet worden. Unter Verwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens wird die Höhe dieser Verpflichtung durch externe Gutachter ermittelt.

Mit Ausnahme der im Geschäftsjahr 2006 eingeführten Lebensarbeitszeitkonten handelt es sich bei den leistungsorientierten Versorgungssystemen nicht um fondsfinanzierte Versorgungszusagen. In den folgenden Tabellen werden die Bestandteile der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Aufwendungen für diese Versorgungsleistungen und die in der Konzernbilanz für die jeweiligen Pläne angesetzten Beträge dargestellt.

Für Leistungsversagen in der Konzernbilanz erfasste Beträge:

| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> | <u>31.12.2004</u> |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | TEUR | TEUR | TEUR |
| Barwert der Pensionsverpflichtungen | 377.077 | 383.993 | 374.822 |
| Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeit | <u>289</u> | <u>0</u> | <u>0</u> |
| | <u>377.366</u> | <u>383.993</u> | <u>374.822</u> |

Der Barwert der Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Barwert der Pensionsverpflichtungen am 01.01. | 383.993 | 374.822 |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 5.172 | 6.300 |
| Zinsaufwand | 15.355 | 16.262 |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste | -7.624 | 7.259 |
| Nachfinanzierung Hafente | -27 | 25 |
| Rentenzahlungen | -19.792 | -20.675 |
| Barwert der Pensionsverpflichtungen am 31.12. | <u>377.077</u> | <u>383.993</u> |

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|-----------------------------------|----------------------|----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 5.172 | 6.300 |
| Zinsaufwand | 15.355 | 16.262 |
| Nachfinanzierung Hafente | <u>-27</u> | <u>25</u> |
| | <u>20.500</u> | <u>22.587</u> |

In der Bilanz wird jeweils der volle Barwert der Pensionsverpflichtungen einschließlich versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste ausgewiesen. Der in der Bilanz erfasste Schuldposten hat sich wie folgt geändert:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Bilanzwerte am 01.01. | 383.993 | 374.822 |
| in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand | 20.500 | 22.587 |
| Rentenzahlungen | -19.792 | -20.675 |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste | <u>-7.624</u> | <u>7.259</u> |
| Bilanzwerte am 31.12. | <u>377.077</u> | <u>383.993</u> |

Die im Eigenkapital verrechneten Gewinne und Verluste haben sich wie folgt geändert:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|--------------------|---------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste am 01.01. | 7.259 | 0 |
| Veränderungen im Geschäftsjahr | <u>-7.624</u> | <u>7.259</u> |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste am 31.12. | <u>-365</u> | <u>7.259</u> |

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen liegen folgende versicherungsmathematische Annahmen zugrunde:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>2004</u> |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Abzinsungssatz zum 31.12. | 4,25% | 4,00% | 4,35% |
| Entgelttrend | 3,00% | 3,00% | 3,00% |
| Rententrend (ohne BRTV) | 2,00% | 2,00% | 1,50% |
| Rententrend (Monatsrenten nach BRTV) | 1,00% | 1,00% | 1,00% |
| Fluktuationsrate | 1,30% | 1,30% | 1,30% |

Hinsichtlich der biometrischen Grundlagen wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet.

Im Geschäftsjahr 2006 haben sich die Konzerngesellschaften aufgrund tarifvertraglicher Regelungen zur Einrichtung von Lebensarbeitszeitkonten verpflichtet. Die Mitarbeiter können Entgeltbestandteile durch den Konzern in Geldmarkt- oder Investmentfonds einzahlen lassen und das angesparte Wertguthaben im Rahmen einer bezahlten Freistellung vor Eintritt in den Ruhestand abbauen. Der Vergütungsanspruch der Mitarbeiter bemisst sich nach der jeweiligen Höhe des Wertguthabens in Abhängigkeit von der Kursentwicklung des Fondsvermögens zuzüglich weiterer vertraglich vereinbarter Sozialleistungen während der Freistellungsphase.

Der erstmals in der Bilanz zum 31. Dezember 2006 erfasste Schuldposten setzt sich wie folgt zusammen:

| | <u>31.12.2006</u> |
|---|-------------------|
| | TEUR |
| Barwert der Verpflichtungen | 850 |
| Zeitwert des Planvermögens (Fondsanteile) | <u>-561</u> |
| Bilanzwert | <u>289</u> |

34 SONSTIGE LANG- UND KURZFRISTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die Entwicklung der sonstigen kurz- und langfristigen Rückstellungen ist im Folgenden dargestellt:

| | <u>1.1.2006</u> | <u>Veränderung im Konsolidie- rungskreis</u> | <u>Zuführung</u> | <u>Auf- zinsung</u> | <u>Ver- brauch</u> | <u>Auf- lösung</u> | <u>31.12.2006</u> |
|------------------------------|----------------------|--|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|----------------------|
| | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR |
| Abbruchverpflichtungen | 18.456 | 2.559 | 2.930 | 821 | 0 | 769 | 23.997 |
| Altersteilzeit | 8.728 | 0 | 5.055 | 645 | 3.875 | 13 | 10.540 |
| Tantiemen | 2.096 | 0 | 3.928 | 0 | 2.021 | 51 | 3.952 |
| Jubiläen | 2.005 | 0 | 32 | 83 | 82 | 0 | 2.038 |
| Übrige | <u>7.661</u> | <u>0</u> | <u>7.993</u> | <u>0</u> | <u>982</u> | <u>1.665</u> | <u>13.007</u> |
| | <u>38.946</u> | <u>2.559</u> | <u>19.938</u> | <u>1.549</u> | <u>6.960</u> | <u>2.498</u> | <u>53.534</u> |

Abbruchverpflichtungen

Die Rückstellungen für Abbruchverpflichtungen ergeben sich aus Verpflichtungen, die im Rahmen von langfristigen Mietverträgen mit der FHH zum Ende der jeweiligen Vertragslaufzeiten zu erfüllen sind. Alle Unternehmen des HHLA Konzerns im Hamburger Hafen sind verpflichtet, bei Beendigung des Mietverhältnisses das Mietobjekt geräumt von den in ihrem Eigentum stehenden Baulichkeiten zurückzugeben. Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde mit Ausnahme der unter Denkmalschutz stehenden Bauten von einer vollen Inanspruchnahme aus der Verpflichtung für alle Mietobjekte ausgegangen. Die Verpflichtungen aus Abbruchkosten betreffen die Geschäftsfelder Container, Immobilien und Logistik und werden mit einem Zinssatz von 4,5 % p. a. diskontiert. Mit dem Abfluss wird für den Zeitraum 2025 bis 2035 gerechnet.

Altersteilzeit

Die Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen beinhalten die zukünftigen Verpflichtungen des HHLA Konzerns aus dem Erfüllungsrückstand während der aktiven Phase der Anspruchsberechtigten sowie dem Aufstockungsbetrag. In die Berechnung wurden die Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern, die bereits eine Altersteilzeitvereinbarung abgeschlossen haben, sowie, auf Grundlage einer entsprechenden Schätzung unter Berücksichtigung der zum Bilanzstichtag vorliegenden Anträge, die Anzahl der Mitarbeiter, die wahrscheinlich eine derartige Vereinbarung abschließen werden, einbezogen. Innerhalb eines Jahres wird ein Abfluss in Höhe von 1.797 TEUR erwartet.

Rückstellungen für Tantiemen

Für die Rückstellungen für Tantiemen wird mit einem Abfluss in Höhe von 3.952 TEUR innerhalb eines Jahres gerechnet.

Jubiläumsrückstellungen

Die Rückstellungen für Jubiläen berücksichtigen die Mitarbeitern des Konzerns vertraglich zugesicherten Ansprüche auf den Erhalt von Jubiläumszuwendungen. Grundlage für die Bilanzierung bilden versicherungsmathematische Gutachten. Bei der Berechnung wurde ein Diskontierungszinssatz von 4,25 % p.a. (2005: 4,00 % p. a.) zugrunde gelegt.

Übrige Rückstellungen

In den übrigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für Rechts- und Prozesskosten in Höhe von 2.184 TEUR (2005: 537 TEUR), für Sabbatical Tage in Höhe von 657 TEUR (2005: 663 TEUR), für Beiträge von 824 TEUR (2005: 506 TEUR), für Beihilfen an Rentner und Ausgeschiedene von 438 TEUR (2005: 507 TEUR) sowie für Provisionen von 211 TEUR (2005: 235 TEUR) ausgewiesen. Insgesamt wird innerhalb eines Jahres mit einem Abfluss in Höhe von 8.812 TEUR gerechnet.

35 KURZ- UND LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

Die Details der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten ergeben sich wie folgt:

| | 31.12.2005 in TEUR | | | |
|---|--------------------|----------------|----------------|----------------|
| | Bis 1 Jahr | 1 bis 5 Jahre | Über 5 Jahre | Summe |
| Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten . . . | 33.087 | 93.928 | 192.833 | 319.848 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern | 10.221 | 0 | 0 | 10.221 |
| sonstige Darlehen | 186 | 719 | 1.706 | 2.611 |
| Kontokorrentkredite | 27 | 0 | 0 | 27 |
| Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing | 2.455 | 10.135 | 10.642 | 23.232 |
| Negative Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten . . | 1.827 | 0 | 0 | 1.827 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 16.459 | 0 | 0 | 16.459 |
| | 64.262 | 104.782 | 205.181 | 374.225 |

| | 31.12.2006 in TEUR | | | |
|---|--------------------|---------------|----------------|----------------|
| | Bis 1 Jahr | 1 bis 5 Jahre | Über 5 Jahre | Summe |
| Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten . . . | 39.615 | 82.644 | 197.747 | 320.006 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern | 11.619 | 0 | 0 | 11.619 |
| Sonstige Darlehen | 0 | 1.165 | 995 | 2.160 |
| Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing | 3.400 | 13.595 | 7.595 | 24.590 |
| Negative Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten . . | 360 | 0 | 0 | 360 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 13.403 | 0 | 0 | 13.403 |
| | 68.397 | 97.404 | 206.337 | 372.138 |

Die Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern enthalten im Wesentlichen Löhne und Gehälter und Urlaubsverpflichtungen.

Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Rückvergütungen an Kunden sowie Verbindlichkeiten gegenüber fremden Gesellschaftern.

Die Konditionen der Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind nachfolgend aufgeführt:

| <u>Währung</u> | <u>Zins-</u> <u>kondition</u> | <u>Restzins-</u> <u>bindungsfrist</u> | <u>Zinssatz</u> | <u>Nominalwert</u> | <u>Buchwert</u> <u>zum</u> <u>31.12.2006</u> TEUR |
|----------------|----------------------------------|--|---------------------|--------------------|--|
| TEUR | fix | 2016 | 5,61% | 30.000 | 30.000 |
| TEUR | fix | 2012 | 5,15 - 5,55% | 83.624 | 71.779 |
| TEUR | fix | 2011 | 3,97 - 5,31% | 50.182 | 42.518 |
| TEUR | fix | 2010 | 4,40 - 5,66% | 20.338 | 18.542 |
| TCZK | fix | 2010 | 4,00% | 35.000 | 622 |
| TEUR | fix | 2009 | 3,10 - 4,52% | 18.719 | 13.509 |
| TEUR | fix | 2008 | 3,72 - 4,50% | 35.209 | 27.770 |
| TEUR | fix | 2007 | 5,15 - 5,98% | 11.146 | 2.726 |
| TCZK | fix | 2007 | 4,42% | 15.840 | 144 |
| TEUR | variabel | 2007 | variabel + Marge | 114.253 | 98.354 |
| TCZK | variabel | 2007 | variabel + Marge | 38.728 | 533 |
| TSKK | variabel | 2007 | variabel + Marge | 310.164 | 8.982 |
| | | | | | 315.479 |

Bei den variablen Zinssätzen handelt es sich um EURIBOR- bzw. PRIBOR-Sätze mit Laufzeiten von einem Monat bis zwölf Monaten.

In den Buchwerten der Darlehensverbindlichkeiten zum 31.12.2006 sind 4.527 TEUR abgegrenzte Zinsen enthalten.

Die Zeitwerte der finanziellen Verbindlichkeiten, bei denen die Zeitwerte nicht den Buchwerten entsprechen, sind in nachfolgender Übersicht dargestellt:

| | <u>31.12.2006</u> | | <u>31.12.2005</u> | |
|---|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | <u>Buchwert</u> | <u>Zeitwert</u> | <u>Buchwert</u> | <u>Zeitwert</u> |
| | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR |
| Langfristig verzinsliche Darlehen | 207.248 | 208.270 | 218.854 | 230.288 |

Für die Ermittlung der Zeitwerte der langfristig verzinslichen Darlehen wurden Zinssätze von 4,6 bis 5,1 % p. a. (2005: 3,45 - 5,1 % p. a.) verwendet. Die Zinssätze resultieren aus dem risikofreien Zinssatz in Abhängigkeit von der Laufzeit zuzüglich eines dem Kreditrating entsprechenden Aufschlages und stellen somit Marktzinsen dar.

Zur Erläuterung der Schulden aus Finanzierungsleasingverhältnissen verweisen wir auf unsere Ausführungen zu den Finanzierungsleasingverhältnissen unter Textziffer 39.

Zur Besicherung von verzinslichen Darlehen wurden Gebäude, Flächenbefestigungen und mobile Gegenstände des Anlagevermögens mit einem Buchwert in Höhe von 13.773 TEUR (2005:5.960 TEUR) sicherungsübereignet.

Weitere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 10.737 TEUR (2005: 10.737 TEUR) durch Grundschulden besichert.

Die variablen Zinssätze sind teilweise durch Zinssicherungsgeschäfte gesichert. An dieser Stelle verweisen wir auf unsere Ausführungen zu den derivativen Finanzinstrumenten.

36 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen des Geschäftsjahres bestehen ausschließlich gegenüber Dritten. Wie im Vorjahr ist der Gesamtbetrag innerhalb eines Jahres fällig.

37 SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Die sonstigen Verbindlichkeiten gliedern sich wie folgt auf:

| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> |
|--|----------------------|----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Verbindlichkeiten aus Steuern | 9.061 | 5.708 |
| Erhaltene Anzahlung auf Bestellungen | 6.770 | 7.290 |
| Zuwendungen der öffentlichen Hand | 6.180 | 2.400 |
| Berufsgenossenschaftsbeiträge | 3.414 | 3.617 |
| Zölle | 2.546 | 955 |
| Verbindlichkeiten aus Sozialversicherung | 2.012 | 3.329 |
| Hafenfonds | 1.779 | 1.255 |
| Sonstige Schulden | <u>3.303</u> | <u>4.345</u> |
| | <u>35.065</u> | <u>28.899</u> |

Sämtliche Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

Die Zuwendungen der öffentlichen Hand enthalten mit 5.423 TEUR Zahlungen aus vorbehaltlichen Mittelabrufen, die nach Prüfung der Erfüllung der Auflagen aktivisch von den Anschaffungskosten der geförderten Investitionen abgesetzt werden.

Die übrigen passivierten Zuwendungen der öffentlichen Hand betreffen im Wesentlichen erhaltene Investitionszuschüsse, die einem quotall konsolidierten Unternehmen zur Verbesserung der regionalen Wirtschafts-

struktur und zur Förderung des kombinierten Verkehrs bewilligt wurden. Der Abgrenzungsposten wird über die Nutzungsdauer der geförderten Anlagegegenstände erfolgswirksam aufgelöst. Im Übrigen werden Zuwendungen der öffentlichen Hand, die sich auf einen Vermögenswert, beziehen, grundsätzlich von den Anschaffungskosten des Vermögenswerts abgesetzt und durch eine Verminderung der Abschreibungen über die Nutzungsdauer des betreffenden Vermögenswerts linear erfolgswirksam erfasst.

38 ZAHLUNGSVERPFLICHTUNGEN AUS ERTRAGSTEUERN

Soweit Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern bestehen, resultieren diese aus den Veranlagungen und den damit möglichen Nachzahlungen zur Körperschaftsteuer, dem Solidaritätszuschlag und der Gewerbesteuer.

Im Rahmen der Erstellung des Jahresabschlusses werden unter Zugrundelegung der im Abschlusszeitpunkt bekannten steuerrechtlichen Sachverhalte und gültigen Rechtslage für die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag und die Gewerbesteuer entsprechende Rückstellungen gebildet.

39 LEASINGVERTRÄGE, ERFOLGSUNSICHERHEITEN UND ANDERE VERPFLICHTUNGEN

Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen – Konzern als Leasingnehmer

Zwischen der Freie und Hansestadt Hamburg bzw. der Hamburg Port Authority und dem HHLA Konzern bestehen diverse Verträge über die Anmietung von Flächen und Kaimauern im Hamburger Hafen sowie in der Speicherstadt durch die Gesellschaften des HHLA Konzerns. Die Laufzeit der wesentlichen Verträge endet in den Jahren 2025 bis 2036. Die Vertragsbestimmungen sehen in der Regel in einem Turnus von fünf Jahren Mietzinsüberprüfungen auf Grundlage der Mietpreisentwicklung in den relevanten Wettbewerbshäfen bzw. auf Grundlage entsprechender Mietpreisindizes vor. Die Verhandlungen über die Anpassung der Flächen- und Kaimauermieten im Rahmen der aktuellen Mietzinsüberprüfung zum 1. Juli 2005 waren zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossen. Die erwarteten Mietzinserhöhungen sind durch entsprechende Rückstellungen berücksichtigt. Die Leasingaufwendungen aus der Anmietung der Flächen in der Speicherstadt sind zum Teil an die Entwicklung der Erlöse des Konzerns aus der Vermietung der zugehörigen Gebäude gekoppelt.

Ohne vorherige Zustimmung des Vermieters dürfen die gemieteten Flächen ebenso wie die aufstehenden Gebäude der HHLA weder veräußert noch vermietet werden. Wesentliche Veränderungen der Vertragskonditionen aus Untermietverträgen bedürfen ebenfalls der vorherigen Zustimmung der Vermieterin.

Der Konzern hat darüber hinaus für verschiedene Kraftfahrzeuge und technische Anlagen Leasingverträge abgeschlossen. Diese Leasingverträge haben eine durchschnittliche Laufzeit zwischen einem und sieben Jahren und enthalten in der Regel keine Verlängerungsoptionen. Dem Leasingnehmer werden keinerlei Verpflichtungen bei Abschluss dieser Leasingverhältnisse auferlegt.

Zum Bilanzstichtag bestehen folgende zukünftige Mindestleasingzahlungsverpflichtungen aufgrund unkündbarer Operating-Leasingverhältnisse:

| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> |
|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Innerhalb eines Jahres | 28.500 | 26.135 |
| Zwischen einem und fünf Jahren | 100.722 | 92.074 |
| Über fünf Jahre | <u>570.641</u> | <u>568.504</u> |
| | <u>699.863</u> | <u>686.713</u> |

Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen aus Leasingverhältnissen in Höhe von 37.558 TEUR (2005: 33.452 TEUR) erfasst. Davon entfielen 333 TEUR (2005: 285 TEUR) auf bedingte Mietzahlungen.

Operating-Leasingverhältnisse – Konzern als Leasinggeber

Der Konzern hat Leasingverträge zur gewerblichen Vermietung seiner als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien abgeschlossen. Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien umfassen die nicht selbst genutzten Büroräume und Anlagen. Diese unkündbaren Leasingverhältnisse haben unkündbare Restmietlaufzeiten zwischen 1 und

19 Jahren. Nach Ablauf der unkündbaren Grundmietzeit gewähren einige Verträge den Mietern die Option zur Verlängerung des Mietvertrags um Zeiträume zwischen 2 Jahren und maximal dreimal 5 Jahren. Einige Leasingverträge enthalten eine Klausel, nach der die Miete auf der Grundlage der jeweiligen Marktkonditionen nach oben angepasst werden kann.

Die folgenden Ansprüche auf zukünftige Mindestleasingzahlungen werden aufgrund unkündbarer Operating-Leasingverhältnisse zum Bilanzstichtag in den folgenden Jahren erwartet:

| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> |
|--------------------------------------|-----------------------|----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Innerhalb eines Jahres | 24.958 | 16.053 |
| Zwischen einem und fünf Jahren | 55.066 | 30.140 |
| Über fünf Jahre | <u>35.913</u> | <u>2.966</u> |
| | <u>115.937</u> | <u>49.159</u> |

Im Geschäftsjahr wurden Erlöse aus der Vermietung von Sachanlagen und von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien in Höhe von 29.972 TEUR (2005: 28.779 TEUR) vereinnahmt.

Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen

Der Konzern hat für verschiedene technische Anlagen sowie für Betriebs- und Geschäftsausstattung Finanzierungs-Leasing- und Mietkaufverträge abgeschlossen. Gegenstand dieser Verträge sind unter anderem Hebe- und Flurförderzeuge, Containertragwagen, eine Leichtbauhalle sowie EDV-Hardware. Die Verträge beinhalten überwiegend Verlängerungsoptionen und teilweise Andienungsrechte. Die Verlängerungsoption hat jeweils der Leasingnehmer; das Andienungsrecht kann ggf. durch den jeweiligen Leasinggeber ausgeübt werden. Im Falle einer Leichtbauhalle besteht eine Kaufoption. Preisanpassungsklauseln sind nicht vereinbart.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen und Mietkaufverträgen können auf deren Barwert wie folgt übergeleitet werden:

| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> |
|---|----------------------|----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Innerhalb eines Jahres | 4.645 | 3.575 |
| Zwischen einem und fünf Jahren | 15.893 | 13.299 |
| Über fünf Jahre | <u>12.631</u> | <u>11.630</u> |
| Summe Mindestleasingzahlungen | <u>33.169</u> | <u>28.504</u> |
| Innerhalb eines Jahres | 3.400 | 2.455 |
| Zwischen einem und fünf Jahren | 13.595 | 10.135 |
| Über fünf Jahre | <u>7.595</u> | <u>10.642</u> |
| Barwert der Mindestleasingzahlungen | <u>24.590</u> | <u>23.232</u> |
| zukünftiger Zinsaufwand aufgrund Abzinsung | <u>8.579</u> | <u>5.272</u> |

Rechtsstreitigkeiten

Im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit sind Gesellschaften des HHLA Konzerns zum 31. Dezember 2006 an mehreren Gerichts- oder Schiedsverfahren beteiligt. Rechtsstreitigkeiten, die einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben könnten, bestehen zum Bilanzstichtag nicht.

Für eventuelle finanzielle Belastungen aus Gerichts- oder Schiedsverfahren sind bei der jeweiligen Konzerngesellschaft in angemessener Höhe Rückstellungen für Prozessrisiken bzw. Prozesskosten gebildet worden, wenn es sich um ein Ereignis vor dem Bilanzstichtag handelt und von den gesetzlichen Vertretern eine Wahrscheinlichkeit des Abflusses von wirtschaftlichen Ressourcen von über 50 % eingeschätzt wird.

Haftungsverhältnisse

Zum Bilanzstichtag bestanden aus Sicht des HHLA Konzerns Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften in Höhe von 1.167 TEUR (2005: 3.000 TEUR) und Patronatserklärungen in Höhe von 300 TEUR (2005: 300 TEUR).

Davon entfallen auf quotaal konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen 1.167 TEUR.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Bilanzstichtag hat der Konzern Verpflichtungen aus offenen Bestellungen in Höhe von 13.153 TEUR (2005: 29.653 TEUR) sowie übrige sonstige Verpflichtungen in Höhe von 736.196 TEUR (2005: 804.539 TEUR).

Davon entfallen auf quotaal konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen 51.113 TEUR.

Zu den hierin enthaltenen gesondert aufgeführten Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen verweisen wir auf Textziffer 39.

40 ANGABEN ÜBER BEZIEHUNGEN ZU NAHE STEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Die folgende Darstellung enthält die Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie die sonstigen Beteiligungen der HHLA:

Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern per 31.12.2006

| <u>Name und Sitz des Unternehmens</u> | <u>Höhe des Anteils am Kapital</u> | |
|--|------------------------------------|-----------------|
| | <u>direkt</u> | <u>indirekt</u> |
| | % | % |
| Geschäftsfeld "Container" | | |
| HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | |
| HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 |
| LZU Leercontainer Zentrum Unikai GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 65,0 |
| HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 |
| HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 |
| CTT Besitzgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 |
| DHL) Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg ³⁾ | 23,1 | 17,3 |
| UNIKAI Hafenbetrieb GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 |
| HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 74,9 |
| SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 74,9 |
| Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg ²⁾ | | 37,5 |
| HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 74,9 |
| CuxPort GmbH, Cuxhaven ²⁾ | | 25,1 |
| HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | |
| Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 |
| SC HPC Ukraina, Odessa/Ukraine ¹⁾ | | 100,0 |
| Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven ³⁾ | 50,0 | |
| Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven ³⁾ | 50,0 | |
| Geschäftsfeld "Intermodal" | | |
| HHLA Intermodal GmbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | |
| CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 |
| combisped Hanseatische Spedition GmbH, Lübeck ¹⁾ | | 100,0 |
| CTL Container Terminal Lübeck GmbH, Lübeck ¹⁾ | | 100,0 |
| METRANS a.s., Prag/Tschechien ¹⁾ | | 50,1 |
| METRANS (Danubia) a.s., Danube/Slowakei ¹⁾ | | 50,1 |
| METRANS (Deutschland) GmbH, Hamburg ³⁾ | | 50,1 |
| METRANS (Danubia) Kft., Győr/Ungarn ³⁾ | | 50,1 |

| <u>Name und Sitz des Unternehmens</u> | <u>Höhe des Anteils am Kapital</u> | |
|--|------------------------------------|-----------------|
| | <u>direkt</u> | <u>indirekt</u> |
| | <u>%</u> | <u>%</u> |
| METRANS (Moravia) a.s., Zlin/Tschechien ³⁾ | | 50,1 |
| METRANS Adria D.O.O., Koper/Slowenien ³⁾ | | 50,1 |
| TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt/Main ²⁾ | | 50,0 |
| TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt/Main ³⁾ | | 50,0 |
| HHLA Intermodal Verwaltung Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ³⁾ | 100,0 | |
| POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg ²⁾ | | 33,3 |
| POLZUG Intermodal Polska sp. zo.o., Warschau/Polen ²⁾ | | 33,3 |
| Silk Road Express Georgia LLC, Poti/Georgien ³⁾ | | 24,9 |
| Geschäftsfeld "Logistik" | | |
| HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg ¹⁾ | 51,0 | |
| Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ | 51,0 | |
| UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | |
| ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg ²⁾ | | 50,0 |
| HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | |
| HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 |
| Uniconsult Universal Transport Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 |
| HHLA Rhenus Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG, Hamburg ²⁾ | 49,0 | |
| HHLA Rhenus Logistics Altenwerder Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg ³⁾ | 49,1 | |
| HHLA Rhenus Logistics GmbH, Hamburg ¹⁾ | 51,0 | |
| Hansaport Hafenebetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ²⁾ | 49,0 | |
| Geschäftsfeld "Immobilien" | | |
| Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | |
| GHL Erste Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | |
| GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg ¹⁾ .. | 100,0 | |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block T mbH, Hamburg ¹⁾ .. | 100,0 | |
| Holding | | |
| HHLA-Personal-Service-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | |
| "CAP SAN DIEGO" Betriebsgesellschaft mbH, Hamburg ³⁾ | 33,3 | |
| Egon Wenk Umschlag- und Logisticgesellschaft mbH, Hamburg ³⁾ | | 100,0 |

1) Vollkonsolidierte verbundene Unternehmen

2) Quotal konsolidierte Unternehmen

3) Wegen der insgesamt untergeordneten Bedeutung dieser Gesellschaften werden sie im Konzernabschluss nicht konsolidiert bzw. nicht als assoziierte Unternehmen nach der Equity-Methode bewertet, sondern als Beteiligungen ausgewiesen.

Die HHLA ist das oberste Mutterunternehmen im HHLA Konzern.

Als nahe stehende Personen und Unternehmen gemäß IAS 24 gelten für den HHLA Konzern die Personen und Unternehmen, die den Konzern beherrschen bzw. einen maßgeblichen Einfluss auf diesen ausüben oder durch den Konzern beherrscht bzw. maßgeblich beeinflusst werden.

Dementsprechend werden die Gesellschafter HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, und HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg, sowie die Freie und Hansestadt Hamburg als deren Gesellschafterin, die durch die Gesellschafter oder die Freie und Hansestadt Hamburg beherrschen oder maßgeblich beeinflussten Unternehmen, die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrates der HHLA sowie die Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen des HHLA Konzerns als

nahestehende Personen und Unternehmen definiert. Die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, ist das oberste Mutterunternehmen der HHLA, das einen Konzernabschluss veröffentlicht.

Neben den Geschäftsbeziehungen zu den in den Konzernabschluss im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen Tochterunternehmen bestanden die folgenden Transaktionen zwischen nahe stehenden Unternehmen und Personen für das betreffende Geschäftsjahr:

| | <u>Erlöse mit nahe stehenden Unternehmen und Personen</u> | <u>Aufwendungen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen</u> | <u>Forderungen gegen nahe stehende Unternehmen und Personen</u> | <u>Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen und Personen</u> |
|---|---|---|---|--|
| | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR |
| Unternehmen mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern: | | | | |
| 2006..... | 670 | 21.684 | 16.186 | 101 |
| 2005..... | 581 | 21.419 | 89.680 | 42 |
| Nicht konsolidierte Tochterunternehmen: | | | | |
| 2006..... | 0 | 9 | 1.906 | 767 |
| 2005..... | 0 | 8 | 0 | 251 |
| Joint Ventures: | | | | |
| 2006..... | 3.964 | 2.900 | 827 | 596 |
| 2005..... | 3.396 | 2.722 | 157 | 147 |
| Sonstige Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen: | | | | |
| 2006..... | 10 | 463 | 0 | 812 |
| 2005..... | 33 | 332 | 174 | 493 |
| 2006..... | 4.644 | 25.056 | 18.919 | 2.276 |
| 2005..... | 4.010 | 24.481 | 90.011 | 933 |

In den Forderungen gegen Unternehmen mit maßgeblichen Einfluss sind im Wesentlichen Forderungen gegen die HGV aus dem Cash Clearing enthalten. Die Aufwendungen mit nahe stehenden Personen enthalten im Wesentlichen Mietzahlungen für Flächen und Kaimauern im Hafen und der Speicherstadt. Die Erlöse mit nahe stehenden Personen setzen sich aus Einnahmen für Mieten und Dienstleistungen sowie Zinserträgen zusammen⁽¹⁾.

Aufwendungen und Erträge von nahe stehenden Unternehmen und Personen erfolgen zu marktüblichen Konditionen. Die zum Geschäftsjahresende bestehenden offenen Posten sind nicht besichert, und mit Ausnahme der Tagesgeldanlagen im Rahmen des Clearings unverzinslich.

Vergütung der Personen in Schlüsselpositionen des Managements:

Der ausgewiesene Personenkreis umfasst die aktiven Vorstände sowie frühere Mitglieder des Vorstandes und ihre Hinterbliebenen.

Die Gesamtbezüge des Vorstands der HHLA betragen in 2006 3.646 TEUR (2005: 2.123 TEUR). Davon entfallen 1.105 TEUR (2005: 865 TEUR) auf fixe Bestandteile sowie 2.541 TEUR (2005: 1.258 TEUR) auf variable Bestandteile.

Bezüge früherer Mitglieder des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 531 TEUR (2005: 554 TEUR). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen sind 7.072 TEUR (2005: 6.471 TEUR) zurückgestellt.

Die Aufsichtsratsvergütungen betragen im Berichtsjahr 6 TEUR (2005: 4 TEUR).

(1) Ergänzend verweisen wir auf die Aufstellung der von nahestehenden Unternehmen und Personen zugunsten der HHLA-Gruppe abgegebenen Patronatserklärungen und Bürgschaften im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses zum 30. Juni 2007.

41 ZIELSETZUNGEN UND METHODEN DES FINANZRISIKOMANAGEMENTS

Im Rahmen der Finanzierung seiner Geschäftstätigkeit setzt der Konzern kurz-, mittel- und langfristige Bankdarlehen, Finanzierungs-Leasing und Mietkaufverträge sowie Zahlungsmittel und kurzfristige Einlagen ein. Der Konzern verfügt über verschiedene weitere finanzielle Vermögenswerte und Schulden wie zum Beispiel Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die unmittelbar im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit entstehen.

Des Weiteren geht der Konzern auch derivative Geschäfte ein. Zu den derivativen Finanzinstrumenten gehören vor allem Zinssicherungsinstrumente, wie Zinsswaps und Zinsscaps, sowie in geringem Umfang Devisentermingeschäfte und Preissicherungsgeschäfte für Rohstoffe. Zweck dieser derivativen Finanzinstrumente ist das Risikomanagement von Zins-, Währungs- und Rohstoffpreisrisiken, die sich aus der Geschäftstätigkeit des Konzerns und seinen Finanzierungsquellen ergeben.

Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente ist durch entsprechende Richtlinien geregelt und kann nur zur Absicherung bestehender Grundgeschäfte sowie geplanter Transaktionen, deren Eintreten hinreichend wahrscheinlich ist, erfolgen. Durch diese Richtlinien werden die Verantwortlichkeiten, die Handlungsrahmen und die Berichterstattung festgelegt. Der Abschluss entsprechender Geschäfte erfolgt ausschließlich mit Kontrahenten erstklassiger Bonität. Der Konzern hält derivative Finanzinstrumente grundsätzlich nicht zu Spekulationszwecken.

Neben den genannten Marktrisiken bestehen im Bereich der Finanzrisiken Liquiditätsrisiken und Ausfallrisiken.

Zinsrisiko

Im Rahmen seiner Fremdfinanzierung ist der Konzern einem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt, welches hauptsächlich aus den mittel- und langfristigen Finanzschulden mit variablem Zinssatz resultiert.

Die Steuerung der Zinsaufwendungen des Konzerns erfolgt je nach Marktlage durch eine Kombination von festverzinslichem und variabel verzinslichem Fremdkapital. Es ist Politik des Konzerns, den überwiegenden Teil seines verzinslichen Fremdkapitals festverzinslich zu gestalten, sei es durch Festzinsvereinbarungen mit den jeweiligen Darlehensgebern oder durch den Abschluss von Zinsswaps. Darüber hinaus begrenzt der Konzern das Zinsänderungsrisiko für die verbleibenden variabel verzinslichen Finanzschulden teilweise durch den Einsatz von Zinsscaps.

Zum Bilanzstichtag waren bei Berücksichtigung der Wirkung von Zinsswaps mit einem Bezugsbetrag von 74.141 TEUR (2005: 80.420 TEUR) ca. 89 % (2005: 97 %) der Darlehensaufnahmen des Konzerns festverzinslich. Darüber hinaus bestanden Zinsscaps mit einem Bezugsbetrag von 28.250 TEUR (2005: 500 TEUR).

Währungsrisiko

Infolge der Investitionen in Ländern außerhalb des Euroraums können sich Änderungen der Wechselkurse auf die Konzernbilanz auswirken. Das resultierende Fremdwährungsrisiko ist jedoch aufgrund der Größenordnungen im Konzern von untergeordneter Bedeutung.

Fremdwährungsrisiken aus einzelnen Transaktionen, wie zum Beispiel dem Verkauf eines Geschäftsanteils, werden fallbezogen durch Devisentermingeschäfte abgesichert, sofern die Einschätzung der Marktlage dies erfordert. Die entsprechenden Sicherungsgeschäfte lauten auf die gleiche Währung wie das gesicherte Grundgeschäft. Der Konzern schließt Devisenterminkontrakte erst dann ab, wenn feste Ansprüche bzw. Verpflichtungen entstanden sind.

Zum Bilanzstichtag bestand im Konzern ein transaktionsbezogenes Devisentermingeschäft mit einem Nominalvolumen in Höhe von 738 TEUR und einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr. Der Marktwert beträgt zum 31.12.2006 41 TEUR.

Rohstoffpreisrisiko

Einem Rohstoffpreisrisiko ist der Konzern insbesondere bei der Beschaffung von Kraftstoffen ausgesetzt. In Abhängigkeit von der Marktsituation schließt der Konzern für eine Teilmenge des Kraftstoffbedarfs Preissicherungsgeschäfte ab. Zum Bilanzstichtag bestand ein Preissicherungsgeschäft über eine Restmenge von

500 metrischen Tonnen Diesel mit einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr, das mit dem negativen Marktwert in Höhe von 146 TEUR passiviert wurde.

Ausfallrisiko

Der Konzern geht Geschäftsbeziehungen auf Kreditbasis ausschließlich mit anerkannten, kreditwürdigen Dritten ein. Kunden, die mit dem Konzern Geschäfte auf Kreditbasis abschließen möchten, werden einer Bonitätsprüfung unterzogen. Zudem werden die Forderungsbestände laufend überwacht und bei erkennbaren Risiken Wertberichtigungen gebildet, so dass der Konzern darüber hinaus im Bereich der Forderungen keinem wesentlichen Ausfallrisiko ausgesetzt ist. Das maximale Ausfallrisiko besteht theoretisch in Höhe des jeweiligen Buchwertes der Forderungen.

Das Ausfallrisiko aus den derivativen Finanzinstrumenten besteht theoretisch im Ausfall eines Vertragspartners und entspricht daher den jeweiligen Buchwerten der Instrumente. Da der Konzern derivative Finanzgeschäfte nur mit Adressen erstklassiger Bonität eingeht, ist das tatsächliche Ausfallrisiko minimal.

Liquiditätsrisiko

Mit Hilfe einer mittelfristigen Liquiditätsplanung, der Streuung der Fristen der in Anspruch genommenen Darlehen und Finanzierungs-Leasingverhältnisse sowie durch bestehende Kreditlinien und Finanzierungszusagen stellt der Konzern sicher, dass die Liquidität jederzeit gewährleistet ist.

Finanzinstrumente

Zeitwert

Mit Ausnahme der unter Textziffer 35 (Kurz- und langfristige Verbindlichkeiten) aufgeführten langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten bestehen keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Buchwerten und den Zeitwerten der Finanzinstrumente.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden im HHLA Konzern zur Reduzierung des Zinsrisikos sowie in geringem Umfang zur Reduzierung des Währungs- sowie Rohstoffpreisrisikos eingesetzt. Die im Konzernabschluss bilanzierten Finanzderivate werden zum Zeitwert angesetzt. Daraus resultierende Gewinne und Verluste sind im Finanzergebnis ergebniswirksam berücksichtigt, soweit das derivative Finanzinstrument nicht in einer Cashflow-Hedge-Beziehung gebunden ist. Liegt ein Cashflow-Hedge vor, so sind die unrealisierten Gewinne und Verluste in Höhe des effektiven Anteils ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst.

Am Bilanzstichtag bestanden folgende Zinsderivate zu nachstehenden Konditionen und Laufzeiten:

| | Festzins | variabler Zinssatz | Bezugsbetrag in TEUR | Marktwerte in TEUR | | | |
|---------------------|-----------------|--------------------|----------------------|--------------------|-------------|------------|---------------|
| | | | | 31.12.2006 | | 31.12.2005 | |
| | | | | positiv | negativ | positiv | negativ |
| Zinsswaps | 2,81% bis 6,66% | 3M bis 6M EURIBOR | 74.141 | 1.025 | -360 | 15 | -1.827 |
| Zinsscaps | 3,75% bis 4,50% | 6M EURIBOR | 28.250 | 184 | 0 | 0 | 0 |
| | | | 102.391 | 1.209 | -360 | 15 | -1.827 |

Die Restlaufzeit der Zinsderivate beträgt zwischen fünf Monaten und zehn Jahren.

Darüber hinaus bestand zum Bilanzstichtag ein Preissicherungsgeschäft über eine Restmenge von 500 metrischen Tonnen Diesel mit einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr, das mit dem negativen Marktwert in Höhe von 146 TEUR passiviert wurde.

Die Zeitwerte der Derivate werden anhand von Marktnotierungen der Kontrahenten ermittelt.

Die im Finanzergebnis ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge aus den entsprechenden Grundgeschäften und den zugrunde liegenden Derivaten werden separat gezeigt. Eine Verrechnung der Aufwendungen und Erträge erfolgt nicht.

Von den ausgewiesenen Zinsswaps werden zum 31.12.2006 Finanzinstrumente mit einem Bezugsbetrag von 62.916 TEUR und einem Marktwert von 918 TEUR im Rahmen von Cashflow-Hedge-Beziehungen zur Sicherung der künftigen Zahlungsströme aus verzinlichen Verbindlichkeiten bilanziert (2005: Bezugsbetrag von 51.526 TEUR und Marktwert von –315 TEUR). Die abgesicherten Zahlungsströme werden voraussichtlich in einem Zeitraum von bis zu 10 Jahren eintreten. Der Bezugsbetrag der Zinsswaps wird dabei über die Laufzeit des Derivats jeweils dem voraussichtlichen Tilgungsverlauf der Darlehen angepasst.

Im Geschäftsjahr 2006 wurden Gewinne in Höhe von 1.192 TEUR aus zur Absicherung von Zahlungsströmen eingesetzten Finanzinstrumenten direkt im Eigenkapital erfasst (2005: Gewinne von 308 TEUR).

42 ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für Zwecke der Konzern-Kapitalflussrechnung setzt sich der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten zum 31. Dezember wie folgt zusammen

| | <u>31.12.2006</u> | <u>31.12.2005</u> |
|---|----------------------|-----------------------|
| | TEUR | TEUR |
| Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestand | 17.378 | 14.157 |
| Kurzfristige Einlagen | 4.740 | 4.147 |
| Forderungen gegen die HGV | <u>14.400</u> | <u>86.800</u> |
| | <u>36.518</u> | <u>105.104</u> |

Die Forderungen gegen die HGV betreffen täglich fällige Tagesgeldguthaben.

43 MITGLIEDER DER ORGANE

Aufsichtsrat

| | |
|---|--|
| Dr. Peter von Foerster Vorsitzender | Jurist |
| Fred Timm stellvertretender Vorsitzender | Betriebsratsmitglied |
| Harald Erven | Betriebsratsmitglied |
| Dr. Johannes Ludewig | Executive Director Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) |
| Dr. Rainer Klemmt-Nissen | Senatsdirektor in der Finanzbehörde der Freie und Hansestadt Hamburg |
| Wolfgang Rose | Landesbezirksleiter der ver.di in Hamburg |
| Uwe Schröder | Geschäftsführer der Abteilung Seehäfen der ver.di in Hamburg |
| Walter Stork | Vorstandsvorsitzender der NAVIS Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft AG, Hamburg |
| Manfred Wilkens | Betriebsratsmitglied |
| Wolfgang Weskamp | Angestellter der HHLA |
| Günther Bonz | Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Arbeit |
| Rolf Kirchfeld | Dipl.-Kaufmann |

Vorstand

| | |
|---------------------|---|
| Klaus-Dieter Peters | |
| Vorsitzender | Speditionskaufmann, Hamburg |
| Dr. Stefan Behn | Dipl.-Kaufmann, Hamburg |
| Gerd Drossel | Speditionskaufmann, Hamburg |
| Rolf Fritsch | Dipl.-Volkswirt/Dipl.-Politologe, Drochtersen |
| Dr. Roland Lappin | Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Hamburg |

44 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Die Gesellschafterin erwägt für das Jahr 2007 einen Börsengang für die HHLA AG. Im Rahmen des Börsenganges sollen rund 30 % als Stammaktien an der Börse platziert werden. Ein besonderer Bestandteil des Börsenganges ist ein spezielles Programm zur Beteiligung der Mitarbeiter, bei dem den Beschäftigten ein attraktives Angebot zum Kauf von HHLA-Aktien angeboten werden soll.

Die Immobilien und das Management der Speicherstadt und des Fischmarktes Hamburg Altona verbleiben bei der HHLA. Wegen der besonderen Bedeutung dieser Immobilien für Hamburg und die HHLA soll der Einfluss von Fremdkaktionären von vornherein ausgeschlossen werden. Hierzu sind gesonderte „Speicherstadt-Aktien“ vorgesehen, die vollständig im Eigentum der Hansestadt Hamburg verbleiben und nicht an der Börse notiert werden.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2007 wurde die Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA mit 49 % an der UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH beteiligt.

Der Bundestag hat am 25. Mai 2007 das Unternehmensteuerreformgesetz 2008 beschlossen. Die Zustimmung des Bundesrates steht noch aus. Im Falle des Inkrafttretens des Gesetzes wird die durchschnittliche Ertragsteuerbelastung von Körperschaften auf unter 30 % abgesenkt. Der Konzern erwartet hieraus einen Aufwand aus der Anpassung der Bewertung latenter Steuern von rd. 10 Mio. EUR.

Hamburg, 25. Juni 2007

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT

Klaus-Dieter Peters Dr. Stefan Behn Gerd Drossel Rolf Fritsch Dr. Roland Lappin

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES DER HHLA NACH GESCHÄFTSFELDERN PER 31. DEZEMBER 2006

| Name und Sitz des Unternehmens | Höhe des Anteils am Kapital | | Eigen- kapital in TEUR | Ergebnis des Geschäftsjahres | |
|---|--------------------------------|---------------|------------------------------|---------------------------------|---------|
| | direkt % | indirekt % | | Jahr | in TEUR |
| <u>Geschäftsfeld "Container"</u> | | | | | |
| HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | 100,0 | | 91.410 | 2006 | 0 |
| HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | | 100,0 | 1.909 | 2006 | 0 |
| LZU Leercontainer Zentrum Unikai GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 65,0 | 1.394 | 2006 | 1.008 |
| HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | | 100,0 | 7.669 | 2006 | 0 |
| HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 14.297 | 2006 | 2.200 |
| CTT Besitzgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 87 | 2006 | 37 |
| DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg | 23,1 | 17,3 | 1.212 | 2006 | 227 |
| UNIKAI Hafenbetrieb GmbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | | 100,0 | 3.500 | 2006 | 0 |
| HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 74,9 | 63.545 | 2006 | 35.112 |
| SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | | 74,9 | 600 | 2006 | 0 |
| Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg | | 37,5 | 52 | 2006 | 2 |
| HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 74,9 | 5.241 | 2006 | 5 |
| CuxPort GmbH, Cuxhaven | | 25,1 | 3.775 | 2006 | 1.013 |
| HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | 100,0 | | 74.938 | 2006 | 0 |
| Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | | 100,0 | 26 | 2006 | 0 |
| SC HPC Ukraina, Odessa/Ukraine ¹⁾³⁾ | | 100,0 | — | — | |
| Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven | 50,0 | | -33 | 2006 | 7 |
| Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven | 50,0 | | 29 | 2006 | 0 |
| <u>Geschäftsfeld "Intermodal"</u> | | | | | |
| HHLA Intermodal GmbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | 100,0 | | 29.039 | 2006 | 0 |
| CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | | 100,0 | 256 | 2006 | 0 |
| combisped Hanseatische Spedition GmbH, Lübeck ¹⁾²⁾⁵⁾ | | 100,0 | 12.600 | 2006 | 0 |
| CTL Container Terminal Lübeck GmbH, Lübeck ¹⁾²⁾⁵⁾ | | 100,0 | 4.755 | 2006 | 5 |
| METRANS a.s., Prag/Tschechien ¹⁾³⁾ | | 50,1 | — | — | |
| METRANS (Danubia) a.s., Danube/Slowakei ¹⁾³⁾ | | 50,1 | — | — | |
| METRANS (Deutschland) GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 50,1 | 93 | 2006 | 37 |
| METRANS (Danubia) Kft., Gyor/Ungarn ¹⁾³⁾ | | 50,1 | — | — | |
| METRANS (Moravia) a.s., Zlin/Tschechien ¹⁾³⁾ | | 50,1 | — | — | |
| METRANS Adria D.O.O., Koper/Slowenien ¹⁾⁴⁾ | | 50,1 | — | — | |
| TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt/Main | | 50,0 | 3.900 | 2006 | 3.630 |
| TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt/Main | | 50,0 | 114 | 2006 | 7 |
| HHLA Intermodal Verwaltung Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 21 | 2006 | 0 |
| POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg | | 33,3 | 3.454 | 2006 | 1.342 |
| POLZUG Intermodal Polska sp. zo.o., Warschau/Polen | | 33,3 | 4.525 | 2006 | 1.131 |

| Name und Sitz des Unternehmens | Höhe des Anteils am Kapital | | Eigen- kapital in TEUR | Ergebnis des Geschäftsjahres | |
|---|--------------------------------|----------|------------------------------|---------------------------------|---------|
| | direkt | indirekt | | Jahr | in TEUR |
| | % | % | | | |
| Silk Road Express Georgia LLC, Poti/Georgien ⁴⁾ | | 24,9 | — | | — |
| <u>Geschäftsfeld "Logistik"</u> | | | | | |
| HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 51,0 | 13.248 | 2006 | 1.115 |
| Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ | | 51,0 | 711 | 2006 | 557 |
| UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | 100,0 | | 1.703 | 2006 | 0 |
| ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg | | 50,0 | 209 | 2006 | 24 |
| HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | 100,0 | | 1.023 | 2006 | 0 |
| HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | | 100,0 | 102 | 2006 | 0 |
| Uniconsult Universal Transport Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | | 100,0 | 75 | 2006 | 0 |
| HHLA Rhenus Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG, Hamburg | 49,0 | | 2.966 | 2006 | -1.415 |
| HHLA Rhenus Logistics Altenwerder Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg | 49,1 | | 49 | 2006 | 1 |
| HHLA Rhenus Logistics GmbH, Hamburg ¹⁾ | 51,0 | | 1.573 | 2006 | 564 |
| Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ⁴⁾ | 49,0 | | — | | — |
| <u>Geschäftsfeld "Immobilien"</u> | | | | | |
| Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | 100,0 | | 2.505 | 2006 | 0 |
| GHL Erste Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien- Verwaltung mbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | 100,0 | | 2.556 | 2006 | 0 |
| GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien- Verwaltung mbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | 100,0 | | 26 | 2006 | 0 |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | 100,0 | | 8.184 | 2006 | 0 |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 6.590 | 2006 | 10 |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block T mbH, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | 100,0 | | 1.327 | 2006 | 0 |
| <u>Holding</u> | | | | | |
| HHLA-Personal-Service-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾²⁾⁵⁾ | 100,0 | | 45 | 2006 | 0 |
| "CAP SAN DIEGO" Betriebsgesellschaft mbH, Hamburg ⁴⁾ | 33,3 | | — | — | |
| Egon Wenk Umschlag- und Logisticgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 30 | 2006 | 1 |

1) Verbundenes Unternehmen

2) Mit diesen Unternehmen bestanden in 2006 Ergebnisabführungsverträge.

3) Bei diesen Unternehmen wurde die Ausnahmeregelung gemäß § 313 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen

4) Bei diesen Unternehmen wurde die Ausnahmeregelung gemäß § 313 Abs. 1 Nr. 4 HGB in Anspruch genommen

5) Bei diesen Unternehmen wird die Offenlegungserleichterung des § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

KONZERNLAGEBERICHT HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

GESCHÄFTSJAHR 2006

| <u>HHLA Konzern in Zahlen</u> | | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>△ %</u> |
|---|--------|-------------|-------------|------------|
| Gesamtleistung | Mio. € | 1.024,8 | 839,0 | 22,1% |
| Umsatzerlöse | Mio. € | 1.017,4 | 832,9 | 22,2% |
| EBITDA | Mio. € | 296,4 | 210,2 | 41,0% |
| EBIT | Mio. € | 218,1 | 146,6 | 48,8% |
| EBT | Mio. € | 186,8 | 113,7 | 64,3% |
| Konzernjahresüberschuss | | | | |
| — vor Ertragsteuern | Mio. € | 186,8 | 113,7 | 64,3% |
| — nach Ertragsteuern | Mio. € | 116,9 | 69,4 | 68,4% |
| — nach Anteilen Dritter | Mio. € | 97,1 | 57,2 | 69,8% |
| Cashflow aus operativer Tätigkeit | Mio. € | 199,7 | 160,7 | 24,3% |
| Investitionen (Immaterielle Vermögenswerte/Sachanlagevermögen/ Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien) | | | | |
| | Mio. € | 204,7 | 117,4 | 74,4% |
| Vermögensstruktur | | | | |
| Langfristiges Vermögen | Mio. € | 977,7 | 796,6 | 22,7% |
| Kurzfristiges Vermögen | Mio. € | 221,9 | 249,2 | -10,9% |
| davon zur Veräußerung gehaltenes langfristiges Vermögen | Mio. € | 3,5 | 0,0 | — |
| Aktiva | Mio. € | 1.199,6 | 1.045,8 | 14,7% |
| Kapitalstruktur | | | | |
| Eigenkapital | Mio. € | 258,7 | 151,9 | 70,3% |
| davon gezeichnetes Kapital | Mio. € | 53,3 | 53,3 | 0,0% |
| Langfristige Verbindlichkeiten | Mio. € | 736,4 | 726,3 | 1,4% |
| davon sonstige Rückstellungen | Mio. € | 39,0 | 29,7 | 31,3% |
| davon Pensionsrückstellungen | Mio. € | 377,4 | 384,0 | -1,7% |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten | Mio. € | 204,6 | 167,6 | 22,1% |
| davon Rückstellungen (ohne Steuerrückstellungen) | Mio. € | 14,6 | 9,2 | 58,7% |
| Passiva | Mio. € | 1.199,6 | 1.045,8 | 14,7% |
| Personalbestand | 31.12 | 4.215 | 3.869 | 8,9% |
| Eigenkapitalquote | % | 21,6 | 14,5 | 49,0% |
| ROCE — aktivische Ermittlung | | | | |
| EBIT | Mio. € | 218,1 | 146,6 | 48,8% |
| ∅ Betriebsvermögen | Mio. € | 893,3 | 758,5 | 17,8% |
| ROCE HHLA | % | 24,4 | 19,3 | 26,4% |

- Überdurchschnittliches Wachstum des Konzerns
- Ertragslage erneut verbessert
- Investitionsvolumen nochmals erhöht

Organisation und Strategie

Der HHLA Konzern

Der HHLA Konzern konzentriert sich als Logistikkonzern mit 42 konsolidierten Unternehmen auf die Leitung von und die Beteiligung an Gesellschaften, deren Gegenstand Geschäfte der Seehafenverkehrswirtschaft und der Erwerb, die Vermietung, und die Entwicklung von Immobilien ist. Somit verbindet der HHLA Konzern die Flexibilität, Kreativität und Schnelligkeit mittelständisch geprägter Unternehmenseinheiten mit den Synergien, Mengeneffekten und der Kapitalkraft eines Konzerns. Damit kann der HHLA Konzern in den dynamisch wachsenden Märkten schnell agieren und nah am Kunden sein.

Der HHLA Konzern hat unter Führung der strategischen Management-Holding, der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, seinen im Geschäftsjahr 2003 begonnenen Umbau zu einem integrierten Logistikkonzern im Geschäftsjahr 2006 abgeschlossen.

Der Konzern gliedert sich in die folgenden vier Geschäftsfelder:

- Container
- Intermodal
- Logistik
- Immobilien

Der größte Standort des HHLA Konzerns ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Strategie

Zwei Faktoren haben das Geschäftsjahr 2006 des HHLA Konzerns besonders geprägt:

- Im Geschäftsfeld Container wurden weitere große Investitionsvorhaben zügig umgesetzt.
- Die konzernweiten Geschäftsprozesse wurden weiter optimiert, die Konzernrechnungslegung auf International Financial Reporting Standards (IFRS) umgestellt.

1 Konzernlage und Geschäftsverlauf

1.1 Konzernentwicklung

- Marktpositionen weiter ausgebaut

Der HHLA Konzern hat die Wachstumschancen des günstigen ökonomischen Umfelds im Jahr 2006 genutzt. Mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten und einer insgesamt sehr erfreulichen Entwicklung konnte die HHLA den Erfolgskurs in ihren vertikal integrierten Geschäftsfeldern Container, Intermodal, Logistik und Immobilien fortsetzen. Alle Geschäftsfelder trugen im Berichtsjahr zu einer nennenswerten Umsatz- und Ergebnisverbesserung bei. Der HHLA Konzern ist für den Hamburger Hafen nach wie vor die bedeutendste Unternehmensgruppe. Besonders erfreulich ist die hohe Wachstumsdynamik in den Geschäftsfeldern Container und Intermodal. Diese beiden Geschäftsfelder profitieren überproportional vom Anstieg der Weltcontainerverkehre, der mit 11 % mehr als zwei Mal so hoch wie das globale BIP-Wachstum ausfällt.

Mit einem Konzernumsatz von 1.017,4 Mio. EUR hat der HHLA Konzern erstmalig die 1 Mrd.-Marke überschritten. Das Konzernergebnis vor Steuern konnte von 113,7 Mio. EUR im Vorjahr auf 186,8 Mio. EUR gesteigert werden.

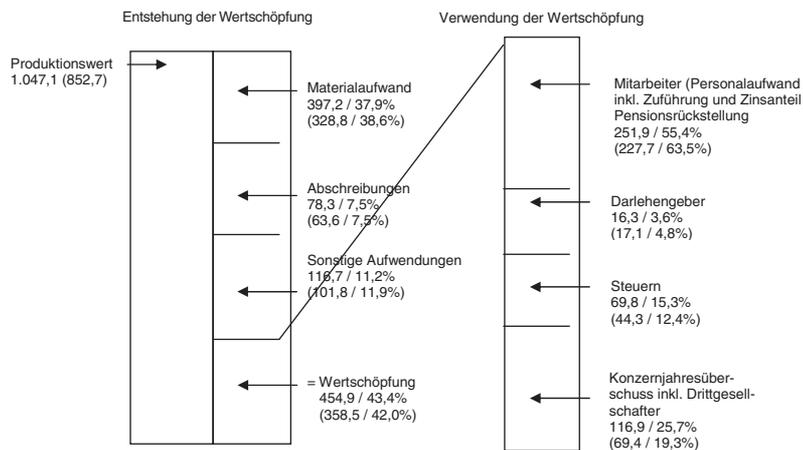
Die Wertschöpfung des HHLA Konzerns betrug 454,9 Mio. EUR und stieg damit um 26,9 % im Vergleich zum Vorjahr. Sie ergibt sich aus dem Produktionswert abzüglich der Vorleistungen wie Materialaufwand, Abschreibun-

gen und sonstigen Kosten und verteilt sich auf die Anspruchsberechtigten des HHLA Konzerns wie Mitarbeiter, Gesellschafter oder die Kommune.

Die Analyse von Entstehung und Verwendung der Wertschöpfung verdeutlicht, welchen sozialen und gesellschaftlichen Mehrwert der HHLA Konzern durch nachhaltiges Wirtschaften schafft. Der größte Anteil der Wertschöpfung ging an die Mitarbeiter. Darin enthalten sind Löhne, Gehälter, Sozialleistungen und Rentenverpflichtungen. Mit den Steuern entfiel ein weiterer großer Beitrag auf die Kommune. Der Anteil, der auf das Unternehmen entfällt, wird zum größten Teil zur Thesaurierung verwendet.

Das Entstehen der Wertschöpfung und die Verwendung

(Mio. €, Vorjahreszahlen in Klammern)/(Prozent, Vorjahreszahlen in Klammern)



1.2 Wirtschaftliches Umfeld

- Transportvolumen wächst stärker als der Welthandel

Die Weltwirtschaft befindet sich mit einem kräftigen BIP-Wachstum von rd. 4 % unverändert im Aufschwung. Die weltweite Wachstumsrate liegt damit weiterhin oberhalb des langjährigen Durchschnitts, obwohl die konjunkturelle Dynamik in den USA und Japan im Jahresverlauf leicht nachließ. Demgegenüber verzeichnen die Länder der Europäischen Union (EU-25) einen spürbaren Anstieg von 1,7 % im Jahr 2005 auf 2,8 % im Jahr 2006. Innerhalb der Eurozone liegt das Wirtschaftswachstum mit 2,6 % gleichermaßen über dem Vorjahreswert. Neben den positiven Effekten aus der wirtschaftlichen Belebung innerhalb der EU gehen starke Wachstumsimpulse für die Weltwirtschaft weiterhin vor allem von Asien und Russland aus.

Im Sog dieser robusten Weltkonjunktur verbucht die deutsche Wirtschaft nach Jahren eher moderaten Wachstums 2006 ebenfalls eine deutliche BIP-Zunahme von 2,7 %. Die Freie und Hansestadt Hamburg erreicht mit 2,9 % ein über dem Bundesschnitt liegendes Wirtschaftswachstum und profitiert dabei als internationaler Logistikstandort durch den Hafen in besonderem Maße von der überproportionalen Zunahme des Welthandels, der nach wie vor etwa doppelt so schnell wächst wie das weltweite BIP.

Der Hamburger Hafen erzielt dank seiner verkehrsgeographisch günstigen Lage als logistische Drehscheibe zwischen Fernost, Amerika, dem Ostseeraum sowie dem zentral- und osteuropäischen Hinterland im Containerumschlag erneut einen deutlichen Anstieg um 9,6 % auf 8,86 Mio. TEU. Hamburg hat damit abermals seinen Marktanteil innerhalb der Hamburg-Antwerpen-Range gesteigert — in den Nordkontinenthäfen ist im Berichtsjahr insgesamt ein Umschlagwachstum von 8,6 % auf 29,95 Mio. TEU erzielt worden. Die höchsten Zuwachsraten beim Containerverkehr verzeichnet Hamburg mit seinen Handelspartnern aus Russland (+41,3%), Malaysia (+38,3%), Südkorea (+28,3%) und China (+19,7%).

1.3 Entwicklung der Geschäftsfelder

- HHLA Geschäftsfelder setzen Umsatzsteigerungen fort

Das **Geschäftsfeld Container** trug maßgeblich zu der guten Entwicklung der Umsätze 2006 bei.

Die HHLA Container Terminals in Hamburg, Lübeck und Odessa haben 2006 insgesamt 6,6 Mio. TEU umgeschlagen. Dies entspricht einer deutlich über dem Gesamthafen liegenden Wachstumsrate von 18,2 %, die sich in einem deutlichen Anstieg des konsolidierten Segmentumsatzes des Geschäftsfeldes von 473,2 Mio. EUR auf 587,9 Mio. EUR niederschlägt.

Die HHLA Containerterminals im Hamburger Hafen schlugen 2006 bei einer Wachstumsrate von 16,1 % 6,1 Mio. TEU um.

Durch dieses überproportionale Umschlagswachstum der Terminals konnte der HHLA Konzern seinen Anteil am Gesamtcontainerumschlag im Hamburger Hafen von 65,2 % auf 69,1 % ausbauen. Die HHLA hat damit ihre Marktführerschaft beim Containerumschlag im Hamburger Hafen im Jahr 2006 weiter gefestigt.

Besonderen Anteil an diesem Umsatz hatte die HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH (CTB). Trotz der Umbaumaßnahmen zur Kapazitätserweiterung blieben die Produktivitäten auf hohem Niveau.

Bei der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH (CTA) wurden wesentliche Elemente der dritten Ausbauphase des Containerterminals umgesetzt.

Die HHLA Container Terminal Tollerort GmbH (CTT) hat Anfang des Jahres den Rosshafenterminal erworben.

Die HPC Ukraine, eine Tochtergesellschaft der HPC GmbH, erwarb im Berichtsjahr eine weitere Containerbrücke. Hierdurch wurde die Voraussetzung für eine Steigerung der Containerumschlagsmenge geschaffen.

Geprägt durch umfangreiche Ausbau- und Umbaumaßnahmen im Geschäftsfeld Container hatte das Geschäftsfeld mit 133,4 Mio. EUR auch 2006 den größten Anteil an den Investitionstätigkeiten im HHLA Konzern.

Die Gesellschaften im **Geschäftsfeld Intermodal** profitierten 2006 weiterhin vom Umschlagswachstum im Hamburger Hafen.

Der konsolidierte Segmentumsatz des Geschäftsfeldes Intermodal stieg um 22,1 % auf 279,5 Mio. EUR.

Während die Zugoperateure (Metrans, Polzug und Transfracht) ein Mengenwachstum von 14,3 % verzeichnen konnten, wies die combisped Hanseatische Spedition GmbH ein Mengenwachstum von 79,9 % aus. Die Mengen- und Umsatzentwicklung für die über den Containerterminal Lübeck abgewickelten Transporte in den Ostseeraum blieben im abgelaufenen Geschäftsjahr hinter den Erwartungen zurück.

Das **Geschäftsfeld Logistik** konnte die anhaltende Dynamik des Hamburger Hafens auch 2006 für sich nutzen. Der konsolidierte Segmentumsatz des Geschäftsfeldes stieg von 96,6 Mio. EUR um 15,0 % auf 111,1 Mio. EUR. Das Frucht- und Kühlzentrum konnte seine Stellung als etablierter Fruchturnschlagsplatz deutlich ausbauen. Der Gesamtumschlag übertrifft das Vorjahr um 26,2 %. Die auf Fahrzeuglogistik spezialisierte UNIKAI Lagerei und Speditionsgesellschaft erzielte eine Umsatzsteigerung von 17,1 %.

Das **Geschäftsfeld Immobilien** ist der einzige operative Bereich, der direkt in der HHLA Holding angesiedelt ist, soweit er nicht bereits in Objektgesellschaften rechtlich verselbstständigt ist.

Alle Aktivitäten des Geschäftsfeldes trugen zu einer Umsatzsteigerung bei. Im Bereich der Logistikflächen wurde nahezu Vollvermietung erreicht. Die Segmentumsätze des Geschäftsfeldes Immobilien und Holding stiegen um 14,1 % auf 38,9 Mio. EUR (Vorjahr 34,1 Mio. EUR).

1.4 Personalmanagement

- Anzahl der Mitarbeiter deutlich gestiegen

Der weltweite Mitarbeiterbestand des HHLA Konzerns betrug am 31. Dezember 2006 insgesamt 4.215 Mitarbeiter (2005: 3.869 Mitarbeiter). Davon waren 1.957 Lohnempfänger (2005: 1.661), 2.146 Gehaltsempfänger (2005: 2.094) sowie 112 Auszubildende (2005: 114).

Die meisten Mitarbeiter waren auch im Jahr 2006 im Geschäftsfeld Container beschäftigt.

| | <u>Gehaltsempfänger</u> | <u>Lohnempfänger</u> | <u>Auszubildende</u> | <u>Summe</u> |
|-------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| Holding | 304 | 38 | 77 | 419 |
| Container | 1.151 | 1.449 | 30 | 2.630 |
| Intermodal | 360 | 256 | 2 | 618 |
| Logistik | 271 | 188 | 0 | 459 |
| Immobilien | 60 | 26 | 3 | 89 |
| | 2.146 | 1.957 | 112 | <u>4.215</u> |

Wiederum stand die Gesundheit der Mitarbeiter im Mittelpunkt des Personalmanagements. So wurde die Einführung von orthopädischen Zusatzmodulen für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen und arbeitsplatzspezifischen Kurzübungsprogrammen für die Beschäftigten im Hafenumschlag abgeschlossen. Unfallhäufigkeit und Unfallschwere auf Seeschiffen veranlassen die HHLA Containerterminals zur Dokumentation der Gefahrenquellen auf Seeschiffen. Dies ist ein Beitrag zur Verbesserung des Arbeitsschutzes und zur Risikominimierung für die dort tätigen Mitarbeiter.

Die Anzahl der gewerblichen Unfälle konnte 2006 um rund 40 % gesenkt werden.

Im Berichtsjahr wurde mit der Einführung von Lebensarbeitszeitkonten sozial- und gesellschaftspolitische Verantwortung wahrgenommen. Ziel ist es, den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern durch die Ansammlung von Wertguthaben eine sozialversicherungsrechtlich abgesicherte Freistellung vor dem Renteneintritt unter Beibehaltung der vollen tariflichen Ansprüche zu ermöglichen. Das Guthaben wurde durch die Gesellschaft in einen Geldmarkt- oder Investmentfonds eingezahlt.

Durch den 2006 erfolgten Abschluss des Tarifvertrages „Demografischer Wandel, globaler Wettbewerb und betriebliche Sozialpolitik“ wurde ein Instrumentarium zur Vorbereitung auf den demografischen Wandel geschaffen. Hierbei wurden auf Basis betrieblicher Altersstrukturanalysen Ansätze und Instrumente einer altersgerechten betrieblichen Sozialpolitik entwickelt, um die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiterschaft in ausreichender Qualität aufrecht zu erhalten.

Auch im Jahr 2006 wurde die HSL Hamburg School of Logistics im Rahmen einer Partnerschaft gefördert. Die Hamburg School of Logistics konzentriert sich auf die Bereiche Management und Logistik und bietet Programme in Forschung, Lehre und Weiterbildung an.

Zum Hamburger Ausbildungszentrum II wurden weiterhin Patenschaften gehalten.

In der konzerneigenen Fachschule des HHLA Konzerns wurden 2006 über 437 Schulungsmaßnahmen durchgeführt. An den Schulungsmaßnahmen nahmen über 2.000 Konzernmitarbeiter teil.

1.5 Forschung und Entwicklung im Konzern

- Weiterentwicklung der Terminalsteuerung

Der verschärfte Wettbewerb auf den nationalen und internationalen Märkten und die wachsenden Ansprüche der Kunden an Produktivität, Flexibilität und Qualität erzeugen einen erheblichen Innovationsdruck bei den Gesellschaften des HHLA Konzerns. Daran orientierte Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten wurden im Berichtsjahr fortgesetzt. Sie tragen zur Schaffung von Dienstleistungen bei, die von den Kunden nachgefragt werden und sorgen dafür, dass die HHLA-Gesellschaften im Wettbewerb um die produktivste Lösung auch in Zukunft gut aufgestellt sind.

So hat der HHLA Konzern auch 2006 die eingesetzten Technologien und Dienstleistungen weiterentwickelt. Dazu gehören unter anderem die Entwicklung eines neuen Containerbetriebssystems für den HHLA Container Terminal Tollerort. In Zusammenarbeit mit der TU Harburg und Thyssen-Krupp wurde ein Fertigbauteilsystem zur Flachgründung von Kranfahrbahnen für die Blocklager des HHLA Container Terminals Burchardkai entwickelt. Das Förderprojekt MaTIB (Management für Transport und Incidents), mit dessen Hilfe über ein IT-gestütztes Workflow-Management mehr Verkehr auf die Schiene gebracht werden soll, wurde fortgeführt.

1.6 Sonstige wichtige Vorgänge des Geschäftsjahres

- Bestand an Logistikimmobilien aufgestockt

Die Tochtergesellschaft HHLA Container Terminal Tollerort GmbH hat mit Wirkung ab 1. Januar 2006 die Rosshafen Terminal GmbH erworben. Der HHLA Konzern hat mit diesem Erwerb seinen Bestand an Logistikimmobilien erheblich vergrößert und festigt damit seine Position als Anbieter von attraktiven Logistikimmobilien.

2. Finanzbericht

- Umstellung auf die Internationale Rechnungslegung IFRS

Die Entscheidung der EU, ab dem Jahr 2005 die Bilanzierung nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) verbindlich für alle börsennotierten Unternehmen zu machen, hat erheblichen Einfluss auf die deutsche Rechnungslegungspraxis genommen. Mit den IFRS wurde die Möglichkeit geschaffen, den Jahresabschluss international vergleichbar und transparenter zu machen, was angesichts von Globalisierung und Internationalisierung der Wirtschaft immer mehr an Bedeutung gewinnt.

Der HHLA Konzern stellte sich dieser Herausforderung und legt erstmals zum 31. Dezember 2006 einen befreiten IFRS Konzernabschluss nach § 315a HGB vor.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfolgte unter Anwendung von IFRS 1.

| <u>Wesentliche Finanzzahlen</u> | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>Δ %</u> |
|---|-------------|-------------|------------|
| Umsatzerlöse | 1.017,4 | 832,9 | 22,2 |
| Cashflow aus operativer Tätigkeit | 199,7 | 160,7 | 24,3 |
| Operatives Konzernergebnis EBIT | 218,1 | 146,6 | 48,8 |

2.1 Unternehmensteuerung

- Gesamtkapitalverzinsung (ROCE) übersteigt die 20 %-Marke

Auch im Geschäftsjahr 2006 verfolgte der HHLA Konzern erfolgreich das Unternehmensziel, den Unternehmenswert durch Stärkung der Marktposition und deutliches Wachstum der Geschäftsfelder Container, Intermodal, Logistik und Immobilien nachhaltig zu steigern.

Die zentrale wertorientierte Steuerungsgröße innerhalb des HHLA Konzerns ist die Gesamtkapitalverzinsung (ROCE).

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>Δ in %-Pkten.</u> |
|------------|-------------|-------------|--------------------------|
| ROCE | 24,4 % | 19,3% | 5,1 |

Der ROCE konnte im laufenden Geschäftsjahr von 19,3 % auf 24,4 % gesteigert werden. Dazu trug das zur gestiegenen Kapitalbindung überproportional verbesserte operative Konzernergebnis (EBIT) bei. Im Berichtsjahr betrug das operative Konzernergebnis (EBIT) 218,1 Mio. EUR vor Anteilen Dritter (Vorjahr 146,6 Mio. EUR)

Im HHLA Konzern wird der ROCE wie folgt berechnet:

$$\text{ROCE} = \frac{\text{Ergebnis vor Steuern und vor Zinsen, vor Anteilen Dritter (EBIT)}}{\text{durchschnittliches Betriebsvermögen}}$$

Der Zähler setzt sich zusammen aus dem Ergebnis vor Steuern, vor dem bilanziellen Zinsergebnis, vor dem zurechenbaren Zinsaufwand für Pensionsrückstellungen (IC) und vor den Anteilen anderer Gesellschafter. Der Nenner wird aktivisch bestimmt; er errechnet sich aus dem Nettoanlagevermögen (immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagevermögen, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und finanzielle Vermögenswerte) und dem Nettoumlaufvermögen (Vorräte plus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen).

2.2 Ertragsentwicklung

- Konzernergebnis übertrifft die guten Vorjahresvergleichszahlen deutlich

Übersicht ausgewählter Ergebniszahlen HHLA Konzern

| | | 2006 | 2005 | △ % |
|-------------------------------|--------|---------|-------|------|
| Gesamtleistung | Mio. € | 1.024,8 | 839,0 | 22,1 |
| Umsatzerlöse | Mio. € | 1.017,4 | 832,9 | 22,2 |
| EBIT | Mio. € | 218,1 | 146,6 | 48,8 |
| EBT | Mio. € | 186,8 | 113,7 | 64,3 |
| Konzernjahresüberschuss | | | | |
| — nach Ertragsteuern | Mio. € | 116,9 | 69,4 | 68,4 |
| — nach Anteilen Dritter | Mio. € | 97,1 | 57,2 | 69,8 |

Der HHLA Konzern hat im Geschäftsjahr 2006 sämtliche Planzahlen übertroffen. Die anhaltende Umschlagsdynamik im Hamburger Hafen und die stetige Optimierung des Gesamtsystems trugen hierzu wesentlich bei. Die Gesamtleistung des HHLA Konzerns erreichte im Berichtsjahr 2006 1.024,8 Mio. EUR. Damit stieg die Leistung des HHLA Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 22,1 % (185,8 Mio. EUR). Der Konzernumsatz stieg im Berichtsjahr um 184,5 Mio. EUR auf 1.017,4 Mio. EUR und überschritt damit erstmalig in der Firmengeschichte der HHLA die 1 Mrd. EUR-Marke. Das operative Konzernergebnis (EBIT) erreichte im Geschäftsjahr 2006 218,1 Mio. EUR und lag damit um 48,8 % über dem Vorjahr. Alle Geschäftsfelder trugen maßgeblich zu dieser Ergebnissteigerung bei. Wesentlichen Anteil hieran hatte jedoch das Geschäftsfeld Container, welches auch in diesem Jahr absolut betrachtet den höchsten Beitrag zum Konzernergebnis beisteuerte.

Der Materialaufwand ist im Geschäftsjahr 2006 parallel zum Anstieg der Gesamtleistung um 20,8 % auf nunmehr 397,2 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 328,8 Mio. EUR). Die Materialaufwandsquote (Materialaufwand/Gesamtleistung) beträgt 38,8 % (Vorjahr: 39,2 %).

Auf Grund der Zunahme des Mitarbeiterbestands um 346 auf 4.215 Mitarbeiter (Vorjahr: 3.869) ist der Personalaufwand (ohne Zinsanteil Pensionsrückstellung) im Geschäftsjahr 2006 um 11,7 % auf 236,8 Mio. EUR (Vorjahr: 212,0 Mio. EUR) gestiegen. Die Personalaufwandsquote (Personalaufwand/Gesamtleistung) beträgt 23,1 % (Vorjahr: 25,3 %).

Das Finanzergebnis von –31,3 Mio. EUR liegt auf Vorjahresniveau (Vorjahr: –32,9 Mio. EUR).

Umsatzerlöse des am 31. Dezember 2006 endenden Geschäftsjahres nach Geschäftsfeldern

| | Geschäftsfelder | | | |
|---|-----------------|------------|----------|----------------------|
| | Container | Intermodal | Logistik | Immobilien & Holding |
| Geschäftsumsatzerlöse des Geschäftsfeldes | 672.378 | 316.011 | 121.533 | 149.998 |
| Erlöse innerhalb des Geschäftsfeldes | 82.678 | 34.849 | 7.307 | 86 |
| Zwischensumme | 589.700 | 281.162 | 114.226 | 149.912 |
| Erlöse zwischen den Geschäftsfeldern | 1.843 | 1.645 | 3.083 | 110.993 |
| konsolidierter Geschäftsfeldumsatz | 587.857 | 279.517 | 111.143 | 38.919 |

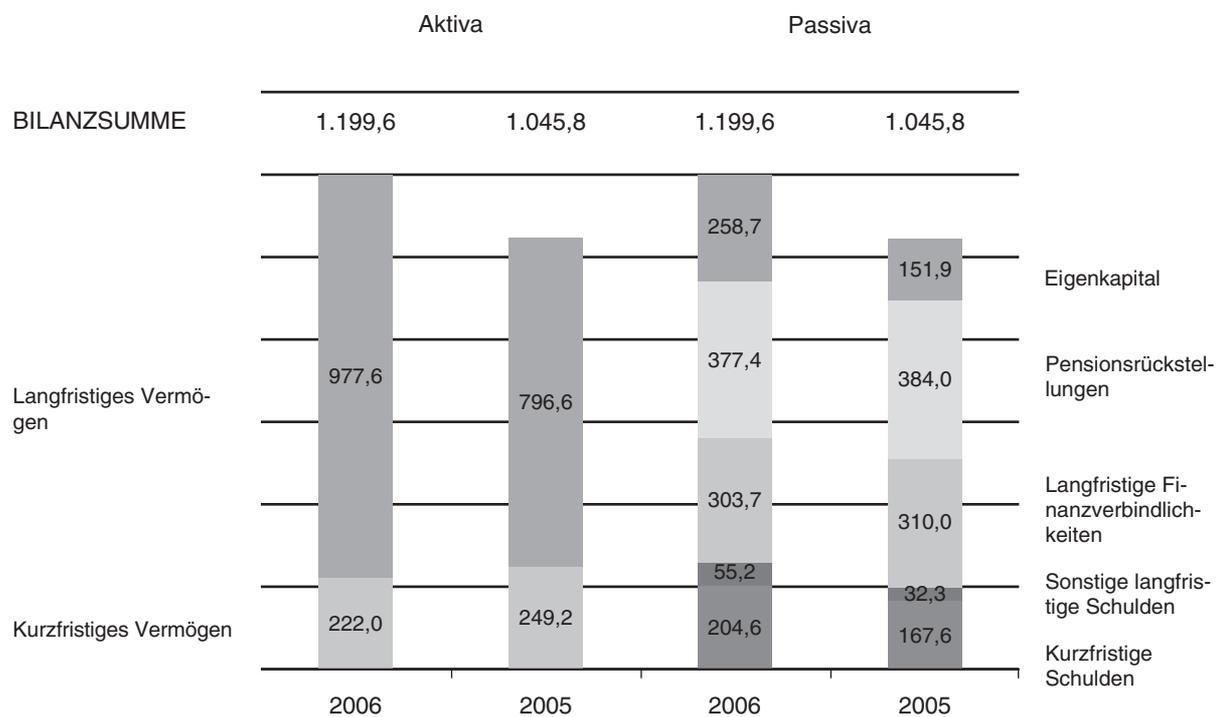
Umsatzerlöse des am 31. Dezember 2005 endenden Geschäftsjahres nach Geschäftsfeldern

| | Geschäftsfelder | | | |
|---|-----------------|------------|----------|----------------------|
| | Container | Intermodal | Logistik | Immobilien & Holding |
| Geschäftsumsatzerlöse des Geschäftsfeldes | 540.450 | 252.189 | 105.121 | 142.362 |
| Erlöse innerhalb des Geschäftsfeldes | 65.934 | 20.641 | 5.336 | 3 |
| Zwischensumme | 474.516 | 231.548 | 99.785 | 142.359 |
| Erlöse zwischen den Geschäftsfeldern | 1.279 | 2.566 | 3.185 | 108.238 |
| konsolidierter Geschäftsfeldumsatz | 473.237 | 228.982 | 96.600 | 34.121 |

2.3 Vermögens- und Kapitalstruktur

- Eigenkapitalquote auf 21,6 % gestiegen

Entwicklung der HHLA Konzernbilanz:

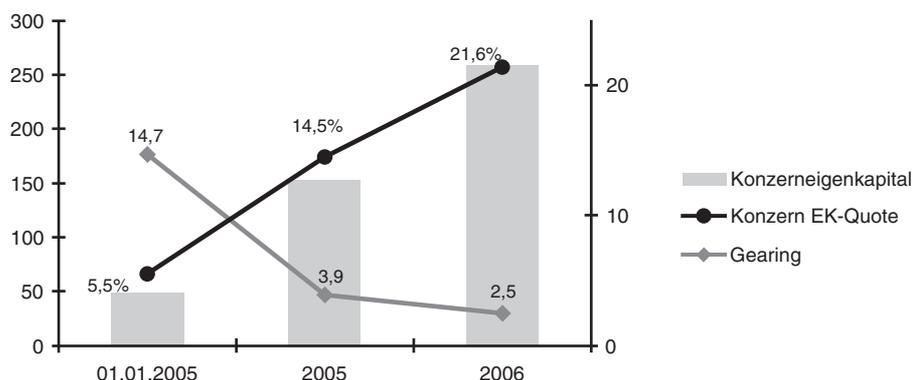


Das Konzerneigenkapital zum 31. Dezember 2006 beträgt 258,7 Mio. EUR (Vorjahr 151,9 Mio. EUR). Die Konzernbilanzsumme stieg im Berichtsjahr um 153,8 Mio. EUR und betrug zum 31. Dezember 2006 1.199,6 Mio. EUR. Die hohe Investitionstätigkeit hielt auch 2006 an. Das Anlagevermögen konnte bei einer Anlagenintensität von 75,7 % (Vorjahr 68,6 %) von 717,1 Mio. EUR zum 31. Dezember 2005 um 26,6 % auf 907,9 Mio. EUR zum Bilanzstichtag erhöht werden.

Die Pensionsrückstellungen gingen im Geschäftsjahr um 6,6 Mio. EUR zurück und betragen zum Bilanzstichtag 377,4 Mio. EUR.

Bei der Ermittlung der Pensionsrückstellung wurde ein Diskontierungszinssatz von 4,25 % (Vorjahr 4,00 %) angesetzt.

Entwicklung von Konzerneigenkapital, Eigenkapitalquote und Gearing Ratio



Definition Gearing Ratio: $\frac{\text{Nettofinanzschulden} + \text{Pensionsrückstellung}}{\text{Konzerneigenkapital}}$

Die Nettofinanzschulden im Zähler ergeben sich aus Kreditverbindlichkeiten abzüglich liquider Mittel. Im Nenner steht das Konzerneigenkapital zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2006.

2.4 Investitionen und Finanzierung

- Deutlich gestiegenes Investitionsvolumen konnte nahezu aus dem Cashflow der laufenden Geschäftstätigkeit finanziert werden

Investitionsvolumen nach Geschäftsfeldern Angaben Mio. €

| | Container | Intermodal | Logistik | Immobilien | Holding | Gesamt |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Immaterielle Vermögenswerte | 39,5 | 0,8 | 0,6 | — | 0,6 | 41,5 |
| Sachanlagen und als Finanzinvestition | | | | | | |
| gehaltene Immobilien | 92,9 | 26,5 | 15,7 | 1,8 | 23,9 | 160,8 |
| finanzielle Vermögenswerte | 1,0 | 0,1 | — | — | 1,3 | 2,4 |
| Anlagevermögen 2006 | 133,4 | 27,4 | 16,3 | 1,8 | 25,8 | 204,7 |
| Anlagevermögen 2005 | 81,7 | 13,3 | 7,3 | 2,5 | 12,6 | 117,4 |
| Veränderung in % | 63,3 | 106,0 | 123,3 | -28,0 | 104,8 | 74,4 |

Auch im Jahr 2006 setzte der HHLA Konzern seine hohe Investitionstätigkeit fort. Den absolut höchsten Anteil hatte das Geschäftsfeld Container. Mit 133,4 Mio. EUR hatte das Geschäftsfeld einen Anteil von 65,2 % an den Gesamtinvestitionen des Konzerns.

Das 600 Mio. EUR umfassende Investitionsvorhaben des HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) wurde 2006 mit 57,8 Mio. EUR (Vorjahr: 27,0 Mio. EUR) fortgesetzt. So wurden neben dem Bahnstufeneubau der Ausbau der Wasserseite und die Weiterentwicklung der Logistiksoftware vorangetrieben.

Neben der weiteren Erhöhung der Umschlagsleistung des HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) erfolgte insbesondere der fortlaufende Ausbau des Terminals. Wesentliche Elemente des 3. Bauabschnitts zur Kapazitätserweiterung wurden umgesetzt.

Der Cashflow aus operativer Tätigkeit beträgt 199,7 Mio. EUR (Vorjahr: 160,7 Mio. EUR). Er resultiert im Wesentlichen aus dem deutlich gestiegenen Konzernergebnis im Geschäftsjahr 2006. Der Cashflow aus operativer Tätigkeit reichte auch in diesem Jahr nahezu vollständig aus, um die Investitionen zu finanzieren. Die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen 320,0 Mio. EUR (Vorjahr 319,8 Mio. EUR).

Übersicht ausgewählter Finanzzahlen

| <u>HHLA Konzern</u> | | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>△ %</u> |
|---|--------|-------------|-------------|------------|
| EBITDA | Mio. € | 296,4 | 210,2 | 41,0 |
| Cashflow aus operativer Tätigkeit | Mio. € | 199,7 | 160,7 | 24,3 |
| Investitionen | Mio. € | 204,7 | 117,4 | 74,4 |

3 Risikobericht

3.1 Das Risikomanagementsystem

Ziel des Risikomanagementsystems ist es, den bewussten Umgang mit unternehmerischen Risiken zu fördern und dadurch eine Bestandsgefährdung des HHLA Konzerns zu vermeiden. Risikomanagement bedeutet in diesem Zusammenhang die Gesamtheit aller organisatorischen Regelungen und Maßnahmen zur Risikoeerkennung und zum aktiven Umgang mit dem jeder unternehmerischen Betätigung immanenten Risikoprofil. Die wesentlichen Elemente des Risikomanagementsystems wurden in einer Konzernrichtlinie erfasst, die für alle mehrheitlich zur HHLA Holding gehörenden Unternehmen verbindlich ist. Wesentliche Elemente des Risikomanagementsystems sind klare Verantwortlichkeiten für die Früherkennung, Steuerung und Kommunikation von Risiken, eindeutige Definitionen für Risikoklassen und Risikofelder, Berichtsroutinen und risikopolitische Grundsätze. Risikomanagement und Risikoberichterstattung sollen unternehmerisches Denken und eigenverantwortliches Handeln fördern.

Risiken werden regelmäßig im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert. Risiken sind grundsätzlich zu quantifizieren, wenn verlässliche und anerkannte Methoden vorhanden sind und die Quantifizierung wirtschaftlich vernünftig und entscheidungsrelevant für die Risikobeurteilung ist. Die Risikodarstellung erfolgt nach konzernweit einheitlichen Berichtsformaten, um ein konsistentes Gesamtbild über die Gesamtrisikoposition entwickeln zu können. Die interne Revision ist neben dem Abschlussprüfer für die Systemprüfung des Risikomanagementsystems verantwortlich.

3.2 Risikopositionen

Die HHLA Holding ist als Managementholding über ihre Tochtergesellschaften den Einzelrisiken der verschiedenen Geschäftsfelder ausgesetzt. Hierzu zählen im Einzelnen strategische Risiken, Marktrisiken, Finanzrisiken, Personalrisiken und sonstige Risiken.

Strategische Risiken

Wesentliche strategische Risiken der künftigen Entwicklung der HHLA resultieren aus

- dem erforderlichen Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur des Hamburger Hafens, um der anhaltenden Wachstumsdynamik der Containerverkehre gerecht zu werden. Vor allem die Fahrwasseranpassung der Elbe ist auf Grund der Schiffsgrößenentwicklung von existenzieller Bedeutung, um die seewärtige Zufahrt der Elbe für die neueste Generation von Großcontainerschiffen zu gewährleisten. Nachdem am 12. September 2006 das Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassung eingeleitet wurde, wird die Realisierung des Projekts zwar nicht mehr ernsthaft in Frage gestellt. Allerdings ergeben sich bei weiteren Verzögerungen des Projekts erhebliche Risiken. Darüber hinaus sind für den hinterlandseitigen Zu- und Ablauf der Containerverkehre die Modernisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur erforderlich. Für die Hafenwirtschaft sind insbesondere die notwendige Hafenquerspanne (A 252) und die Verbesserung der Hafenbahnanbindung im besonderen Maße hervorzuheben. Es ist davon auszugehen, dass die Infrastrukturprojekte weiter vorangetrieben werden.
- dem Mitte 2006 von der EU-Kommission gestarteten Konsultationsprozess zur künftigen EU-Hafenpolitik. Der Schwerpunkt der zukünftigen Liberalisierungsbestrebungen soll zunächst stärker auf der Einführung von Transparenz- und Beihilferichtlinien liegen, die im Zuge der beiden gescheiterten „Port Package“-Gesetzgebungsverfahren von allen beteiligten Akteuren gefordert wurden. Zur bis dato noch offenen Neuausrichtung der EU-Hafenpolitik werden bis Mitte 2007 verschiedene Workshops durchgeführt, in denen die Hafenwirtschaft ihren Einfluss soweit möglich geltend macht.

Marktrisiken

Wesentliche Marktrisiken der künftigen Entwicklung der HHLA resultieren aus

- der zu erwartenden anhaltenden Konsolidierung der Containerschiffahrtsbranche. Die Auswirkungen der Marktkonzentration auf die Konsortien-, Dienst- und Mengenstruktur sind gegenwärtig noch nicht im Detail prognostizierbar. Grundsätzlich steigt durch eine Konsolidierung die Marktmacht der verbleibenden Konsortien/Reedereien. Andererseits wird bei einer zunehmenden Größe der Konsortien/Reedereien ein Wechsel des Containerterminals erschwert.
- einem Angebotsüberhang von Umschlagkapazitäten der Containerterminals. Innerhalb der Hamburg-Antwerpen-Range planen alle Betreiber den rechtzeitigen Aufbau erheblicher Umschlagkapazitäten. Falls die Containerverkehre die prognostizierten Wachstumsraten in der Hamburg-Antwerpen-Range nicht erreichen, kann ein temporärer Angebotsüberhang von Umschlagkapazitäten zu schärferem Preiswettbewerb führen. Die Investitionsprogramme zum Ausbau der Containerterminals werden demzufolge möglichst flexibel gehalten und an die prognostizierbare Nachfrage angepasst.
- Die HHLA-Intermodalgesellschaften müssen die Kapazitäten auf Grund des dynamischen Mengenwachstums ebenfalls in Konkurrenz zu anderen Anbietern nachfrageorientiert aufbauen. Der resultierenden Gefahr der mangelnden Kostenelastizität bei Auslastungsschwankungen begegnet die HHLA mit einer Diversifizierung der Kundenstruktur und längerfristigen Verträgen.

Finanzrisiken

Liquiditätsrisiken:

Zu den zentralen Aufgaben der HHLA Holding zählen die Optimierung der Konzernfinanzierung und die Begrenzung der finanzwirtschaftlichen Risiken. Die HHLA Holding ist zentral für die Finanzierung aller Gesellschaften verantwortlich. Durch ein konzernweites Cashclearing wird die Liquidität gesteuert und überwacht.

Mit Hilfe einer mittelfristigen Liquiditätsplanung, der Streuung der Fristen der in Anspruch genommenen Darlehen und Finanzierungsleasingverhältnisse sowie durch bestehende Kreditlinien und Finanzierungszusagen stellt der Konzern sicher, dass die Liquidität jederzeit gewährleistet ist.

Währungs- und Zinsrisiken:

Derivative Finanzinstrumente werden im HHLA Konzern zur Reduzierung des Zinsrisikos sowie in geringem Umfang zur Reduzierung des Währungs- sowie Rohstoffpreissrisikos eingesetzt.

Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz von Zinsderivaten weitestgehend abgesichert.

Bei den vom HHLA Konzern angebotenen Leistungen handelt es sich überwiegend um Dienstleistungen, die am Standort Hamburg erbracht werden. Nur im Geschäftsfeld Intermodal werden grenzüberschreitende Leistungen erbracht. Die Fakturierung erfolgt in Euro oder eurobasiert.

Währungs- oder Transferrisiken bestehen nur in unwesentlicher Größenordnung.

Ausfallrisiken:

Der HHLA Konzern geht Geschäftsbeziehungen auf Kreditbasis ausschließlich mit anerkannten, kreditwürdigen Dritten ein. Kunden, die mit dem Konzern Geschäfte auf Kreditbasis abschließen möchten, werden einer Bonitätsprüfung unterzogen. Zudem werden die Forderungsbestände laufend überwacht und bei erkennbaren Risiken Wertberichtigungen gebildet, so dass der HHLA Konzern darüber hinaus im Bereich der Forderungen keinem wesentlichen Ausfallrisiko ausgesetzt ist.

Das Ausfallrisiko aus den derivativen Finanzinstrumenten besteht theoretisch im Ausfall eines Vertragspartners und entspricht daher den jeweiligen Buchwerten der Instrumente. Da der HHLA Konzern derivative Finanzgeschäfte nur mit Adressen erstklassiger Bonität eingeht, ist das tatsächliche Ausfallrisiko minimal.

Es bestehen aus derzeitiger Sicht keine bedeutenden finanzwirtschaftlichen Risiken.

Personalrisiken

Die Personalbeschaffung und -entwicklung erfolgt in Abstimmung mit den Tochter- und Beteiligungsgesellschaften zentral durch die HHLA Holding, um Risiken hinsichtlich Altersstruktur, Qualifikation und Fluktuation zu optimieren.

Im Wettbewerb um qualifiziertes Fachpersonal spielt die Aus- und Weiterbildung im HHLA Konzern eine entscheidende Rolle. Deshalb verfolgt der HHLA Konzern eine durchgängige Personalentwicklungspolitik von der Ausbildung für Berufsanfänger über die HHLA-Fachschule bis zum Engagement in Weiterbildungseinrichtungen wie der Hamburg School of Logistics. Die gezielte Auswahl und Förderung von Mitarbeitern hat bisher dazu geführt, dass sämtliche Auszubildende übernommen, betriebsbedingte Kündigungen vermieden und die Fluktuationsrate niedrig gehalten werden konnten. Besondere Personalrisiken sind nach diesen Maßnahmen für den HHLA Konzern insgesamt nicht erkennbar.

Sonstige Risiken

Sämtliche HHLA-Umschlagsanlagen erfüllen den am 1. Juli 2004 in Kraft getretenen International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code), um ein Höchstmaß an Schutz für Schiffe und Hafenanlagen vor potenziellen terroristischen Anschlägen zu gewährleisten.

Auf europäischer Ebene wird eine weitere Verschärfung der Sicherheitsrichtlinien angestrebt. Die Hafenwirtschaft begegnet diesen Bestrebungen mit äußerster Skepsis.

Im Bereich der Kaimauer- und Flächenmieten ist in den kommenden Jahren mit einer Anhebung des Mietzinses zu rechnen. Endgültige Verhandlungsstände liegen zum Berichtszeitpunkt nicht vor. Etwaige Unsicherheiten wurden durch entsprechende Rückstellungen berücksichtigt.

Im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des CTB ergingen Auflagen, die neben diversen Umweltaspekten, insbesondere zum Immissionsschutz, den Hochwasserschutz sowie strom- und schiffahrtspolizeiliche Anforderungen betreffen. Zusätzlich besteht ein generelles Risiko weiterer Auflagen bei nicht vorhersehbaren nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens. Das Risiko wurde im Berichtsjahr durch eine Rückstellung in entsprechender Höhe berücksichtigt.

Abgesehen von unvorhersagbaren, geschäftsfeldübergreifenden Naturereignissen (Sturmflut, Hagel, Blitz, Feuer), bei denen umfangreiche Notfallprogramme der Behörden und Hafenunternehmen greifen, sind weitere wesentliche Risiken nicht erkennbar oder durch Versicherungen weitgehend abgedeckt.

3.3 Gesamtdarstellung der Chancen und Risiken

Die aggregierte Gesamtrisikoposition des HHLA Konzerns wird im Wesentlichen durch strategische Risiken und Marktrisiken bestimmt.

Die weitere Entwicklung der Containerterminals wird ohne zügige Fahrrinnenanpassung der Elbe als gefährdet gesehen. Weitere wesentliche Risiken ergeben sich aus der anhaltenden Konsolidierung in der Containerschiffahrtsbranche, einem möglichen Angebotsüberhang von Umschlagkapazitäten der Containerterminals in der Hamburg-Antwerpen-Range und der Gefahr von Naturereignissen, die insbesondere von einer Sturmflut bestimmt wird. Die identifizierten Risiken haben keinen existenzbedrohenden Charakter.

Aus heutiger Sicht sind auch für die Zukunft keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden.

Vielmehr bietet die anhaltende Wachstumsdynamik der internationalen Containerverkehre Chancen für den HHLA Konzern. Bei rechtzeitiger Realisierung der Fahrrinnenanpassung der Elbe bringt die Lagegunst des Hamburger Hafens erhebliche Wachstumspotenziale vor allem für das Geschäftsfeld Container mit sich. Neben dem geplanten organischen Wachstum der HHLA-Containerterminals könnten sich Akquisitions- oder Beteiligungsmöglichkeiten im strategisch bedeutsamen Ostseeraum sowie einem Ausbau des Containerterminals Odessa am Schwarzen Meer ergeben, die von der HHLA kontinuierlich geprüft werden.

Das Geschäftsfeld Intermodal wird überproportional am anhaltenden Wachstum beim Containerumschlag partizipieren. Die Verlagerung des Containerverkehrs vom LKW auf die Schiene könnte in der Zukunft durch neue umweltpolitische Maßnahmen forciert werden.

Die Entwicklungsmöglichkeiten im Geschäftsfeld Logistik haben sich durch strategische Partnerschaften verbessert.

Beispielsweise festigt die zum 1. Januar 2007 erfolgte 49 %-Beteiligung der Reederei Grimaldi an der UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH die Marktposition und eröffnet weitere Möglichkeiten der Zusammenarbeit im RoRo-Umschlag. Bei einer anhaltend hohen Nachfrage nach Logistikimmobilien in und um den Hamburger Hafen bieten sich im Geschäftsfeld Immobilien vor allem Chancen auf der Erlösseite.

4 Nachtragsbericht

Die Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA, Neapel, beteiligte sich mit Wirkung ab dem 1. Januar 2007 an der Unikai Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH mit 49%.

Die Gesellschafterin der HHLA erwägt für das Jahr 2007 einen Börsengang für die HHLA AG. Im Rahmen des Börsenganges sollen rund 30 % als Stammaktien an der Börse platziert werden. Als Bestandteil des Börsenganges ist vorgesehen, den Mitarbeitern ein attraktives Angebot zum Kauf von HHLA-Aktien zu machen.

Die Immobilien und die Bewirtschaftung von Speicherstadt und Fischmarkt Hamburg Altona verbleiben bei der HHLA. Wegen der besonderen Bedeutung dieser Immobilien für Hamburg und die HHLA soll der Einfluss von Fremdkaktionären von vornherein ausgeschlossen werden. Hierzu sind gesonderte Speicherstadt-Aktien vorgesehen, die vollständig im Eigentum der Hansestadt Hamburg verbleiben und nicht an der Börse notiert werden sollen.

Darüber hinaus gab es nach dem Ende des Geschäftsjahres keine Vorgänge von wesentlicher Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des HHLA Konzerns.

5 Prognosebericht

- Positive Ausgangslage für eine Fortsetzung der guten Umsatz- und Ertragsentwicklung

Die im Geschäftsjahr 2006 begonnenen Investitionstätigkeiten im Geschäftsfeld Container werden im Geschäftsjahr 2007 fortgeführt.

Angesichts der insgesamt positiven Ausgangslage für alle vier Geschäftsfelder wird für die Geschäftsjahre 2007 und 2008 mit einer entsprechenden Umsatz- und Ergebnissituation gerechnet. Durch das geplante Steueränderungsgesetz erwartet die Gesellschaft ein Abschmelzen der aktiven Steuerlatenzen in Höhe von rund 10,0 Mio. EUR.

Hamburg, 25. Juni 2007

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT

Klaus-Dieter Peters

Dr. Stefan Behn

Gerd Drossel

Rolf Fritsch

Dr. Roland Lappin

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss — bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen, Kapitalflussrechnung und Anhang — sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 25. Juni 2007

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Ditting
Wirtschaftsprüfer

Heckert
Wirtschaftsprüfer

**KONZERNABSCHLUSS (HGB) DER HAMBURGER
HAFEN UND LOGISTIK AG
ZUM 31. DEZEMBER 2005**

**HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK
AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG
(VORMALS HAMBURGER HAFEN- UND
LAGERHAUS-AKTIENGESELLSCHAFT)**

KONZERNBILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2005

| | 31.12.2005 | | 31.12.2004 | |
|--|----------------|-----------------------|----------------|-----------------------|
| | EUR | EUR | EUR | EUR |
| Aktiva | | | | |
| A. Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs | | 5.286.192,58 | | 14.484.443,57 |
| B. Anlagevermögen | | | | |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | | | | |
| 1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | 9.865.727,45 | | 13.254.849,83 | |
| 2. Geschäfts- oder Firmenwert | 12.298.602,65 | | 14.152.779,42 | |
| 3. Geleistete Anzahlungen | 288.305,14 | 22.452.635,24 | 111.580,76 | 27.519.210,01 |
| II. Sachanlagen | | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 269.577.402,82 | | 247.090.613,62 | |
| 2. Technische Anlagen und Maschinen | 236.458.687,20 | | 196.294.475,95 | |
| 3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 67.447.925,90 | | 65.525.270,10 | |
| 4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 54.237.279,82 | 627.721.295,74 | 63.923.198,47 | 572.833.558,14 |
| III. Finanzanlagen | | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 1.100.595,00 | | 1.094.849,64 | |
| 2. Beteiligungen | 2.299.641,95 | | 13.903.135,40 | |
| 3. Wertpapiere des Anlagevermögens | 87.419,73 | 3.487.656,68 | 46.191,70 | 15.044.176,74 |
| | | <u>653.661.587,66</u> | | <u>615.396.944,89</u> |

| | 31.12.2005 | | 31.12.2004 | |
|--|---------------|-----------------------|---------------|-----------------------|
| | EUR | EUR | EUR | EUR |
| C. Umlaufvermögen | | | | |
| I. Vorräte | | | | |
| 1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe . . | 9.940.476,49 | | 9.548.354,61 | |
| 2. Unfertige Leistungen | 5.973.626,61 | | 4.468.433,42 | |
| 3. Fertige Erzeugnisse und Waren | 2.067.443,15 | | 547.328,09 | |
| 4. Geleistete Anzahlungen | 13.230,00 | 17.994.776,25 | 0,00 | 14.564.116,12 |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | | | | |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 98.368.643,02 | | 83.889.064,70 | |
| 2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg | 667.357,76 | | 281.986,35 | |
| 3. Forderungen gegen die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH | 89.086.173,76 | | 25.664.158,40 | |
| 4. Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 246.495,26 | | 23.488,47 | |
| 5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht . . . | 1.633,25 | | 797,96 | |
| 6. Sonstige Vermögensgegenstände — davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 1.126.367,96 (i. Vj. EUR 36.900,88) — | 22.123.244,16 | 210.493.547,21 | 31.864.079,12 | 141.723.575,00 |
| III. Wertpapiere | | | | |
| Sonstige Wertpapiere | | 0,00 | | 295.430,40 |
| IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks | | <u>18.303.732,21</u> | | <u>8.873.851,47</u> |
| | | <u>246.792.055,67</u> | | <u>165.456.972,99</u> |
| D. Rechnungsabgrenzungsposten | | | | |
| 1. Disagio | | 12.632,66 | | 29.278,45 |
| 2. Sonstige Rechnungsabgrenzungsposten . . | | 594.224,24 | | 569.643,73 |
| | | <u>606.856,90</u> | | <u>598.922,18</u> |
| E. Aktive latente Steuern | | <u>6.712.725,95</u> | | <u>6.907.661,99</u> |
| | | <u>913.059.418,76</u> | | <u>802.844.945,62</u> |

| | <u>31.12.2005</u> | <u>31.12.2004</u> |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | EUR | EUR |
| Passiva | | |
| A. Eigenkapital | | |
| I. Gezeichnetes Kapital | 53.300.000,00 | 53.300.000,00 |
| II. Kapitalrücklage | 35.729.975,84 | 178.362,89 |
| III. Eigenkapitaldifferenz aus Währungsumrechnung | 2.415.659,91 | 795.222,65 |
| IV. Konzernbilanzgewinn | 66.914.028,97 | 21.112.219,98 |
| V. Anteile anderer Gesellschafter | <u>30.924.695,79</u> | <u>15.956.956,02</u> |
| | <u>189.284.360,51</u> | <u>91.342.761,54</u> |
| B. Sonderposten für Investitionszuschüsse | <u>859.995,78</u> | <u>988.924,69</u> |
| C. Rückstellungen | | |
| 1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 239.897.764,10 | 230.291.371,00 |
| 2. Steuerrückstellungen | 12.908.868,85 | 9.069.201,92 |
| 3. Sonstige Rückstellungen | <u>78.238.499,01</u> | <u>68.478.298,39</u> |
| | <u>331.045.131,96</u> | <u>307.838.871,31</u> |
| D. Verbindlichkeiten | | |
| 1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 319.739.522,58 | 336.796.929,13 |
| 2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 7.289.823,99 | 3.890.349,41 |
| 3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 33.244.045,24 | 33.994.111,70 |
| 4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg ... | 62.017,39 | 378.216,49 |
| 5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 195.877,61 | 1.249.239,62 |
| 6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 520.335,58 | 292.043,42 |
| 7. Sonstige Verbindlichkeiten | 28.159.408,07 | 23.380.803,61 |
| — davon aus Steuern EUR 5.657.860,55 (i. Vj. EUR 5.399.461,99) — — davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 3.328.840,31 (i. Vj. EUR 3.065.491,30) — | | |
| | <u>389.211.030,46</u> | <u>399.981.693,38</u> |
| E. Rechnungsabgrenzungsposten | <u>2.658.900,05</u> | <u>2.692.694,70</u> |
| | <u>913.059.418,76</u> | <u>802.844.945,62</u> |

**HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT,
HAMBURG
(VORMALS HAMBURGER HAFEN- UND LAGERHAUS-
AKTIENGESELLSCHAFT)**

**KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DIE ZEIT
VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2005**

| | 2005 | | 2004 | |
|---|----------------|----------------------|----------------|----------------------|
| | EUR | EUR | EUR | EUR |
| 1. Umsatzerlöse | | 833.000.410,83 | | 715.620.858,46 |
| 2. Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Leistungen | | 3.025.308,25 | | 2.290.873,14 |
| 3. Andere aktivierte Eigenleistungen | | 4.076.743,18 | | 3.615.269,82 |
| 4. Sonstige betriebliche Erträge | | 14.012.803,82 | | 29.852.064,37 |
| 5. Materialaufwand | | | | |
| a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 62.056.884,00 | | 59.762.081,99 | |
| b) Aufwendungen für bezogene Leistungen | 268.932.383,87 | 330.989.267,87 | 239.816.260,45 | 299.578.342,44 |
| 6. Personalaufwand | | | | |
| a) Löhne und Gehälter | 171.002.308,88 | | 155.396.665,61 | |
| b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung | 64.912.721,11 | 235.915.029,99 | 64.753.091,48 | 220.149.757,09 |
| — davon für Altersversorgung EUR 30.017.888,34 (i. Vj. EUR 33.456.939,50) — | | | | |
| 7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufwendungen für die Inangangsetzung des Geschäftsbetriebs | | 75.696.299,43 | | 76.773.019,13 |
| — davon auf Firmenwerte aus der Kapitalkonsolidierung EUR 1.725.632,40 (i. Vj. EUR 9.216.768,72) — | | | | |
| 8. Sonstige betriebliche Aufwendungen | | 98.886.896,81 | | 84.940.510,67 |
| 9. Erträge aus Beteiligungen | | 5.732,86 | | 80.322,29 |
| — davon aus verbundenen Unternehmen EUR 0,00 (i. Vj. EUR 74.322,29) — | | | | |
| 10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | | 4.103.784,10 | | 2.675.982,43 |
| — davon aus verbundenen Unternehmen EUR 1.098.647,49 (i. Vj. EUR 874.172,54) — | | | | |
| 11. Abschreibungen auf Finanzanlagen | | 534.625,21 | | 1.218.848,01 |
| 12. Aufwendungen aus Verlustübernahme | | 127.145,42 | | 702.890,09 |
| 13. Auf Grund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn | | 949.720,53 | | 1.174.497,20 |
| 14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen | | 20.360.903,47 | | 18.935.873,82 |
| — davon an verbundene Unternehmen EUR 23.594,04 (i. Vj. EUR 149.133,91) — | | | | |
| 15. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit .. | | 94.764.894,31 | | 50.661.632,06 |
| 16. Außerordentliche Aufwendungen/ Außerordentliches Ergebnis | | 18.847,37 | | 0,00 |
| 17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | | 31.534.349,04 | | 14.627.917,51 |
| 18. Sonstige Steuern | | 2.517.759,85 | | 784.763,16 |
| 19. Konzernjahresüberschuss | | <u>60.693.938,05</u> | | <u>35.248.951,39</u> |
| 20. Anteile anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss | | <u>11.003.445,67</u> | | <u>2.869.853,58</u> |
| 21. Konzernjahresüberschuss ohne Anteile anderer Gesellschafter | | <u>49.690.492,38</u> | | <u>32.379.097,81</u> |

**HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT,
HAMBURG
(VORMALS HAMBURGER HAFEN- UND LAGERHAUS-
AKTIENGESELLSCHAFT)**

KAPITALFLUSSRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2005

| | <u>2005</u> | <u>2004</u> |
|--|----------------|----------------|
| | TEUR | TEUR |
| 1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit | | |
| Periodenergebnis (einschließlich Ergebnisanteilen von Minderheitsgesellschaftern) vor außerordentlichen Posten | 60.694 | 35.248 |
| Abschreibungen auf Aufwendungen für die Inangsetzung des Geschäftsbetriebs | 10.572 | 9.656 |
| Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens | 65.659 | 68.335 |
| Zunahme langfristiger Rückstellungen | 11.294 | 16.596 |
| Gewinn aus Anlageabgängen | <u>-1.801</u> | <u>-16.552</u> |
| Cashflow nach DVFA-SG | 146.418 | 113.283 |
| Zunahme (+) Abnahme (-) der kurzfristigen Rückstellungen | 11.912 | 1.478 |
| Zunahme des Sonderpostens für Investitionszuschüsse | -129 | -3 |
| Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva | -9.319 | -9.964 |
| Zunahme (+)/ Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva | 5.865 | -11.962 |
| Zunahme aktivierter Aufwendungen für Inangsetzung und Erweiterung des Geschäftsbetriebes | -1.374 | -1.485 |
| Konsolidierungskreisbedingte Änderungen von Vermögensgegenständen und Schulden | 2.211 | -1.860 |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge | <u>0</u> | <u>981</u> |
| Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit | <u>155.584</u> | <u>90.468</u> |
| 2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit | | |
| Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens | 5.368 | 5.962 |
| Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen | -114.635 | -111.838 |
| Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen | -1.730 | -6.007 |
| Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen | -1.093 | -94 |
| Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | <u>12.138</u> | <u>13.520</u> |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | <u>-99.952</u> | <u>-98.457</u> |
| 3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | | |
| Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen | 41.500 | 0 |
| Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter | -11.146 | -5.882 |
| Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten | 5.000 | 9.783 |
| Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten | <u>-21.670</u> | <u>-14.390</u> |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | <u>13.684</u> | <u>-10.489</u> |

| | <u>2005</u> | <u>2004</u> |
|---|----------------|---------------|
| | TEUR | TEUR |
| 4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode | | |
| Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1 - 3) | 69.316 | -18.478 |
| Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds | 942 | -143 |
| Währungsumrechnungsdifferenzen (soweit sie nicht dem Anlagevermögen zuzuordnen sind) | 1.572 | 339 |
| Finanzmittelfonds am Anfang der Periode | <u>33.274</u> | <u>51.556</u> |
| Finanzmittelfonds am Ende der Periode | <u>105.104</u> | <u>33.274</u> |
| 5. Zusammensetzung des Finanzmittelfonds | | |
| Liquide Mittel | 18.304 | 8.874 |
| Forderungen gegen die HGV | <u>86.800</u> | <u>24.400</u> |
| Finanzmittelfonds am Ende der Periode | <u>105.104</u> | <u>33.274</u> |

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG (VORMALS HAMBURGER HAFEN- UND LAGERHAUS-AKTIENGESELLSCHAFT)

KONZERNEIGENKAPITALSPIEGEL FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2005

| | Mutterunternehmen | | | | Minderheitsgesellschaften | | | | |
|--------------------------------|-------------------------|----------------------|--|---|---------------------------|--------------------------|---|---------------|--------------------------|
| | Gezeichnetes Kapital | Kapital- rücklage | Konzernbilanzgewinn (Erwirtschaftetes Konzern-eigen- kapital) | Ausgleichs- posten aus der Fremdwährungs- umrechnung | Eigenkapital | Minderheiten- kapital | Ausgleichs- posten aus der Fremdwährungs- umrechnung | Eigenkapital | Konzern- eigenkapital |
| | EUR | EUR | EUR | EUR | EUR | EUR | EUR | EUR | EUR |
| Stand am 31. Dezember 2004 ... | 53.300.000,00 | 178.362,89 | 21.112.219,98 | 795.222,65 | 75.385.805,52 | 15.182.448,29 | 774.507,73 | 15.956.956,02 | 91.342.761,54 |
| Gezahlte Dividenden | 0,00 | 0,00 | -8.000.000,00 | 0,00 | -8.000.000,00 | -3.145.745,52 | 0,00 | -3.145.745,52 | -11.145.745,52 |
| Änderung des | | | | | | | | | |
| Konsolidierungskreises | 0,00 | 0,00 | 3.948.581,65 | 0,00 | 3.948.581,65 | 160.403,67 | 0,00 | 160.403,67 | 4.108.985,32 |
| Eigenkapitalzuführungen | 0,00 | 35.551.612,95 | 0,00 | 0,00 | 35.551.612,95 | 5.948.387,05 | 0,00 | 5.948.387,05 | 41.500.000,00 |
| Konzernjahresüberschuss | 0,00 | 0,00 | 49.690.492,38 | 0,00 | 49.690.492,38 | 11.003.445,67 | 0,00 | 11.003.445,67 | 60.693.938,05 |
| Übriges Konzernergebnis | 0,00 | 0,00 | 162.734,96 | 1.620.437,26 | 1.783.172,22 | 286.434,23 | 714.814,67 | 1.001.248,90 | 2.784.421,12 |
| Konzerngesamtergebnis | 0,00 | 0,00 | 49.853.227,34 | 1.620.437,26 | 51.473.664,60 | 11.289.879,90 | 714.814,67 | 12.004.694,57 | 63.478.359,17 |
| Stand am 31. Dezember 2005 ... | 53.300.000,00 | 35.729.975,84 | 66.914.028,97 | 2.415.659,91 | 158.359.664,72 | 29.435.373,39 | 1.489.322,40 | 30.924.695,79 | 189.284.360,51 |

KONZERNANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2005

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT (VORMALS: HAMBURGER HAFEN- UND LAGERHAUS-AKTIENGESELLSCHAFT)

1. ALLGEMEINES

Da der Jahresabschluss der HHLA (nachfolgend als Muttergesellschaft bezeichnet), in den Konzernabschluss der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH (Amtsgericht Hamburg, HRB Nr. 16106) einbezogen wird, ist die HHLA gem. § 291 HGB seit 1996 von der Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses befreit. Auf Grund der zwischenzeitlich erheblich gestiegenen Bedeutung der Tochtergesellschaften für die Beurteilung des HHLA-Konzerns erstellt die HHLA freiwillig ab 2002 wieder einen Konzernabschluss. Der HHLA-Konzernabschluss wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt.

2. KONSOLIDIERUNGSKREIS

Der gesamte Anteilsbesitz mit Angabe der voll- und quotalkonsolidierten und der assoziierten Unternehmen ist im Anschluss an die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt.

In 2005 wurden die METRANS (Danubia) a.s., Danube/Slowakei, und die HPC Ukraina Ltd., Odessa/Ukraine, erstmals in den Konsolidierungskreis aufgenommen.

Nicht mehr konsolidiert wurden in 2005 die HHLA Intermodal Verwaltung GmbH, Hamburg, und die Egon Wenk Umschlag- und Logisticgesellschaft mbH, Hamburg.

Außerdem wurden die combifeeder GmbH, Lübeck, und die combisped Hanseatische Spedition GmbH, Hamburg, auf die combispeed Fachspedition für Containerverkehre GmbH, Lübeck, verschmolzen. Die combispeed Fachspedition für Containerverkehre GmbH, Lübeck, firmierte in combisped Hanseatische Spedition GmbH, Lübeck, um.

Durch die Veränderungen des Konsolidierungskreises haben sich die Umsatzerlöse um EUR 24,0 Mio, die Bilanzsumme um EUR 20,6 Mio und das Jahresergebnis des Konzerns um EUR 7,5 Mio erhöht.

3. KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

Die Methode der Vollkonsolidierung wird für die Tochtergesellschaften angewendet, an denen die HHLA mehr als 50 % der Anteile hält. Die Gesellschaften, an denen die HHLA 25,0 % bis 50,0 % der Anteile hält, werden quotalkonsolidiert, wenn diese Unternehmen gemeinsam von der HHLA und von nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen geführt werden. Nicht konsolidiert wurden zwölf Tochterunternehmen, deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage insgesamt von untergeordneter Bedeutung ist.

Mit Ausnahme der HPC Ukraina Ltd. und der METRANS (Danubia) a.s. wurde die Kapitalkonsolidierung für alle in den Konzernabschluss nach den Vorschriften über die Voll- und die Quotenkonsolidierung einbezogenen Tochterunternehmen bei der Erstkonsolidierung zum 1. Januar 2001 nach der Buchwertmethode rückwirkend zum Zeitpunkt des Erwerbs der Anteile bzw. der Gründung durchgeführt. Die Erstkonsolidierung der HPC Ukraina Ltd. und der METRANS (Danubia) a.s. wurde jeweils auf den 1. Januar 2005 vorgenommen.

Geschäfts- oder Firmenwerte wurden nachträglich beginnend ab Erwerbszeitpunkt über die voraussichtliche Nutzungsdauer von 15 Jahren linear abgeschrieben. Die Abschreibungen für die Geschäftsjahre vor dem Jahr 2001 wurden im Konzernbilanzgewinnvortrag per 1. Januar 2001 erfasst. Durch die Aufnahme eines Minderheitsgesellschafters und die dadurch erfolgte Kapitalerhöhung bei der HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH entsteht ein passiver Unterschiedsbetrag in Höhe von TEUR 5.552, der als Zuzahlung in die Kapitalrücklage im Eigenkapital des Konzerns ausgewiesen wird.

Forderungen, Verbindlichkeiten, Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen den einbezogenen Unternehmen werden eliminiert. Auf ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge werden, soweit erforderlich, Steuerabgrenzungen vorgenommen.

4. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der einbezogenen vollkonsolidierten Unternehmen wurden für den Konzernabschluss ab 1. Januar 2001 wie nachfolgend genannt vereinheitlicht. Auf die Anpassung der quotakonsolidierten und assoziierten Unternehmen wurde auf Grund der untergeordneten Bedeutung dieser Auswirkungen teilweise verzichtet.

Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebes

Bei der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH wurden als Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebes gem. § 269 HGB die Aufwendungen für die Planung und Entwicklung des Terminalkonzeptes, die Auswahl des zu beschaffenden Sachanlagevermögens und der erforderlichen Software, die Miete für die Fläche in Altenwerder, die Entwicklung der Aufbau- und Ablauforganisation und die Anwerbung und Ausbildung von Personal aktiviert. Sie werden nach Abschluss der Ingangsetzungsmaßnahmen ab Juli 2002 über vier Jahre abgeschrieben. Soweit Aufwendungen für die Ingangsetzung von Dritten belastet wurden, erfolgte eine direkte Aktivierung, ohne Berührung der Gewinn- und Verlustrechnung.

Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen

- Software und andere Rechte, die überwiegend über eine Nutzungsdauer von drei bis sieben Jahren linear abgeschrieben werden und
- Geschäfts- oder Firmenwerte, die ab dem Erwerbszeitpunkt über eine voraussichtliche Nutzungsdauer von 15 Jahren abgeschrieben werden.

Anlagevermögen

Die Zugänge zum Anlagevermögen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. In die Herstellungskosten der selbst erstellten Sachanlagen werden anteilige Gemeinkosten einbezogen.

Abschreibungen auf immaterielles Anlagevermögen und auf Bauten auf fremden Grundstücken werden generell linear pro rata temporis durchgeführt.

Firmenwerte aus der Kapitalkonsolidierung werden entsprechend ihrer voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer über einen Zeitraum von 15 Jahren linear abgeschrieben. Das bewegliche Anlagevermögen wurde zur einheitlichen Bewertung im Konzernabschluss ab 1. Januar 2001 — soweit erforderlich — von der degressiven auf die lineare Abschreibung umgestellt.

Die Bemessung der Abschreibungen erfolgt in Anlehnung an die steuerlichen Richtsätze. Von steuerlich zulässigen Vereinfachungsregelungen wird Gebrauch gemacht. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgänge ausgewiesen.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf Firmenwerte waren im Geschäftsjahr 2005 EUR (2004 = TEUR 6.846) ebenso wie außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagevermögen (2004 = TEUR 348) nicht erforderlich.

Die Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten bzw. dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Im Berichtsjahr wurden Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB vorgenommen.

Umlaufvermögen

Vorräte werden mit durchschnittlichen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips angesetzt. Niedrigere Wertansätze früherer Bilanzstichtage werden beibehalten.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden zu Nennwerten oder niedrigeren beizulegenden Werten bilanziert. Zweifelhafte Forderungen werden mit dem wahrscheinlichen Wert angesetzt. Für das allgemeine Kreditrisiko bestehen angemessene Pauschalwertberichtigungen.

Aktive latente Steuern in Höhe von TEUR 6.713 (Vorjahr = TEUR 6.908) ergeben sich aus der Anpassung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der Einzelabschlüsse der einbezogenen Unternehmen an die einheitlichen Methoden sowie aus eliminierten Zwischengewinnen.

Der Effekt aus der latenten Steuer beträgt lt. Gewinn- und Verlustrechnung TEUR 171 (Vorjahr = TEUR 1.153). Davon entfallen TEUR 120 auf die Konzern-Afa, TEUR 761 auf unterschiedliche Abschreibungsbeträge in Folge von Zwischengewinneliminierungen aus Vorjahren zwischen den jeweiligen Einzel- und Konzernabschlüssen und TEUR 145 auf sonstige Bewertungsanpassungen. Gegenläufig wirken sich die aktivierten latenten Steuern auf die Unterschiede bei der Abschreibungsdauer zwischen Software und Aufwendungen für die Inangasetzung des Geschäftsbetriebes (TEUR 855) aus.

Die latenten Steuern resultieren ausschließlich aus zeitlichen Differenzen. Der konzerneinheitliche Steuersatz beträgt wie im Vorjahr 41 %, da die latenten Steueraufwendungen im Wesentlichen auf inländische Unternehmen zurückzuführen sind.

Rückstellungen

Die Pensionsrückstellungen wurden gem. § 6a EStG auf Grund versicherungsmathematischer Berechnungen zum Bilanzstichtag auf der Basis eines Zinsfußes von 6 % p. a. und der „Richttafeln 2005 G“ von Dr. Klaus Heubeck errechnet. Zum Bilanzstichtag besteht ein Fehlbetrag aus der Ausübung des Wahlrechts nach Art. 28 Abs. 1 Satz 2 EGHGB in Höhe von EUR 10,2 Mio. Dieser reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 1.6 Mio.

Die anderen Rückstellungen des Konzerns wurden für ungewisse Verbindlichkeiten und erkennbare Risiken in Höhe des Betrages gebildet, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Rückzahlungsbetrag angesetzt.

5. WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Abschlüsse der nicht in EUR bilanzierenden konsolidierten ausländischen Unternehmen werden in Abhängigkeit von den bestehenden finanzwirtschaftlichen Beziehungen zu den Tochterunternehmen und den sich daraus ergebenden Konsequenzen von Wechselkursänderungen in EUR umgerechnet.

Die Umrechnung der Bilanzen erfolgt zu Mittelkursen am Bilanzstichtag und für die Gewinn- und Verlustrechnungen zu Jahresdurchschnittskursen. Die sich bei der Umrechnung der Bilanzpositionen ergebenden Kursdifferenzen zum Vorjahr werden ebenso erfolgsneutral behandelt und als Veränderung des Eigenkapitals bzw. der Fremdanteile ausgewiesen wie die Differenzen aus der Anwendung unterschiedlicher Kurse in Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung. Fremdwährungsforderungen sowie Bank- und Kassenbestände in Fremdwährungen wurden mit dem EUR-Briefkurs des Entstehungstages, die Fremdwährungsverbindlichkeiten zum EUR-Geldkurs des Zahlungszeitpunktes bewertet. Zum Bilanzstichtag erfolgt eine Anpassung nach dem Niederstwertprinzip.

6. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ UND GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Anlagevermögen

Der Anlagenspiegel, der Verbindlichkeitspiegel und die Aufstellung des Anteilsbesitzes sind auf den Seiten 12 bis 16 des Konzernanhangs dargestellt.

Veränderungen aus Erst- oder Entkonsolidierungen durch Veränderungen des Konsolidierungskreises und Wechselkursänderungen werden in gesonderten Spalten im Anlagenspiegel aufgeführt.

Umlaufvermögen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten Forderungen mit einer Laufzeit von über einem Jahr in Höhe von EUR 10,2 Mio. Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten Vermögensgegenstände mit einer Laufzeit über einem Jahr in Höhe von TEUR 1.126.

Konzerneigenkapital

Das Grundkapital der Muttergesellschaft von TEUR 53.300 ist in 1.000 nennbetragslose Inhaberstückaktien aufgeteilt, für die Globalurkunden ausgestellt wurden.

Der Eigenkapitalspiegel ist im Anschluss an die Kapitalflussrechnung dargestellt. Zum Jahresende 2005 betrug der Konzernbilanzgewinn TEUR 66.914. Der Bilanzgewinn im Jahresabschluss der HHLA beträgt per 31. Dezember 2005 TEUR 72.066. Davon sollen nach dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands in 2006 TEUR 8.500 ausgeschüttet werden.

Die Kapitalrücklage der HHLA erhöhte sich auf Grund eines Beschlusses der Hauptversammlung vom 27. Juli 2005, eine Zuzahlung in Höhe von TEUR 30.000 anteilig von beiden Gesellschaftern zu leisten. Ferner hat sich die Kapitalrücklage im Konzernabschluss durch die Aufnahme eines Minderheitsgesellschafters bei der HHLA Frucht um TEUR 5.552 erhöht.

Der Ausgleichsposten aus der Fremdwährungsumrechnung resultiert aus den Kursdifferenzen bei der Umrechnung der nicht in EURO bilanzierenden Tochtergesellschaften. Diese Kursdifferenzen führten zu einer Erhöhung des Konzerneigenkapitals in 2005.

Das im Konzernbilanzgewinn 2005 dargestellte übrige Konzernergebnis in Höhe von TEUR 163 resultiert daraus, dass bei einzelnen Gesellschaften auf Grund des Gewinnverwendungsbeschlusses in 2005 der HHLA-Anteil am ausgeschütteten Ergebnis des Vorjahres vom anteilig im Konzernabschluss 2004 ermittelten Wert abwich.

Sonderposten für Investitionszuschüsse

Die einer Tochtergesellschaft gewährten Investitionszuschüsse zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur und zur Förderung des kombinierten Verkehrs werden über die durchschnittliche Nutzungsdauer der geförderten Anlagenegegenstände erfolgswirksam aufgelöst.

Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind als größte Posten die Rückstellungen für Abfindungen aus Sozialplänen, Aufstockungsbeträge für Altersteilzeit, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Jubiläumsprämien und andere Personalaufwendungen, Abbruchverpflichtungen, Rückvergütungen an Kunden und ausstehende Rechnungen enthalten.

Verbindlichkeiten

Der Verbindlichkeitspiegel ist im Anschluss an die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt.

Für TEUR 14.896 (Vorjahr TEUR 18.533) der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind den Kreditgebern Sicherheiten durch Grundschulden und durch Sicherungsübereignung von Containerkränen und anderen Umschlagsgeräten gewährt worden.

Haftungsverhältnisse

Die Haftungsverhältnisse in Höhe von EUR 3,5 Mio (i. Vj. EUR 0 Mio) betreffen Garantien.

Derivative Finanzinstrumente gem. § 285 Nr. 18a HGB

Durch den Abschluss von Zinsswapgeschäften waren zum Bilanzstichtag variabel verzinsliche Mittelaufnahmen im Rahmen des Konzernclearings in Höhe von EUR 80,4 Mio abgesichert. Zum 31. Dezember 2005 war der Marktwert mit EUR 1,8 Mio negativ. Die Zinsswapgeschäfte werden für Zwecke der Bewertung soweit zulässig mit den variabel verzinslichen Mittelaufnahmen zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Für separat zu bewertende

Zinsswapgeschäfte mit negativem Marktwert war die Bildung einer Rückstellung in Höhe von TEUR 499 erforderlich.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

| | TEUR |
|---|---------|
| Fälligkeit in 2006 | 119.762 |
| Fälligkeit zwischen 2007 und 2010 | 108.067 |
| Fälligkeit ab 2011 | 576.710 |

Umsatzerlöse

Gliederung nach Geschäftsfeldern:

| | <u>2005</u> | <u>2004</u> |
|------------------|----------------|----------------|
| | TEUR | TEUR |
| Container | 473.236 | 388.064 |
| Intermodal | 229.042 | 209.020 |
| Immobilien | 28.780 | 26.877 |
| Logistik | 96.601 | 87.407 |
| Holding | <u>5.341</u> | <u>4.253</u> |
| | <u>833.000</u> | <u>715.621</u> |

Gliederung nach Regionen:

| | <u>2005</u> | <u>2004</u> |
|--|----------------|----------------|
| | TEUR | TEUR |
| In Deutschland | 706.867 | 619.801 |
| In Europa (außerhalb Deutschlands) | 121.236 | 92.570 |
| Außerhalb Europas | <u>4.897</u> | <u>3.250</u> |
| | <u>833.000</u> | <u>715.621</u> |

Periodenfremde Erträge und Aufwendungen

Durch periodenfremde Erträge und Aufwendungen erhöhte sich das Jahresergebnis des Konzerns um rd. EUR 5,2 Mio (i. Vj. EUR 17,9 Mio). Dieser Betrag ergab sich vor allem aus dem Saldo von Gewinnen und Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen und der Auflösung von Rückstellungen.

Außerordentliche Aufwendungen

Die außerordentlichen Aufwendungen von TEUR 19 resultieren aus Verschmelzungen in der combisped-Gruppe.

7. MITARBEITER (JAHRES DURCHSCHNITT)

| | <u>2005</u> | <u>2004</u> |
|----------------------------------|--------------|--------------|
| a) Vollkonsolidierte Unternehmen | | |
| Lohnempfänger | 1.632 | 1.506 |
| Gehaltsempfänger | 1.883 | 1.417 |
| Auszubildende | <u>75</u> | <u>68</u> |
| | <u>3.590</u> | <u>2.991</u> |

| | <u>2005</u> | <u>2004</u> |
|------------------------------------|-------------|-------------|
| b) Quotalkonsolidierte Unternehmen | | |
| Lohnempfänger | 65 | 75 |
| Gehaltsempfänger | <u>132</u> | <u>124</u> |
| | <u>197</u> | <u>199</u> |

8. MITGLIEDER DER ORGANE

Aufsichtsrat

| | |
|--|--|
| Dr. Peter von Foerster Vorsitzender | Jurist |
| Fred Timm stellvertretender Vorsitzender | Betriebsratsvorsitzender |
| Harald Erven | Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender |
| Jörn Ingelmann | Leitender Baudirektor der Behörde für Bau und Verkehr der Freie und Hansestadt Hamburg (bis 30. Mai 2005) |
| Dr. Johannes Ludewig | Executive Director Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) |
| Dr. Rainer Klemmt-Nissen | Senatsdirektor in der Finanzbehörde der Freie und Hansestadt Hamburg |
| Manfred Reuter | Senatsdirektor in der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freie und Hansestadt Hamburg (bis 5. April 2005) |
| Wolfgang Rose | Landesbezirksleiter der ver.di in Hamburg |
| Uwe Schröder | Geschäftsführer der Abteilung Seehäfen der ver.di in Hamburg |
| Walter Stork | Vorstandsvorsitzender der NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft, Hamburg |
| Manfred Wilkens | Betriebsratsmitglied |
| Wolfgang Weskamp | Angestellter der HHLA |
| Gunther Bonz | Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freie und Hansestadt Hamburg (seit 30. Mai 2005) |
| Rolf Kirchfeld | Diplomkaufmann (seit 30. Mai 2005) |

Vorstand

| | |
|-------------------------------------|---|
| Klaus-Dieter Peters Vorsitzender | Speditionskaufmann, Hamburg |
| Dr. Stefan Behn | Dipl.-Kaufmann, Hamburg |
| Gerd Drossel | Speditionskaufmann, Hamburg |
| Rolf Fritsch | Dipl.-Volkswirt/Dipl.-Politologe, Drochtersen |
| Dr. Roland Lappin | Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Hamburg |

9. GESAMTBZÜGE DES AUFSICHTSRATES UND DES VORSTANDES

An den Aufsichtsrat wurden insgesamt Sitzungsgelder in Höhe von EUR 4.640 gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstandes betragen TEUR 2.123. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden TEUR 554 gezahlt. In den gebildeten Pensionsrückstellungen ist ein Betrag von TEUR 5.211 für diese Personengruppe enthalten.

Hamburg, 5. Mai 2006

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Klaus-Dieter Peters

Dr. Stefan Behn

Gerd Drossel

Rolf Fritsch

Dr. Roland Lappin

ENTWICKLUNG DER AUFWENDUNGEN FÜR DIE INGANGETZUNG DES GESCHÄFTSBETRIEBES UND DES ANLAGEVERMÖGENS 2005

| | Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | Kumulierte Abschreibungen | | | | Buchwerte | | | | | | | |
|--|--------------------------------------|----------------|----------------------|----------------|---------------------------|----------------|------------------|----------------|---------------|----------------|----------------------|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| | Veränderung Konsolidierungskreis EUR | | Währungs-differenzen | | Zugänge | | Abgänge | | Ums-buchungen | | Währungs-differenzen | | | | | |
| | 1.1.2005 EUR | 31.12.2005 EUR | 1.1.2005 EUR | 31.12.2005 EUR | 1.1.2005 EUR | 31.12.2005 EUR | 1.1.2005 EUR | 31.12.2005 EUR | 1.1.2005 EUR | 31.12.2005 EUR | 1.1.2005 EUR | 31.12.2005 EUR | | | | |
| A. Aufwendungen für die Inangasetzung des Geschäftsbetriebs | 37.368.036,05 | 0,00 | 1.374.134,18 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 10.572.385,17 | 0,00 | 0,00 | 33.455.977,65 | 5.286.192,58 | 14.484.443,57 | | | | |
| B. Anlagevermögen | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | 444.863,18 | 444.863,18 | 1.537.038,69 | 402.792,96 | 50.406,95 | 9.241,97 | 37.631.562,19 | 22.737.954,53 | 322.502,49 | 35.765,63 | 27.765.834,74 | 9.865.727,45 | 13.254.849,83 | | | |
| 2. Geschäfts- oder Firmenwert | 49.278.184,73 | -2.500,00 | 0,00 | 21,46 | 0,00 | 0,00 | 43.275.663,27 | 29.125.405,31 | -333,34 | 0,00 | 30.977.080,62 | 12.298.602,65 | 14.152.779,42 | | | |
| <i>darum aus Einzelabschluss</i> | 1.895.701,05 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1.895.701,05 | 884.851,05 | 0,00 | 0,00 | 1.011.207,30 | 884.483,75 | 1.010.850,00 | | | |
| <i>darum aus Kapitalkonsolidierung</i> | 41.382.483,68 | -2.500,00 | 0,00 | 21,46 | 0,00 | 0,00 | 41.379.962,22 | 28.240.554,26 | -333,34 | 0,00 | 29.965.883,32 | 11.414.108,90 | 13.141.929,42 | | | |
| 3. Geleistete Anzahlungen | 111.580,76 | 0,00 | 192.528,43 | 0,00 | -18.898,43 | 3.040,38 | 288.305,14 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 288.305,14 | 111.580,76 | | | | |
| | 79.382.969,85 | 442.363,18 | 1.729.821,12 | 402.814,42 | 31.508,52 | 12.282,35 | 81.195.530,60 | 51.863.369,84 | 322.169,15 | 6.910.961,96 | 391.087,54 | 1.706,32 | 22.452.635,24 | 27.519.210,01 | | |
| II. Sachanlagen | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 506.958.555,32 | 710.756,80 | 15.275.733,75 | 14.172.042,23 | 24.108.289,75 | 701.182,29 | 533.582.415,68 | 259.867.921,70 | 78.849,58 | 15.944.247,04 | 12.858.483,39 | 877.537,58 | 94.940,35 | 264.005.012,86 | 269.577.402,82 | 247.090.613,62 |
| 2. Technische Anlagen und Maschinen | 408.650.309,28 | 2.060.293,07 | 33.609.884,62 | 7.512.092,07 | 29.054.668,10 | 316.653,47 | 466.179.616,47 | 212.355.833,33 | 1.091.482,88 | 24.240.783,66 | 7.260.621,10 | -911.287,65 | 204.718,15 | 229.720.929,27 | 236.458.687,20 | 196.294.475,95 |
| 3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 174.736.414,63 | 1.482.155,57 | 19.108.157,01 | 9.086.968,45 | 1.971.243,87 | 78.224,68 | 188.289.227,31 | 109.211.144,53 | 1.402.406,80 | 18.027.901,60 | 7.902.504,00 | 32.023,75 | 70.328,73 | 120.841.301,41 | 67.447.925,90 | 65.525.270,10 |
| 4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 63.923.198,47 | 7.282,75 | 46.641.782,61 | 1.188.596,48 | -55.165.600,24 | 19.342,71 | 54.237.279,82 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 54.237.279,82 | 63.923.198,47 | |
| | 1.154.288.457,70 | 4.280.468,19 | 114.635.537,99 | 31.959.699,23 | -31.508,52 | 1.115.283,15 | 1.242.288.539,28 | 581.434.899,56 | 2.572.739,26 | 58.212.932,30 | 28.021.608,49 | -1.706,32 | 369.987,23 | 614.567.243,54 | 627.721.295,74 | 572.833.558,14 |
| III. Finanzanlagen | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 1.094.849,64 | -401.529,39 | 1.028.346,29 | 76.050,00 | -75.100,40 | 41.370,74 | 1.611.886,88 | 0,00 | 0,00 | 511.291,88 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 511.291,88 | 1.100.595,00 | 1.094.849,64 |
| 2. Beteiligungen | 15.146.893,58 | 0,00 | 0,00 | 12.882.441,86 | 75.100,40 | 0,00 | 2.339.352,12 | 1.243.558,18 | 0,00 | 0,00 | 1.203.848,01 | 0,00 | 0,00 | 38.710,17 | 2.299.641,95 | 13.903.135,40 |
| 3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 55.000,00 | 0,00 | 23.333,33 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 78.333,33 | 55.000,00 | 0,00 | 23.333,33 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 78.333,33 | 0,00 | 0,00 |
| 4. Wertpapiere des Anlagevermögens | 46.191,70 | 0,00 | 41.228,03 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 87.419,73 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 87.419,73 | 46.191,70 | |
| | 16.342.734,92 | -401.529,39 | 1.092.307,65 | 12.958.491,86 | 0,00 | 41.370,74 | 4.116.992,06 | 1.298.558,18 | 0,00 | 534.625,21 | 1.203.848,01 | 0,00 | 0,00 | 629.395,38 | 3.487.656,68 | 15.044.176,74 |
| | 1.249.993.762,47 | 4.301.301,98 | 117.458.066,76 | 45.321.005,51 | 0,00 | 1.168.936,24 | 1.327.601.061,94 | 634.596.817,58 | 2.884.908,41 | 65.658.539,47 | 29.616.544,04 | 0,00 | 405.752,86 | 673.939.474,28 | 653.661.587,66 | 615.395.944,89 |

VERBINDLICHKEITENSPIEGEL 2005

(Vorjahr in Klammern)

| | <u>Gesamt</u> | <u>bis 1 Jahr</u> | <u>mit einer Laufzeit</u> <u>von 1 bis 5 Jahren</u> | <u>mehr als 5 Jahre</u> |
|-----------------------------------|-------------------------|------------------------|--|-------------------------|
| | EUR | EUR | EUR | EUR |
| Verbindlichkeiten | | | | |
| Verbindlichkeiten gegenüber | | | | |
| Kreditinstituten | 319.739.522,58 | 33.519.271,35 | 93.556.520,33 | 192.663.730,90 |
| | (336.796.929,13) | (26.541.206,26) | (103.135.084,98) | (207.120.637,89) |
| Erhaltene Anzahlungen auf | | | | |
| Bestellungen | 7.289.823,99 | 7.289.823,99 | 0,00 | 0,00 |
| | (3.890.349,41) | (3.890.349,41) | (0,00) | (0,00) |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen | | | | |
| und Leistungen | 33.244.045,24 | 32.903.250,60 | 340.794,64 | 0,00 |
| | (33.994.111,70) | (33.645.968,18) | (348.143,52) | (0,00) |
| Verbindlichkeiten gegenüber der | | | | |
| Freie und Hansestadt Hamburg | 62.017,39 | 62.017,39 | 0,00 | 0,00 |
| | (378.216,49) | (378.216,49) | (0,00) | (0,00) |
| Verbindlichkeiten gegenüber | | | | |
| verbundenen Unternehmen | 195.877,61 | 195.877,61 | 0,00 | 0,00 |
| | (1.249.239,62) | (1.249.239,62) | (0,00) | (0,00) |
| Verbindlichkeiten gegenüber | | | | |
| Unternehmen, mit denen ein | | | | |
| Beteiligungsverhältnis besteht... | 520.335,58 | 520.335,58 | 0,00 | 0,00 |
| | (292.043,42) | (292.043,42) | (0,00) | (0,00) |
| Sonstige Verbindlichkeiten | | | | |
| Sonstige Verbindlichkeiten aus | | | | |
| Steuern | 5.657.860,55 | 5.657.860,55 | 0,00 | 0,00 |
| | (5.399.461,99) | (5.145.982,71) | (0,00) | (253.479,28) |
| Sonstige Verbindlichkeiten im | | | | |
| Rahmen der sozialen Sicherheit | 3.328.840,31 | 3.328.840,31 | 0,00 | 0,00 |
| | (3.065.491,30) | (3.065.491,30) | (0,00) | (0,00) |
| Andere sonstige Verbindlichkeiten | 19.172.707,21 | 16.958.005,04 | 823.045,48 | 1.391.656,69 |
| | <u>(14.915.850,32)</u> | <u>(12.801.147,38)</u> | <u>(775.727,16)</u> | <u>(1.338.975,78)</u> |
| | 28.159.408,07 | 25.944.705,90 | 823.045,48 | 1.391.656,69 |
| | <u>(23.380.803,61)</u> | <u>(21.012.621,39)</u> | <u>(775.727,16)</u> | <u>(1.592.455,06)</u> |
| | 389.211.030,46 | 100.435.282,42 | 94.720.360,45 | 194.055.387,59 |
| | <u>(399.981.693,38)</u> | <u>(87.009.644,77)</u> | <u>(104.258.955,66)</u> | <u>(208.713.092,95)</u> |

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG (VORMALS HAMBURGER HAFEN- UND LAGERHAUS-AKTIE- GESELLSCHAFT)

ANTEILSBESITZ ZUM 31. DEZEMBER 2005

| Name und Sitz des Unternehmens | Höhe des Anteils am Kapital | | Eigenkapital TEUR | Ergebnis des Geschäftsjahres | |
|---|-----------------------------|---------------|----------------------|------------------------------|--------|
| | direkt % | indirekt % | | Jahr | TEUR |
| Geschäftsfeld "Container" | | | | | |
| HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 91.410 | 2005 | 0 |
| HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 1.909 | 2005 | 0 |
| LZU Leercontainer Zentrum Unikai GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 65,0 | 1.136 | 2005 | 750 |
| HHLA Container Terminal Tollerort GmbH (vormals: TCT Tollerort Container-Terminal GmbH), Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 7.669 | 2005 | 0 |
| CTT Besitzgesellschaft mbH (vormals: TCT Besitzgesellschaft mbH), Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 173 | 2005 | 214 |
| DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg ³⁾ | 23,1 | 17,3 | 985 | 2005 | 113 |
| UNIKAI Hafenbetrieb GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 3.500 | 2005 | 0 |
| HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 74,9 | 28.433 | 2005 | 13.867 |
| SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 74,9 | 600 | 2005 | 0 |
| Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg ²⁾ | | 37,5 | 52 | 2005 | 2 |
| HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 74,9 | 5.236 | 2005 | 2 |
| CuxPort GmbH, Cuxhaven ^{2) 4)} | | 25,1 | — | | — |
| HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | 100,0 | | — | | — |
| Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 26 | 2005 | 0 |
| HPC Ukraina Ltd., Odessa/Ukraine ¹⁾ | | 100,0 | 1.996 | 2004 | 4.500 |
| Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven ³⁾ | 50,0 | | -40 | 2005 | 7 |
| Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven ³⁾ | 50,0 | | 29 | 2005 | 0 |
| Geschäftsfeld "Intermodal" | | | | | |
| HHLA Intermodal GmbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 29.039 | 2005 | 0 |
| CTD Container-Transport-Dienst GmbH (vormals: ctd Container- und Transport-Dienst GmbH), Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 256 | 2005 | 0 |
| combisped Hanseatische Spedition GmbH (vormals: combisped Fachspedition für Containerverkehre GmbH), Lübeck ¹⁾ | | 100,0 | 12.600 | 2005 | 0 |
| CTL Container Terminal Lübeck GmbH, Lübeck ¹⁾ | | 100,0 | 4.750 | 2005 | 0 |
| METRANS a.s., Prag/Tschechien ^{1) 4)} | | 50,1 | — | | — |
| METRANS (Danubia) a.s., Danube/Slowakei ^{1) 4)} | | 50,1 | — | | — |
| METRANS (Deutschland) GmbH, Hamburg ³⁾ | | 50,1 | 56 | 2005 | 23 |
| METRANS (Danubia) Kft., Győr/Ungarn ^{3) 4)} | | 50,1 | — | | — |
| METRANS (Moravia) a.s., Zlín/Tschechien ^{3) 4)} | | 50,1 | — | | — |
| TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG (vormals: Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH), Frankfurt/Main ²⁾ | | 50,0 | 3.900 | 2005 | 3.464 |
| TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt/Main (vormals: HHLA International GmbH), Hamburg ³⁾ | | 50,0 | 107 | 2005 | 0 |
| HHLA Intermodal Verwaltung Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ³⁾ | 100,0 | | 21 | 2005 | 0 |
| POLZUG Intermodal GmbH (vormals: POLZUG GmbH, Hamburg ²⁾ | | 33,3 | 2.939 | 2005 | 555 |

| <u>Name und Sitz des Unternehmens</u> | <u>Höhe des Anteils am Kapital</u> | | <u>Eigenkapital</u> TEUR | <u>Ergebnis des Geschäftsjahres</u> | |
|--|------------------------------------|----------------------|-----------------------------|-------------------------------------|------|
| | <u>direkt</u> % | <u>indirekt</u> % | | Jahr | TEUR |
| POLZUG Intermodal Polska sp. zo.o. (vormals: POLZUG Polska sp. zo.o.), Warschau/Polen ²⁾ | | 33,3 | 3.414 | 2005 | 616 |
| <u>Geschäftsfeld "Logistik"</u> | | | | | |
| HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg ¹⁾ | 51,0 | | 13.020 | 2005 | 886 |
| Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ | 51,0 | | 524 | 2005 | 370 |
| UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 1.703 | 2005 | 0 |
| ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg ²⁾ | | 50,0 | 185 | 2005 | 10 |
| HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 1.023 | 2005 | 0 |
| HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 102 | 2005 | 0 |
| Uniconsult Universal Transport Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 26 | 2005 | 0 |
| HHLA Rhenus Logistics GmbH, Hamburg ¹⁾ | 51,0 | | 1.340 | 2005 | 689 |
| HHLA Rhenus Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG, Hamburg (vormals: HHLA Rhenus Logistics Altenwerder GmbH), Hamburg ²⁾ | 49,0 | | 1.682 | 2005 | -494 |
| Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{2) 5)} | 49,0 | | — | | — |
| <u>Geschäftsfeld "Immobilien"</u> | | | | | |
| Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 2.505 | 2005 | 0 |
| GHL Erste Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 2.556 | 2005 | 0 |
| GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 26 | 2005 | 0 |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 8.184 | 2005 | 0 |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 6.580 | 2005 | 16 |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block T mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 1.327 | 2005 | 0 |
| <u>Holding</u> | | | | | |
| HHLA-Personal-Service-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 45 | 2005 | 0 |
| HHLA Rhenus Logistics Altenwerder Verwaltungsgesellschaft mbH (vormals: HHIG Hansa-Hungaria Investitionsgesellschaft mbH), Hamburg ³⁾ | 49,1 | | 49 | 2005 | -2 |
| "CAP SAN DIEGO" Betriebsgesellschaft mbH, Hamburg ³⁾ | 33,3 | | — | 2005 | — |
| HHLA do Brasil Ltda., Santos/Brasilien ³⁾ | 100,0 | | — | 2005 | — |
| Egon Wenk Umschlag- und Logisticgesellschaft mbH, Hamburg ³⁾ | | 100,0 | 30 | 2005 | -7 |

1) Vollkonsolidierte verbundene Unternehmen

2) Quotal konsolidierte Unternehmen

3) Wegen der insgesamt untergeordneten Bedeutung dieser Gesellschaften werden sie im Konzernabschluss nicht konsolidiert bzw. nicht als assoziierte Unternehmen nach der Equity-Methode bewertet, sondern als Beteiligungen ausgewiesen

4) Bei diesen Unternehmen wurde die Ausnahmeregelung gemäß § 313 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen

5) Bei diesen Unternehmen wurde die Ausnahmeregelung gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Anspruch genommen

KONZERNLAGEBERICHT HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

GESCHÄFTSJAHR 2005

HHLA Konzern in Zahlen

| | | <u>2005</u> | <u>2004</u> | <u>△ %</u> |
|--|--------|-------------|-------------|------------|
| Gesamtleistung | Mio. € | 840,1 | 721,5 | 16,4% |
| Umsatzerlöse | Mio. € | 833,0 | 715,6 | 16,4% |
| EBITDA | Mio. € | 185,8 | 145,9 | 27,3% |
| EBIT | Mio. € | 110,1 | 69,2 | 59,1% |
| EBT nach Anteilen Dritter | Mio. € | 81,2 | 47,0 | 73,0% |
| Konzernjahresüberschuss | | | | |
| — vor Ertragsteuern | Mio. € | 92,2 | 49,9 | 84,8% |
| — nach Ertragsteuern | Mio. € | 60,7 | 35,2 | 72,4% |
| — nach Anteilen Dritter | Mio. € | 49,7 | 32,4 | 53,4% |
| Cashflow nach DVFA/SG | Mio. € | 146,4 | 113,3 | 29,2% |
| Investitionen (Immaterielle Vermögensgegenstände/Sachanlagevermögen) | Mio. € | 117,4 | 117,9 | -0,4% |
| Vermögensstruktur | | | | |
| Anlagevermögen | Mio. € | 653,7 | 615,4 | 6,2% |
| Umlaufvermögen | Mio. € | 246,8 | 165,5 | 49,1% |
| davon Stichtagsliquidität | Mio. € | 105,1 | 33,3 | 215,6% |
| Aktiva | Mio. € | 913,1 | 802,8 | 13,7% |
| Kapitalstruktur | | | | |
| Eigenkapital | Mio. € | 189,3 | 91,3 | 107,3% |
| davon gezeichnetes Kapital | Mio. € | 53,3 | 53,3 | 0,0% |
| Rückstellungen | Mio. € | 331,0 | 307,8 | 7,5% |
| davon Pensionsrückstellungen | Mio. € | 239,9 | 230,3 | 4,2% |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | Mio. € | 319,7 | 336,8 | -5,1% |
| Übrige Verbindlichkeiten | Mio. € | 69,5 | 63,2 | 10,0% |
| Passiva | Mio. € | 913,1 | 802,8 | 13,7% |
| Personalbestand | 31.12. | 3.869 | 3.334 | 16,0% |
| Eigenkapitalquote | % | 20,7 | 11,4 | 81,6% |

ROCE — aktivische Ermittlung

| | | <u>2005</u> | <u>2004</u> | <u>△ %</u> |
|---|--------|-------------|-------------|------------|
| EBIT | Mio. € | 110,1 | 69,2 | 59,1% |
| Eliminierung des Zinsanteils der durchschnittl. PensRSt | Mio. € | 11,8 | 11,1 | 6,3% |
| EBIT bereinigt | Mio. € | 121,9 | 80,3 | 51,8% |
| ∅ Betriebsvermögen | Mio. € | 708,9 | 668,5 | 6,0% |
| ROCE HHLA | % | 17,2 | 12,0 | 43,3% |

- Umbau zum integrierten Logistikkonzern abgeschlossen
- In allen vier Geschäftsfeldern auf Wachstumskurs
- Ertrags- und Finanzlage erneut deutlich verbessert

1 KONZERNLAGE UND GESCHÄFTSVERLAUF

1.1 Konzernentwicklung

- Marktposition ausgebaut

Der HHLA Konzern hat im Geschäftsjahr 2005 mit der Umbenennung in Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (bis 26.09.2005 „Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft“) seinen 2003 begonnenen Umbauprozess zu einem integrierten Logistikkonzern mit den vier Geschäftsfeldern Container, Intermodal, Logistik und Immobilien vorläufig abgeschlossen. Die Einführung eines neuen Corporate Design verdeutlicht die HHLA-Struktur und unterstreicht so die Neuaufstellung des Konzerns.

Mit ihren vier Geschäftsfeldern ist die HHLA heute in vier Kernsegmenten der Logistik (Hafenumschlag, Hinterlandtransport, logistische Services, Logistikimmobilien) aufgestellt, die gemessen am Umsatz mit 170 Mrd. Euro (2004) hinter Fahrzeugbau und Gesundheitswirtschaft an dritter Stelle der großen deutschen Wirtschaftsbranchen rangiert.

Der HHLA Konzern hat seine Position im Wettbewerb auch im Geschäftsjahr 2005 weiter verbessern können. Mit einem Anstieg der Gesamtleistung des Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr um 16,4% auf 840,1 Mio. EUR sowie der Umsatzerlöse um 16,4% auf 833,0 Mio. EUR lag das HHLA-Wachstum erneut deutlich über dem Durchschnitt der Logistikbranche in Deutschland und Europa. Zur positiven Entwicklung der HHLA trugen alle vier Geschäftsfelder bei.

1.2 Wirtschaftliches Umfeld

- Dynamik der Globalisierung der Transportketten ungebrochen

Mit einem Wirtschaftswachstum von rund 4 % lag die weltwirtschaftliche Dynamik 2005 erneut deutlich über dem langjährigen Mittel. Wie schon 2004 gingen wesentliche Wachstumsimpulse von China, Lateinamerika, den USA sowie Russland und den neuen EU-Beitrittsländern aus. Getrieben wurde dieses Wachstum von dem verstärkten weltweiten Warenaustausch, für den exemplarisch der wachsende Rohstoffbedarf Chinas sowie die zweistelligen Wachstumsraten des chinesischen Exportes stehen. Russland konnte dank steigender Einnahmen aus dem Energieexport seine Importe kräftig erhöhen.

Demgegenüber fiel das Wachstum in der EU der 25 mit einem Anstieg von 1,6 % deutlich niedriger aus. Deutschland verzeichnet mit einem Zuwachs von nur 0,9 % einen im innereuropäischen Vergleich deutlich unterdurchschnittlichen Anstieg der Wirtschaftsleistung. Motor dieser bescheidenen wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung war erneut die Nachfrage aus den internationalen Wachstumsregionen (Asien, Lateinamerika, USA, Russland und EU-Beitrittsländer). Dies zeigt sich deutlich in Hamburg, welches in besonderem Maße von der Weltkonjunktur und vom Boom des Welthandels profitieren konnte. Der Anstieg des Bruttoinlandsproduktes lag in der Hansestadt mit 1,3 % um 45 % über dem bundesdeutschen Durchschnitt.

In welchem Ausmaß die Entwicklung der Weltwirtschaft inzwischen von der Globalisierung der Transportketten geprägt wird, zeigt sich im Anstieg des Welthandelsvolumens, welches mit 7,2 % wieder deutlich stärker zulegen konnte als das Weltinlandsprodukt. Innerhalb der Dynamik des Welthandels hat der Containertransport mit seinem zweistelligen Plus von 11,2 % erneut seine führende Rolle als Wachstumsmotor unter Beweis gestellt.

| | <u>2005</u> | <u>2004</u> |
|---|---------------|---------------|
| Weltinlandsprodukt | + 4,0% | + 4,9% |
| Welthandel | + 7,2% | +10,0% |
| Weltcontainerumschlag | +11,2% | +14,2% |
| Containerumschlag HH-Antwerp-Range | +11,2% | +13,2% |
| Containerumschlag Hamburg | +15,5% | +14,1% |

Von dieser Branchenkonjunktur hat der Hamburger Hafen dank seiner herausragenden Lage als logistische Drehscheibe zwischen Fernost, Amerika und dem Ostseeraum mit seinem nord-, ost- und zentraleuropäischen Hinterland überdurchschnittlich profitiert. Mit einem Anstieg des Containerumschlags von 15,5 % auf erstmals über 8 Mio. TEU hat Hamburg seinen Marktanteil weltweit und auch im Verhältnis zu seinen direkten Konkurrenzhäfen verbessern können — der Umschlag in den kontinentalen Nordseehäfen der Hamburg-Antwerp-Range verzeichnete 2005 einen Zuwachs von 11,2 %. Dabei steigerte Hamburg seinen Warenaustausch im Containerverkehr überproportional in den Relationen mit der Russischen Föderation (+50,2%), Polen (+34,1%), Brasilien (+30,5%) und China (+29%).

1.3 Entwicklung der Geschäftsfelder

• HHLA Geschäftsfelder mit hoher Umsatzdynamik

Das **Geschäftsfeld Container** war maßgeblich für die gute Entwicklung der Umsatzerlöse des Konzerns verantwortlich. Die positive Entwicklung des konsolidierten Segmentumsatzes von 388,1 Mio. EUR auf 473,2 Mio. EUR des Geschäftsfeldes Container spiegelt die starke Zunahme des Containerumschlags um 14,8 % gegenüber dem Vorjahr von 4,6 auf 5,2 Mio. TEU wider. Mit einem Anteil am Gesamtcontainerumschlag des Hamburger Hafens von 65,2% (Vorjahr 65,6%) war der HHLA Konzern auch 2005 die bedeutendste Unternehmensgruppe im Hamburger Hafen.

Den größten Anteil am Umsatz dieses Geschäftsfeldes hatte der HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH (CTB). Wie bereits im Vorjahr konnte der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH (CTA) durch stetige Optimierungen des weitgehend automatisierten Gesamtsystems seine Produktivitäten steigern und trug somit wesentlich zum Umsatzzuwachs des Geschäftsfeldes Container bei. Die HPC Ukraine, eine Tochtergesellschaft der HPC GmbH wurde 2005 erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen. Mit einem Umsatz von 23,2 Mio. EUR trug diese Gesellschaft zum Geschäftsfeldergebnis bei.

Auch in 2005 wurden umfangreiche Investitionen im Geschäftsfeld Container durchgeführt. Mit einem Investitionsvolumen von 81,7 Mio. EUR hatte das Geschäftsfeld den höchsten Anteil an der Investitionstätigkeit des HHLA Konzerns.

Der konsolidierte Segmentumsatz des **Geschäftsfeldes Intermodal** stieg um 9,6% auf 229,0 Mio. EUR. Die Bahnoperatoren (Metrans, Polzug, Transfracht) verzeichneten ein Mengenwachstum von 12,5% und überschritten in diesem Jahr mit knapp 1,3 Mio. TEU deutlich die 1 Mio.-TEU-Marke.

Die combisped Gruppe erreichte annähernd das Planniveau 2005. Trotz planmäßig abnehmenden Anlaufkosten belastet das Ergebnis der combisped Gruppe weiterhin das operative Konzernergebnis.

Das **Geschäftsfeld Logistik** konnte auch in 2005 von der anhaltenden Dynamik des Hamburger Hafens profitieren.

Der konsolidierte Segmentumsatz stieg um 9,2 Mio. EUR auf 96,6 Mio. EUR.

Hansaport konnte im Berichtsjahr durch den zwischenzeitlich abgeschlossenen Ausbau seine Kapazität deutlich erweitern. In diesem Zusammenhang angefallene Vorlaufkosten belasteten das Segmentergebnis im Berichtsjahr.

Das **Geschäftsfeld Immobilien** ist der einzige operative Bereich, der direkt in der HHLA Holding angesiedelt ist, soweit er nicht bereits in Objektgesellschaften rechtlich verselbständigt ist.

Bei hohen Flächenumsätzen konnte der Vermietungsstand in allen Bereichen (Hafen, nördliches Elbufer, Speicherstadt) weiter erhöht werden. Die Segmentumsatzerlöse des Geschäftsfeldes stieg um 3,4 % auf 42,5 Mio. EUR (Vorjahr 41,1 Mio. EUR).

1.4 Personalmanagement

- **Anzahl der Mitarbeiter gestiegen**

Der Mitarbeiterbestand des HHLA Konzerns betrug am 31. Dezember 2005 insgesamt 3.869 Mitarbeiter (2004: 3.334 Mitarbeiter). Davon waren 1.661 Lohnempfänger (2004: 1.559), 2.094 Gehaltsempfänger (2004: 1.670) sowie 114 Auszubildende (2004: 105). Erstmals im Bestand berücksichtigt sind die 321 Mitarbeiter der HHLA-Tochtergesellschaft HPC Ukraine, die zum 01.01.2005 den bisherigen Managementvertrag durch einen Betreibervertrag für den Containerterminal in Odessa ersetzen konnte. Bereinigt um diese Portfolioveränderung stieg der Mitarbeiterbestand um 6,4% bzw. 214 Mitarbeiter auf 3.548 Mitarbeiter.

Die Gesundheit unserer Mitarbeiter stand auch in 2005 im Mittelpunkt des Personalmanagements. So wurden orthopädische Zusatzmodule für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen und arbeitsplatzspezifische Kurzübungsprogramme für die Beschäftigten im Hafenumschlag im Berichtsjahr weiterentwickelt.

Im Rahmen der Arbeitssicherheit wurden weitere Maßnahmen eines Lärminderungsprogrammes abgeschlossen. Diverse ergonomische Verbesserungen und Gestaltungen im gesamten Arbeitsumfeld wurden auch in 2005 umgesetzt.

Zum Hamburger Ausbildungszentrum II wurden auch in 2005 Patenschaften unterhalten.

In der konzerneigenen Fachschule der HHLA wurden in 2005 über 400 Schulungsmaßnahmen durchgeführt.

1.5 Forschung und Entwicklung im Konzern

- **Weiterentwicklung der Terminalsteuerung**

Im Laufe des Jahres 2005 wurden nacheinander die operativen Terminalsysteme auf eine neue Programmiersprache portiert. Mit dieser Maßnahme wurde der Grundstein für eine Nutzwertverlängerung der Terminal-Systeme bis mindestens 2010 gelegt und die Interoperabilität zu den zukünftigen IT-Systemen verbessert.

In Zusammenarbeit mit dem Containerterminal Altenwerder (CTA) wurden die Anwendungssysteme im Containerbetrieb weiterentwickelt, um die Verfügbarkeit der Systeme an die hohen Anforderungen einer automatischen Containerumschlagsanlage anzupassen.

Im Rahmen der Verbesserung des Serviceangebots für unsere Kundschaft ist ein Gemeinschaftsprojekt mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung namens MaTIB (Management für Transport und Incidents im Bahnverkehr) entwickelt worden.

1.6 Sonstige wichtige Vorgänge des Geschäftsjahres

- **Kapitalrücklage aufgestockt**

Mit Gesellschafterbeschluss vom 27.07.2005 wurden der Kapitalrücklage der HHLA AG 30,0 Mio. EUR zugeführt. Das Konzern-Eigenkapital beträgt zum Bilanzstichtag 189,3 Mio. EUR.

Die gesellschaftsrechtliche Struktur der combisped-Gruppe (vormals: combispeed-Gruppe) wurde verschlankt, umstrukturiert und umfirmiert.

Nach erfolgter Zustimmung durch das Bundeskartellamt wurde die strategische Beteiligung der BNFV (Belgian New Fruit Wharf N.V.) an der HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH gesellschaftsrechtlich umgesetzt. Bei der HHLA verbleiben 51 % der Geschäftsanteile.

2. FINANZBERICHT

| <u>Wesentliche Finanzzahlen</u> | <u>2005</u> | <u>2004</u> | <u>Δ%</u> |
|---------------------------------------|-------------|-------------|-----------|
| Umsatzerlöse | 833,0 | 715,6 | 16,4 |
| Cashflow (nach DVFA/SG) | 146,4 | 113,3 | 29,2 |
| Operatives Konzernergebnis EBIT | 110,1 | 69,2 | 59,1 |

2.1 Unternehmenssteuerung

- **Gesamtkapitalverzinsung (ROCE) weiter**

Ein vorrangiges Ziel des HHLA Konzerns ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Zur Planung, Steuerung und Kontrolle unserer Geschäfte haben wir daher im Jahr 2004 ein Wertmanagement entwickelt und konzernweit eingeführt. Die zentrale wertorientierte Steuerungsgröße innerhalb des HHLA Konzerns ist die Gesamtkapitalverzinsung (ROCE).

| <u>ROCE</u> | <u>2005</u> | <u>2004</u> | <u>Δ%-Pkte.</u> |
|-------------|-------------|-------------|-----------------|
| | 17,2 % | 12,0 % | +5,2 |

Der ROCE konnte im abgelaufenen Jahr von 12,0% auf 17,2% gesteigert werden. Dazu trug das überproportional zur gestiegenen Kapitalbindung verbesserte operative Konzernergebnis (EBIT) bei.

Im Berichtsjahr betrug das operative Konzernergebnis (EBIT) 110,1 Mio. EUR vor Anteilen Dritter und liegt somit um 40,9 Mio. EUR über dem Vorjahr. In diesem Ergebnis enthalten ist ein Zinsanteil für hafenumübliche Betriebsrentenverpflichtungen (Zuführungen zur Pensionsrückstellung und laufende Betriebsrentenzahlungen) in Höhe von 11,8 Mio. EUR. Bereinigt um diesen Zinsanteil erhöhte sich das operative Konzernergebnis vor Anteilen Dritter gegenüber dem Vorjahr von 80,3 Mio. EUR auf 121,9 Mio. EUR.

Im HHLA Konzern wird der ROCE wie folgt berechnet:

$$\text{ROCE} = \frac{\text{Ergebnis vor Steuern und vor Zinsen, vor Anteilen Dritter}}{\text{durchschnittliches Betriebsvermögen}}$$

Der Zähler setzt sich zusammen aus dem Ergebnis vor Steuern, vor dem bilanziellen Zinsergebnis, vor dem zurechenbaren Zinsaufwand für Pensionsrückstellungen und vor den Anteilen anderer Gesellschafter. Der Nenner wird aktivisch bestimmt; er errechnet sich aus dem Nettoanlagevermögen (immaterielle Vermögensgegenstände plus Sachanlagevermögen zuzüglich Aufwendungen für Ingangsetzung) und dem Nettoumlaufvermögen (Vorräte plus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen).

2.2 Ertragsentwicklung

- **Konzernergebnis deutlich über den Planzahlen**

Übersicht ausgewählter Ergebniszahlen

| <u>HHLA Konzern</u> | | <u>2005</u> | <u>2004</u> | <u>Δ%</u> |
|-------------------------------|--------|-------------|-------------|-----------|
| Gesamtleistung | Mio. € | 840,1 | 721,5 | 16,4 |
| Umsatzerlöse | Mio. € | 833,0 | 715,6 | 16,4 |
| EBIT | Mio. € | 110,1 | 69,2 | 59,1 |
| EBT | Mio. € | 92,2 | 49,9 | 84,8 |
| Konzernjahresüberschuss | | | | |
| — nach Ertragsteuern | Mio. € | 60,7 | 35,2 | 72,4 |
| — nach Anteilen Dritter | Mio. € | 49,7 | 32,4 | 53,4 |

Der HHLA Konzern hat im Geschäftsjahr 2005 sämtliche Planzahlen übertroffen. Die anhaltende Umschlagsdynamik im Hamburger Hafen und die stetige Optimierung des Gesamtsystems trugen hierzu wesentlich bei. Die Gesamtleistung des HHLA Konzerns erreichte im Berichtsjahr 2005 840,1 Mio. EUR. Damit stieg die Leistung des HHLA Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 16,4% (118,6 Mio. EUR). Der Konzernumsatz stieg im Berichtsjahr um 117,4 Mio. EUR auf 833,0 Mio. EUR und überschritt damit erstmalig in der Firmengeschichte der HHLA die 800 Mio. EUR Marke. Das operative Konzernergebnis (EBIT) erreichte im Geschäftsjahr 2005 110,1 Mio. EUR und lag damit um 59,1% über dem Vorjahr. Alle Geschäftsfelder trugen maßgeblich zu dieser Ergebnissteigerung bei. Wesentlichen Anteil hieran hatte jedoch das Geschäftsfeld Container, welches auch in diesem Jahr den absolut höchsten Beitrag zu dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit beisteuerte. Die HPC Ukraine trug durch die Erstkonsolidierung positiv zu dem Ergebnis des Geschäftsfeldes bei.

Die deutliche Ergebnissteigerung setzt sich auf Konzernebene bis zum Jahresüberschuss fort. Der Konzernjahresüberschuss nach Anteilen Dritter stieg um 53,4% auf 49,7 Mio. EUR (Vorjahr: 32,4 Mio. EUR).

Umsatzerlöse des am 31.12.2005 endenden Geschäftsjahres nach Geschäftsfeldern

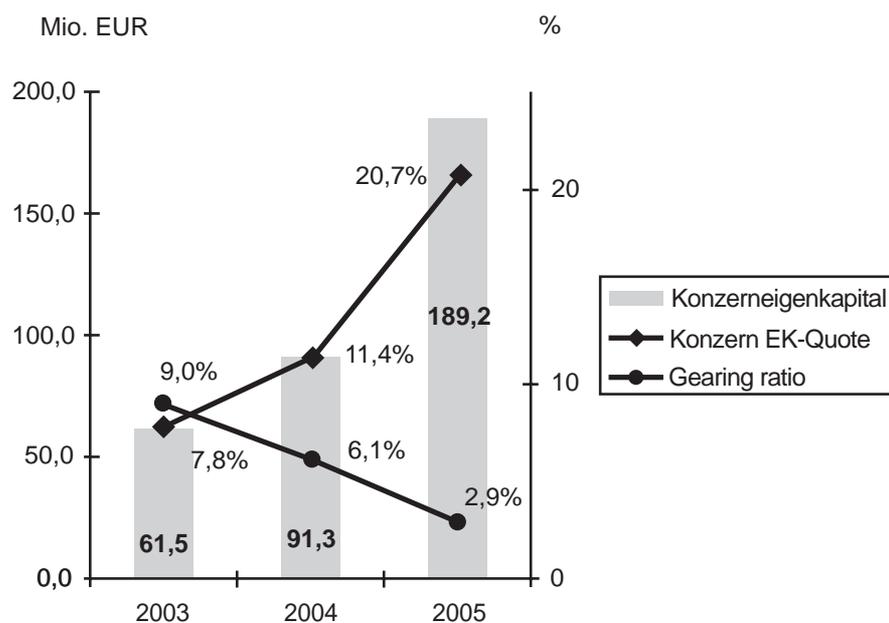
| | <u>Geschäftsfelder</u> | | | | <u>Eliminierung</u> | <u>Konzern</u> |
|---|------------------------|-------------------|-----------------|-------------------|---------------------|-----------------------|
| | <u>Container</u> | <u>Intermodal</u> | <u>Logistik</u> | <u>Immobilien</u> | | |
| Segmentumsatzerlöse des | | | | | | |
| Geschäftsfeldes | 540.422 | 253.604 | 105.199 | 42.472 | | |
| Erlöse zwischen den | | | | | | |
| Geschäftsfeldern | 67.186 | 24.562 | 8.598 | 13.692 | 114.038 | |
| konsolidierter Segmentumsatz | 473.236 | 229.042 | 96.601 | 28.780 | | 827.659 |
| konsolidierte Erlöse der HHLA- Holding | | | | | | <u>5.341</u> |
| konsolidierter Konzernumsatz | | | | | | <u>833.000</u> |

Umsatzerlöse des am 31.12.2004 endenden Geschäftsjahres nach Geschäftsfeldern

| | <u>Geschäftsfelder</u> | | | | <u>Eliminierung</u> | <u>Konzern</u> |
|--|------------------------|-------------------|-----------------|-------------------|---------------------|-----------------------|
| | <u>Container</u> | <u>Intermodal</u> | <u>Logistik</u> | <u>Immobilien</u> | | |
| Segmentumsatzerlöse des | | | | | | |
| Geschäftsfeldes | 451.003 | 213.632 | 94.051 | 41.074 | | |
| Erlöse zwischen den | | | | | | |
| Geschäftsfeldern | 62.939 | 4.612 | 6.644 | 14.197 | 88.392 | |
| konsolidierter Segmentumsatz | 388.064 | 209.020 | 87.407 | 26.877 | | 711.368 |
| konsolidierte Erlöse der Holding | | | | | | <u>4.253</u> |
| konsolidierter Konzernumsatz | | | | | | <u>715.621</u> |

Die Leistungsverrechnungen zwischen den Geschäftsfeldern erfolgten zu marktüblichen Bedingungen.

Entwicklung von Konzerneigenkapital, Eigenkapitalquote und Gearing ratio:



Definition Gearing ratio:
$$\frac{\text{Nettofinanzschulden} + \text{Pensionsrückstellung}}{\text{Konzerneigenkapital}}$$

Die Nettofinanzschulden im Zähler ergeben sich aus Kreditverbindlichkeiten abzgl. liquide Mittel. Im Nenner steht das Konzerneigenkapital zum Bilanzstichtag 31.12.2005.

2.4 Investitionen und Finanzierung

- *Investitionen und Dividendenzahlungen nahezu aus dem Cashflow der laufenden Geschäftstätigkeit finanziert*

Das hohe Investitionsniveau des Vorjahres wurde auch im Berichtsjahr fortgesetzt. Investiert wurden 117,4 Mio. EUR.

Investitionsvolumen nach Geschäftsfeldern:

| Angaben Mio. € | Container | Intermodal | Logistik | Immobilien | Holding | Gesamt |
|---|--------------|-------------|------------|--------------|------------------|--------------|
| Immaterielle Vermögensgegenstände | 0,1 | 0,3 | 0,6 | — | 0,7 | 1,7 |
| Sachanlagen | 81,6 | 12,0 | 6,6 | 2,5 | 11,9 | 114,6 |
| Finanzanlagen | — | 1,0 | 0,1 | — | — | 1,1 |
| Anlagevermögen 2005 | 81,7 | 13,3 | 7,3 | 2,5 | 12,6 | 117,4 |
| Anlagevermögen 2004 | 91,2 | 9,0 | 6,9 | 9,7 | 1,1 | 117,9 |
| Veränderung in % | -10,4 | 47,8 | 5,8 | -74,2 | >100,0 | -0,4 |

Den größten Anteil an diesem Investitionsvolumen hatte das Geschäftsfeld Container mit 81,7 Mio. EUR.

Der erste, in 2004 begonnene Bauabschnitt des 600 Mio. EUR umfassenden Investitionsvorhabens des HHLA Container Terminals Burchardkai (CTB) wurde in 2005 (Investitionen in 2004: 15,0 Mio. EUR) fortgesetzt. Ziel dieser Investitionen ist die Verdopplung der Umschlagskapazität bis 2012.

Mit insgesamt 34,3 Mio. EUR wurde der Ausbau des HHLA Container Terminals Altenwerder (CTA) auch in diesem Jahr weiter vorangetrieben. Neben weiterem Umschlaggerät wurden vier Großschiff-Containerbrücken und vier Lagerblöcke angeschafft.

Der Cashflow nach DVFA/SG beträgt 146,4 Mio. EUR (Vorjahr: 113,3 Mio. EUR). Er resultiert wesentlich aus dem deutlich gestiegenen Konzernergebnis im Geschäftsjahr 2005.

Der Cashflow (nach DVFA/SG) reichte im Berichtsjahr vollständig aus, um die Investitionen zu finanzieren. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten reduzierten sich geringfügig auf 319,7 Mio. EUR (Vorjahr 336,8 Mio. EUR).

Übersicht ausgewählter Finanzzahlen

| HHLA Konzern | | 2005 | 2004 | Δ% |
|-------------------------------|--------|-------------|-------------|-----------|
| EBITDA | Mio. € | 185,8 | 145,9 | 27,3% |
| Cashflow (nach DVFA/SG) | Mio. € | 146,4 | 113,3 | 29,2% |
| Investitionen | Mio. € | 117,4 | 117,9 | -0,4% |

3 RISIKOBERICHT

3.1 Das Risikomanagement-System

Ziel des Risikomanagementsystems ist es, den bewussten Umgang mit unternehmerischen Risiken zu fördern und dadurch eine Bestandsgefährdung des HHLA Konzerns oder von Konzerngesellschaften zu vermeiden. Risikomanagement bedeutet in diesem Zusammenhang die Gesamtheit aller organisatorischen Regelungen und Maßnahmen zur Risikoerkennung und zum aktiven Umgang mit dem jeder unternehmerischen Betätigung immanenten Risikoprofil. Die wesentlichen Elemente des Risikomanagementsystems wurden in einer Konzernrichtlinie umgesetzt, die für alle mehrheitlich zur HHLA gehörenden Unternehmen verbindlich ist. Wesentliche Elemente des Risikomanagementsystems sind klare Verantwortlichkeiten für die Früherkennung, Steuerung und Kommunikation von Risiken, eindeutige Definitionen für Risikoklassen und Risikofelder, Berichtsroutinen und risikopolitische Grundsätze. Risikomanagement und Risikoberichterstattung sollen unternehmerisches Denken und eigenverantwortliches Handeln fördern.

Risiken werden regelmäßig im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert. Risiken sind grundsätzlich zu quantifizieren, wenn verlässliche und anerkannte Methoden vorhanden sind und die Quantifizierung wirtschaftlich vernünftig und entscheidungsrelevant für die Risikobeurteilung ist. Die Risikodarstellung erfolgt nach konzernweit einheitlichen Berichtsformaten, um ein konsistentes Gesamtbild über die Gesamtrisikoposition entwickeln zu können. Die Interne Revision ist neben dem Abschlussprüfer für die Systemprüfung des Risikomanagementsystems verantwortlich.

3.2 Risikopositionen

Der HHLA Konzern ist in den Geschäftsfeldern einzelnen Risiken ausgesetzt. Hierzu zählen im Einzelnen strategische Risiken, Marktrisiken, Finanzrisiken, Personalrisiken und sonstige Risiken.

Strategische Risiken

Voraussetzung für die erfolgreiche Expansion ist die zügige Realisierung der den Hamburger Hafen betreffenden Infrastrukturprojekte wie

- die Fahrrinnenanpassung der Unterelbe, um dem zunehmenden Containerschiffsverkehr und der zunehmenden Schiffsgröße Rechnung zu tragen,
- der Ausbau der Straßeninfrastruktur im erweiterten Hafengebiet, um einen effizienten Zu- und Ablauf der Containerströme zu und von den Terminals zu ermöglichen,
- der Ausbau und die Modernisierung der Hamburger Hafenbahn, um das wachsende Containeraufkommen im direkten Zu- und Ablauf auf der Schiene sicher zu stellen,
- die Elektrifizierung und der Ausbau der Bahnstrecke Hamburg Lübeck, um den wachsenden Containerverkehr im Ostseegeschäft bewältigen zu können.

Es ist davon auszugehen, dass die notwendigen Infrastrukturprojekte auch in 2006 weiter vorangetrieben werden.

Marktrisiken

Die für den HHLA Konzern auf Grund der verkehrsgeographischen Lage des Hamburger Hafens besonders relevanten Wachstumszonen in Fernost und Mittel- und Osteuropa zeigten sich insgesamt im Geschäftsjahr 2005 unverändert in einer überdurchschnittlich guten Verfassung.

Weltweit begegnen internationale Notenbanken den durch das robuste Wirtschaftswachstum und reichliche Liquiditätsversorgung aufkeimenden Inflationsgefahren zwar mit einer langsamen Straffung der geldpolitischen Zügel. Im Rahmen der insgesamt günstigen monetären Rahmenbedingungen dürften sich allerdings Weltkonjunktur und Welthandel in 2006 weiterhin positiv entwickeln.

Aus der weltwirtschaftlichen Entwicklung ist für den HHLA Konzern zur Zeit kein nennenswertes Gefährdungspotenzial erkennbar. Die konjunkturellen Aussichten der Regionen, von denen der HHLA Konzern durch die verkehrsgeographische Anbindung des Hamburger Hafens im besonderen Maße profitiert, bleiben unverändert erfolgversprechend.

Finanzrisiken

Zu den zentralen Aufgaben der HHLA zählen die Optimierung der Konzernfinanzierung und die Begrenzung der finanzwirtschaftlichen Risiken. Das Konzern-Treasury begleitet alle wesentlichen Finanztransaktionen und steuert aktiv das Kreditportfolio und die Zinsänderungsrisiken. Durch ein konzernweites Cashclearing wird die Liquidität gesteuert und überwacht.

Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz von Zinsderivaten abgesichert.

Bei den vom HHLA Konzern angebotenen Leistungen handelt es sich überwiegend um Dienstleistungen, die am Standort Hamburg erbracht werden. Nur im Geschäftsfeld Intermodal werden grenzüberschreitende Leistungen erbracht. Die Fakturierung erfolgt in Euro oder eurobasiert.

Währungs- oder Transferrisiken bestehen nur in unwesentlicher Größenordnung.

Es bestehen aus derzeitiger Sicht keine bedeutenden finanzwirtschaftlichen Risiken.

Personalrisiken

Im Wettbewerb um qualifiziertes Fachpersonal spielt die Aus- und Weiterbildung im HHLA Konzern eine entscheidende Rolle. Deshalb verfolgt die HHLA eine durchgängige Personalentwicklungspolitik von der Ausbildung für Berufsanfänger über die HHLA-Fachschule bis zum Engagement in Weiterbildungseinrichtungen wie der Hamburg School of Logistics. Die gezielte Auswahl und Förderung von Mitarbeitern hat bisher dazu geführt, dass sämtliche Auszubildende übernommen, betriebsbedingte Kündigungen vermieden und die Fluktuationsrate niedrig gehalten werden konnten. Besondere Personalrisiken sind nicht erkennbar.

Pensionsverpflichtungen

Die HHLA hat die Ansprüche aus dem Betriebsrentenarbeitsvertrag in steuerlich zulässiger Höhe in der Handelsbilanz passiviert. Durch die in 2005 vereinbarten Änderungen des Betriebsrenten-Tarifvertrags (BRTV) ist es gelungen, das Risiko der Dynamisierung von Pensionsverpflichtungen zu begrenzen. Das Risiko einer höheren Betriebsrentenverpflichtung durch ausbleibende Anpassungen oder gar Absenkungen des Niveaus der gesetzlichen Rentenversicherungsleistungen konnte damit berechenbar gemacht werden.

Sonstige Risiken

Sämtliche HHLA Umschlagsanlagen erfüllen den seit 01.07.2004 in Kraft getretenen International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code), um ein Höchstmaß an Schutz für Schiffe und Hafenanlagen vor potenziellen terroristischen Anschlägen zu gewährleisten.

Unsere intern beauftragten Port Facility Security Officers (PFSO) entwickelten im Geschäftsjahr 2005 vorbeugend in enger Abstimmung mit den relevanten Behörden kontinuierlich die Sicherheitsorganisation der HHLA Umschlagsanla-

gen weiter. Um die Sicherheit entlang der Containertransportkette weiter zu verbessern, begleitet die HHLA ferner ein Projekt zur weltweiten Einführung eines elektronischen Siegels.

Solange kein höheres Gefährdungspotenzial terroristischer Anschläge absehbar ist, rechnen wir mit keinen weiteren erforderlichen nennenswerten Maßnahmen zur terroristischen Gefahrenabwehr.

3.3 Gesamtrisiko

Nach den heute bekannten Informationen existieren keine bestandsgefährdenden Einzelrisiken. Die Risiken sind begrenzt und überschaubar.

Aus heutiger Sicht sind für die Zukunft keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand des HHLA Konzerns gefährden.

4 PROGNOSEBERICHT UND SONSTIGE ANGABEN

4.1 Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Ende des Geschäftsjahres

Die Tochtergesellschaft HHLA Container Terminal Tollerort GmbH hat mit Wirkung zum 01.01.2006 die Rosshafen Terminal GmbH erworben.

4.2 Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft

• Günstige Perspektiven durch Anbindung an globale Wachstumsmärkte

Die weltwirtschaftliche Dynamik hat sich Ende 2005 noch einmal leicht beschleunigt, ein Trend, der auch zu Beginn des Jahres 2006 anhielt und gegenwärtig eine Wachstumsrate des Weltinlandsproduktes von mindestens 4% für das Gesamtjahr verspricht. Besondere Wachstumsimpulse gehen dabei erneut von Asien, Lateinamerika, den USA, Russland sowie den neuen EU-Mitgliedern in Osteuropa aus. Die Mehrzahl der Wirtschaftsinstitute rechnet damit, dass diese Dynamik sich stärker als zuletzt auch in Europa (EU der 15 mit einem Plus von bis zu 2%) und in Deutschland (+ 1,4 bis + 1,8%) bemerkbar macht.

Entscheidender Impulsgeber für das verbesserte gesamtwirtschaftliche Umfeld ist die weiter überproportionale Zunahme des weltweiten Warenaustauschs, welches sich in Wachstumsprognosen von + 8,0% (Welthandelsvolumen 2006) beziehungsweise + 10,3% (Weltcontainerverkehr) manifestiert.

Vor diesem Hintergrund rechnet die HHLA auch im kommenden Jahr mit zweistelligen Wachstumsraten. Um dieser Entwicklung entsprechend Rechnung zu tragen, wird das in 2004 begonnene Investitionsvorhaben an den drei Container Terminals 2006 zügig fortgesetzt. Ziel dieser Investitionstätigkeit ist eine Kapazitätserweiterung von derzeit gut 5 Mio. TEU auf über 10 Mio. TEU bis zum Jahre 2012. In diesem Zusammenhang notwendige Eigenkapitalmaßnahmen werden vorbereitet.

Durch die positive Mengenentwicklung im Hamburger Hafen wird eine entsprechende Umsatz- und Ergebnisentwicklung im Geschäftsfeld Container erwartet.

Das Geschäftsfeld Intermodal wird auch in 2006 vom Mengenwachstum im Containerbereich und dem zukunfts-trächtigen Schienengüterverkehr profitieren.

Im Geschäftsfeld Logistik wird sich durch die abgeschlossene Kapazitätserweiterung am Hansaport die Eingangstonnage in 2006 erhöhen. Planmäßige Anlaufverluste infolge umfangreicher Investitionen im Geschäftsfeld Logistik werden das Ergebnis in 2006 kurzfristig belasten. Dessen ungeachtet wird mittelfristig mit einer unverändert positiven Ergebnisentwicklung in diesem Geschäftsfeld gerechnet.

2006 werden Großprojekte in der Speicherstadt und am O'Swaldkai fertiggestellt. Aufgrund der Vollvermietung schon in der Bauphase erwarten wir eine weitere Erhöhung des Vermietungsstandes verbunden mit einer Fortsetzung der Umsatz- und Ergebnisdynamik im Geschäftsfeld Immobilien.

Angesichts der positiven Ausgangslage für alle vier Geschäftsfelder wird 2006 insgesamt mit einer erneut guten Umsatz- und Ertragsentwicklung gerechnet.

Hamburg, 5. Mai 2006

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT

Klaus-Dieter Peters

Dr. Stefan Behn

Gerd Drossel

Rolf Fritsch

Dr. Roland Lappin

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk haben wir wie folgt erteilt:

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Wir haben den von der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (vormals Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft), Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss — bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Kapitalflussrechnung und Eigenkapitalspiegel — und den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Hamburg, den 8. Mai 2006

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

| | |
|-------------------|---------------------|
| Ditting | Retzlaff |
| Wirtschaftsprüfer | Wirtschaftsprüferin |

**KONZERNABSCHLUSS (HGB) DER
HAMBURGER HAFEN- UND LAGERHAUS-AG
ZUM 31. DEZEMBER 2004**

HAMBURGER HAFEN- UND LAGERHAUS- AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

KONZERNBILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2004

| | EUR | EUR | 31.12.2003 TEUR |
|--|----------------|----------------|--------------------|
| AKTIVA | | | |
| A. AUFWENDUNGEN FÜR DIE INGANGSETZUNG DES GESCHÄFTSBETRIEBES | | 14.484.443,57 | 22.655 |
| B. ANLAGEVERMÖGEN | | | |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | | | |
| 1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | 13.254.849,83 | | 37.408 |
| 2. Geschäfts- oder Firmenwert | 14.152.779,42 | | 21.108 |
| 3. Geleistete Anzahlungen | 111.580,76 | | 62 |
| | | 27.519.210,01 | 58.578 |
| II. Sachanlagen | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 247.090.613,62 | | 242.374 |
| 2. Technische Anlagen und Maschinen | 196.294.475,95 | | 169.380 |
| 3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 65.525.270,10 | | 53.450 |
| 4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 63.923.198,47 | | 63.611 |
| | | 572.833.558,14 | 528.815 |
| III. Finanzanlagen | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 1.094.849,64 | | 1.839 |
| 2. Beteiligungen | 13.903.135,40 | | 2.050 |
| 3. Wertpapiere des Anlagevermögens | 46.191,70 | | 20 |
| 4. Sonstige Ausleihungen | 0,00 | | 1 |
| | | 15.044.176,74 | 3.910 |
| | | 615.396.944,89 | 591.303 |
| C. UMLAUFVERMÖGEN | | | |
| I. Vorräte | | | |
| 1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 9.548.354,61 | | 7.982 |
| 2. Unfertige Leistungen | 4.468.433,42 | | 1.642 |
| 3. Fertige Erzeugnisse und Waren | 547.328,09 | | 570 |
| | | 14.564.116,12 | 10.194 |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | | | |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 83.889.064,70 | | 80.097 |
| 2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg | 281.986,35 | | 144 |
| 3. Forderungen gegen die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH | 25.664.158,40 | | 49.095 |
| 4. Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 23.488,47 | | 2.578 |
| 5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 797,96 | | 0 |
| 6. Sonstige Vermögensgegenstände davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr: EUR 36.900,88 (Vj.: TEUR 60) | 31.864.079,12 | | 17.942 |
| | | 141.723.575,00 | 149.856 |
| III. Wertpapiere | | | |
| Sonstige Wertpapiere | 295.430,40 | | 2.296 |
| IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks | | | |
| | | 8.873.851,47 | 7.956 |
| | | 165.456.972,99 | 170.302 |
| D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | | | |
| 1. Disagio | 29.278,45 | | 53 |
| 2. Sonstige Rechnungsabgrenzungsposten | 569.643,73 | | 347 |
| | | 598.922,18 | 400 |
| E. AKTIVE LATENTE STEUERN | | | |
| | | 6.907.661,99 | 8.031 |
| | | 802.844.945,62 | 792.691 |
| PASSIVA | | | |
| A. EIGENKAPITAL | | | |
| I. Gezeichnetes Kapital | | | |
| | | 53.300.000,00 | 53.277 |
| II. Kapitalrücklage | | | |
| | | 178.362,89 | 178 |
| III. Eigenkapitaldifferenz aus Währungsumrechnung | | | |
| | | 795.222,65 | -6.923 |
| IV. Konzernbilanzgewinn /-verlust | | | |
| | | 21.112.219,98 | -665 |
| V. Anteile anderer Gesellschafter | | | |
| | | 15.956.956,02 | 15.671 |
| | | 91.342.761,54 | 61.538 |
| | | 988.924,69 | 992 |
| B. SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE | | | |
| C. RÜCKSTELLUNGEN | | | |
| 1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 230.291.371,00 | | 215.561 |
| 2. Steuerrückstellungen | 9.069.201,92 | | 12.494 |
| 3. Sonstige Rückstellungen | 68.478.298,39 | | 63.458 |
| | | 307.838.871,31 | 291.513 |
| D. VERBINDLICHKEITEN | | | |
| 1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 336.796.929,13 | | 346.731 |
| 2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 3.890.349,41 | | 1.163 |
| 3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 33.994.111,70 | | 43.372 |
| 4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg | 378.216,49 | | 765 |
| 5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 1.249.239,62 | | 2.898 |
| 6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 292.043,42 | | 345 |
| 7. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern: EUR 5.399.461,99 (Vj.: TEUR 19.962) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 3.065.491,30 (Vj.: TEUR 3.039) | 23.380.803,61 | | 40.811 |
| | | 399.981.693,38 | 436.085 |
| E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | | | |
| | | 2.692.694,70 | 2.563 |
| | | 802.844.945,62 | 792.691 |

HAMBURGER HAFEN- UND LAGERHAUS- AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR 2004

| | <u>EUR</u> | <u>EUR</u> | <u>2003</u> TEUR |
|---|-----------------------|-----------------------------|----------------------|
| 1. Umsatzerlöse | 715.620.858,46 | | 637.484 |
| 2. Erhöhung (Vj.: Verminderung) des Bestands an unfertigen Leistungen | 2.290.873,14 | | -1.105 |
| 3. Andere aktivierte Eigenleistungen | 3.615.269,82 | | 3.895 |
| 4. Sonstige betriebliche Erträge | <u>29.852.064,37</u> | | <u>17.810</u> |
| | | 751.379.065,79 | 658.084 |
| 5. Materialaufwand | | | |
| a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 59.762.081,99 | | 40.204 |
| b) Aufwendungen für bezogene Leistungen | <u>239.816.260,45</u> | | <u>226.267</u> |
| | | 299.578.342,44 | 266.471 |
| 6. Personalaufwand | | | |
| a) Löhne und Gehälter | 155.396.665,61 | | 153.679 |
| b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung: EUR 33.456.939,50 (Vj.: TEUR 25.387) | <u>64.753.091,48</u> | | <u>56.054</u> |
| | | 220.149.757,09 | 209.733 |
| 7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs.. davon auf Firmenwerte aus der Kapitalkonsolidierung: EUR 9.216.768,72 (Vj.: 2.507) | | 76.773.019,13 | 65.176 |
| 8. Sonstige betriebliche Aufwendungen | | <u>84.940.510,67</u> | <u>90.121</u> |
| | | 69.937.436,46 | 26.583 |
| 9. Erträge aus Beteiligungen | 80.322,29 | | 302 |
| davon aus verbundenen Unternehmen: EUR 74.322,29 (Vj.: TEUR 282) | | | |
| 10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens | 0,00 | | 1 |
| 11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 2.675.982,43 | | 2.575 |
| davon aus verbundenen Unternehmen: EUR 874.172,54 (Vj.: TEUR 839) | | | |
| 12. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens | 1.218.848,01 | | 80 |
| 13. Aufwendungen aus Verlustübernahme | 702.890,09 | | 490 |
| 14. Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | 1.174.497,20 | | 0 |
| 15. Zinsen und ähnliche Aufwendungen | 18.935.873,82 | | 18.670 |
| davon an verbundene Unternehmen: EUR 149.133,91 (Vj.: TEUR 116) | | | |
| | | <u>-19.275.804,40</u> | <u>-16.362</u> |
| 16. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | | 50.661.632,06 | 10.221 |
| 17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | | 14.627.917,51 | 21.396 |
| 18. Sonstige Steuern | | 784.763,16 | 945 |
| 19. Jahresüberschuss (Vj.: Jahresfehlbetrag) vor Anteilen Dritter .. | | <u>35.248.951,39</u> | <u>-12.120</u> |
| 20. Anteile Dritter am Jahresergebnis | | <u>2.869.853,58</u> | <u>-3.576</u> |
| 21. Konzernjahresüberschuß (Vj.: Konzernjahresfehlbetrag) | | <u><u>32.379.097,81</u></u> | <u><u>-8.544</u></u> |

ANHANG ZUM KONZERNABSCHLUSS DER HAMBURGER HAFEN- UND LAGERHAUS-AKTIENGESELLSCHAFT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2004

1. ALLGEMEINES

Da der Jahresabschluss der HHLA (nachfolgend als Muttergesellschaft bezeichnet), in den Konzernabschluss der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH (Amtsgericht Hamburg, HRB Nr. 16106) einbezogen wird, ist die HHLA AG gem. § 291 HGB seit 1996 von der Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses befreit. Aufgrund der zwischenzeitlich erheblich gestiegenen Bedeutung der Tochtergesellschaften für die Beurteilung des HHLA-Konzerns erstellt die HHLA freiwillig ab 2002 wieder einen Konzernabschluss. Der HHLA-Konzernabschluss wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt.

2. KONSOLIDIERUNGSKREIS

Der gesamte Anteilsbesitz mit Angabe der voll- und quotalkonsolidierten und der assoziierten Unternehmen ist im Anschluss an die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt. Nicht mehr konsolidiert wurden in 2004 die HHLA International GmbH sowie Unikai Lüneburg, Unikai Woerth und Unikai Ottmarsheim, deren Anteile zu Beginn des Geschäftsjahres 2004 verkauft wurden. Außerdem wurde die GH 3 auf die Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH verschmolzen. Auch die TPSV S.A., deren Anteile bis auf einen Restanteil von 5 % im Dezember 2004 verkauft wurden, und die Exolgan S.A., deren Anteile zum Jahresbeginn 2005 verkauft wurden, wurden in 2004 nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen, da die für eine Einbeziehung in den Konzernabschluss erforderlichen Informationen nicht mehr in ausreichendem Maße zur Verfügung standen. Durch die Veränderungen des Konsolidierungskreises würden sich die Vorjahreswerte der Umsatzerlöse um 29,7 Mio. EUR, der Bilanzsumme um 40,5 Mio. EUR und des Jahresergebnisses des Konzerns um 3,6 Mio. EUR verringern.

3. KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

Die Methode der Vollkonsolidierung wird für die Tochtergesellschaften angewendet, an denen die HHLA mehr als 50 % der Anteile hält. Die Gesellschaften, an denen die HHLA 25,0 % bis 50,0 % der Anteile hält werden quotalkonsolidiert, wenn diese Unternehmen gemeinsam von der HHLA und von nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen geführt werden. Nicht konsolidiert wurden 13 Tochterunternehmen, deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage insgesamt von untergeordneter Bedeutung ist.

Die Kapitalkonsolidierung für alle in den Konzernabschluss nach den Vorschriften über die Voll- und die Quotenkonsolidierung einbezogenen Tochterunternehmen wurde bei der Erstkonsolidierung zum 1. Januar 2001 nach der Buchwertmethode rückwirkend zum Zeitpunkt des Erwerbs der Anteile bzw. der Gründung durchgeführt.

Geschäfts- oder Firmenwerte wurden nachträglich beginnend ab Erwerbszeitpunkt über die voraussichtliche Nutzungsdauer von 15 Jahren linear abgeschrieben. Die Abschreibungen für die Geschäftsjahre vor dem Jahr 2001 wurden im Konzernbilanzgewinnvortrag per 1. Januar 2001 erfasst.

Forderungen, Verbindlichkeiten, Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen den einbezogenen Unternehmen werden eliminiert. Auf ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge werden, soweit erforderlich, Steuerabgrenzungen vorgenommen.

4. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der einbezogenen vollkonsolidierten Unternehmen wurden für den Konzernabschluss ab 1. Januar 2001 wie nachfolgend genannt vereinheitlicht. Auf die Anpassung der quotalkonsolidierten und assoziierten Unternehmen wurde aufgrund der untergeordneten Bedeutung dieser Auswirkungen verzichtet.

Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebes

Bei der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH wurden als Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebes gem. § 269 HGB die Aufwendungen für die Planung und Entwicklung des Terminalkonzeptes, die Auswahl des zu beschaffenden Sachanlagevermögens und der erforderlichen Software, die Miete für die Fläche in Altenwerder, die Entwicklung der Aufbau- und Ablauforganisation und die Anwerbung und Ausbildung von Personal aktiviert. Sie werden nach Abschluss der Ingangsetzungsmaßnahmen ab Juli 2002 über 4 Jahre abgeschrieben. Soweit Aufwendungen für die Ingangsetzung von Dritten belastet wurden, erfolgte eine direkte Aktivierung, ohne Berührung der Gewinn- und Verlustrechnung.

Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen

- Software und andere Rechte, die überwiegend über eine Nutzungsdauer von 3-7 Jahren linear abgeschrieben werden
- Geschäfts- oder Firmenwerte, die ab dem Erwerbszeitpunkt über eine voraussichtliche Nutzungsdauer von 15 Jahren abgeschrieben werden

Anlagevermögen

Die Zugänge zum Anlagevermögen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. In die Herstellungskosten der selbst erstellten Sachanlagen werden anteilige Gemeinkosten und ggfs. Bauzinsen einbezogen.

Abschreibungen auf immaterielles Anlagevermögen und auf Bauten auf fremden Grundstücken werden generell linear pro rata temporis durchgeführt. Firmenwerte aus der Kapitalkonsolidierung werden entsprechend ihrer voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer über einen Zeitraum von 15 Jahren linear abgeschrieben. Das bewegliche Anlagevermögen wurde zur einheitlichen Bewertung im Konzernabschluss ab 1. Januar 2001 — soweit erforderlich — von der degressiven auf die lineare Abschreibung umgestellt. Die Bemessung der Abschreibungen erfolgt in Anlehnung an die steuerlichen Richtsätze. Von steuerlich zulässigen Vereinfachungsregelungen wird Gebrauch gemacht. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgänge ausgewiesen.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf Firmenwerte erfolgten im Geschäftsjahr 2004 in Höhe von TEUR 6.846 (2003 = 0 TEUR).

Außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagevermögen waren in Höhe von 348 TEUR (2003 = 46 TEUR) erforderlich.

Die Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten bzw. dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Umlaufvermögen

Vorräte werden mit durchschnittlichen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips angesetzt. Niedrigere Wertansätze früherer Bilanzstichtage werden beibehalten.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden zu Nennwerten oder niedrigeren Barwerten bilanziert. Zweifelhafte Forderungen werden mit dem wahrscheinlichen Wert angesetzt. Für das allgemeine Kreditrisiko bestehen angemessene Pauschalwertberichtigungen.

Aktive latente Steuern in Höhe von 6.908 TEUR (Vorjahr = 8.031 TEUR) ergeben sich aus der Anpassung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der Einzelabschlüsse der einbezogenen Unternehmen an die einheitlichen Methoden sowie aus eliminierten Zwischengewinnen.

Der Effekt aus der latenten Steuer beträgt lt. Gewinn- und Verlustrechnung 1.153 TEUR. Davon entfallen 67 TEUR auf die Konzern-Afa und TEUR 1.627 auf unterschiedliche Abschreibungsbeträge in Folge von Zwischengewinneliminierungen aus Vorjahren zwischen den jeweiligen Einzel- und Konzernabschlüssen. Gegenläufig wirken sich die im Berichtsjahr erstmalig aktivierten latenten Steuern auf die Unterschiede bei der Abschrei-

bungsdauer zwischen Software und Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebes (TEUR 547) aus.

Die latenten Steuern resultieren ausschließlich aus zeitlichen Differenzen. Der konzernweitliche Steuersatz beträgt wie im Vorjahr 41 %, da die latenten Steueraufwendungen im Wesentlichen auf inländische Unternehmen zurückzuführen sind.

Rückstellungen

Die Pensionsrückstellungen wurden gem. § 6 a EStG aufgrund versicherungsmathematischer Berechnungen zum Bilanzstichtag auf der Basis eines Zinsfußes von 6 % und der "Richttafeln 1998" von Dr. Klaus Heubeck errechnet. Die anderen Rückstellungen des Konzerns wurden in Höhe des Betrages gebildet, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind zum Rückzahlungsbetrag angesetzt.

5. WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Abschlüsse der nicht in EURO bilanzierenden konsolidierten ausländischen Unternehmen werden in Abhängigkeit von den bestehenden finanzwirtschaftlichen Beziehungen zu den Tochterunternehmen und den sich daraus ergebenden Konsequenzen von Wechselkursänderungen in EURO umgerechnet.

Die Umrechnung der Bilanzen erfolgt zu Mittelkursen am Bilanzstichtag und für die Gewinn- und Verlustrechnungen zu Jahresdurchschnittskursen. Die sich bei der Umrechnung der Bilanzpositionen ergebenden Kursdifferenzen zum Vorjahr werden ebenso erfolgsneutral behandelt und als Veränderung des Eigenkapitals bzw. Fremdanteile ausgewiesen wie die Differenzen aus der Anwendung unterschiedlicher Kurse in Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung. Fremdwährungsforderungen sowie Bank- und Kassenbestände in Fremdwährungen wurden mit dem EUR-Briefkurs des Entstehungstages, die Fremdwährungsverbindlichkeiten zum EUR-Geldkurs des Zahlungszeitpunktes bewertet. Zum Bilanzstichtag erfolgt eine Anpassung nach dem Niederstwertprinzip.

6. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ UND GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Anlagevermögen

Der Anlagenspiegel und die Aufstellung des Anteilsbesitzes sind im Anschluss an die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt.

Veränderungen aus Erst- oder Entkonsolidierungen durch Veränderungen des Konsolidierungskreises und Wechselkursänderungen werden in gesonderten Spalten im Anlagenspiegel aufgeführt.

Konzerner Eigenkapital

Der Konzerneigenkapitalspiegel ist im Anschluss an die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt. Zum Jahresende 2004 betrug der Konzernbilanzgewinn 21.112 TEUR. Der Bilanzgewinn der HHLA AG beträgt per 31.12.2004 45.541 TEUR. Davon werden in 2005 8.000 TEUR ausgeschüttet.

Der Ausgleichsposten aus der Fremdwährungsumrechnung resultiert aus den Kursdifferenzen bei der Umrechnung der nicht in EURO bilanzierenden Tochtergesellschaften. Diese Kursdifferenzen führten zu einer Erhöhung des Konzerneigenkapitals in 2004.

Das im Konzernbilanzverlust 2004 dargestellte übrige Konzernergebnis in Höhe von -39 TEUR resultiert daraus, dass bei Gesellschaften aufgrund des Gewinnverwendungsbeschlusses in 2004 der HHLA-Anteil am ausgeschütteten Ergebnis des Vorjahres vom anteilig im Konzernabschluss 2003 ermittelten Wert abwich.

Sonderposten für Investitionszuschüsse

Die einer Tochtergesellschaft gewährten Investitionszuschüsse zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur und zur Förderung des kombinierten Verkehrs werden über die durchschnittliche Nutzungsdauer der geförderten Anlagengegenstände erfolgswirksam aufgelöst.

Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind als größte Posten die Rückstellungen für Abfindungen aus Sozialplänen, Aufstockungsbeträge für Altersteilzeit, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Jubiläumsprämien und andere Personalaufwendungen, Abbruchverpflichtungen, Rückvergütungen an Kunden und ausstehende Rechnungen enthalten.

Verbindlichkeiten

Der Verbindlichkeitspiegel ist im Anschluss an die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt.

Für 18.532.959,33 EUR (Vorjahr 21.913.762,84 EUR) der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind den Kreditgebern Sicherheiten durch Grundschulden und durch Sicherungsübereignung von Containerkränen und anderen Umschlagsgeräten gewährt worden.

Haftungsverhältnisse

| | <u>2004</u> | <u>2003</u> |
|----------------------------|----------------|----------------|
| | TEUR | TEUR |
| Garantien | 0 | 5.067 |
| Bürgschaften | 16.977 | 17.679 |
| Patronatserklärungen | <u>167.226</u> | <u>168.472</u> |
| | <u>184.203</u> | <u>191.218</u> |

Derivative Finanzinstrumente gem. § 285 Nr. 18a HGB

Durch den Abschluss von Zinsswapgeschäften waren zum Bilanzstichtag variabel verzinsliche Mittelaufnahmen im Rahmen des Konzernclearings in Höhe von EUR 35,4 Mio. abgesichert. Zum 31.12.2004 war der Marktwert mit EUR 2,9 Mio. negativ. Die Zinsswapgeschäfte werden für Zwecke der Bewertung mit den variabel verzinslichen Mittelaufnahmen zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Hierdurch wurden Aufwendungen für drohende Verluste aus den Swapgeschäften vermieden.

sonstige finanzielle Verpflichtungen

| | TEUR |
|---|---------|
| Fälligkeit in 2005 | 46.999 |
| Fälligkeit zwischen 2006 und 2009 | 96.832 |
| Fälligkeit ab 2010 | 463.105 |

Umsatzerlöse

| | <u>2004</u> | <u>2003</u> |
|--|----------------|----------------|
| | TEUR | TEUR |
| Gliederung nach Geschäftsfeldern: | | |
| Container | 388.064 | 325.054 |
| Intermodal | 209.020 | 184.851 |
| Immobilien | 26.877 | 25.126 |
| Logistik | 87.407 | 80.778 |
| Holding | 4.253 | 5.894 |
| Hafenumschlag Ausland | 0 | 15.781 |
| | <u>715.621</u> | <u>637.484</u> |
| regionale Gliederung: | | |
| in Deutschland | 619.801 | 549.556 |
| in Europa (außerhalb Deutschlands) | 92.570 | 70.586 |
| außerhalb Europas | 3.250 | 17.342 |
| | <u>715.621</u> | <u>637.484</u> |

periodenfremde Erträge und Aufwendungen

Durch periodenfremde Erträge und Aufwendungen erhöhte sich das Jahresergebnis des Konzerns um rd. 17,9 Mio. EUR (Vorjahr -4,1 Mio. EUR). Dieser Betrag ergab sich vor allem aus dem Saldo von Gewinnen und Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen und der Auflösung von Rückstellungen.

7. MITARBEITER (JAHRES DURCHSCHNITT)

| | <u>2004</u> | <u>2003</u> |
|------------------------------------|--------------|--------------|
| a) vollkonsolidierte Unternehmen | | |
| Lohnempfänger | 1.506 | 1.706 |
| Gehaltsempfänger | 1.417 | 1.160 |
| Auszubildende | 68 | 76 |
| | <u>2.991</u> | <u>2.942</u> |
| b) quotalkonsolidierte Unternehmen | | |
| Lohnempfänger | 124 | 161 |
| Gehaltsempfänger | 75 | 163 |
| Auszubildende | 0 | 1 |
| | <u>199</u> | <u>325</u> |

8. MITGLIEDER DER ORGANE

Aufsichtsrat

Dr. Peter von Foerster

Vorsitzender

Jurist

Fred Timm

stellvertretender Vorsitzender

Betriebsratsvorsitzender

Günther Casjens

Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG, Hamburg
(bis 01.03.2004)

Harald Erven

stellvertretender Betriebsratsvorsitzender

Jörn Ingelmann

Leitender Baudirektor der Behörde für Bau und Verkehr

Dr. Johannes Ludewig

Executive Director Community of European Railway and Infrastructure
Companies (CER) (ab 01.06.2004)

| | |
|--------------------------|--|
| Dr. Rainer Klemmt-Nissen | Senatsdirektor in der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg |
| Manfred Reuter | Senatsdirektor in der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg (bis 05.04.2005) |
| Wolfgang Rose | Landesbezirksleiter der ver.di in Hamburg |
| Uwe Schröder | Geschäftsführer der Abteilung Seehäfen der ver.di in Hamburg |
| Walter Stork | Vorstandsvorsitzender der Firma NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft, Hamburg |
| Manfred Wilkens | Betriebsratmitglied |
| Wolfgang Weskamp | Angestellter der HHLA AG |

Vorstand

| | |
|-------------------------------------|---|
| Klaus-Dieter Peters Vorsitzender | Speditionskaufmann, Hamburg |
| Dr. Stefan Behn | Dipl.-Kaufmann, Hamburg |
| Gerd Drossel | Speditionskaufmann, Hamburg |
| Rolf Fritsch | Dipl.-Volkswirt/Dipl.-Politologe, Drochtersen |
| Dr. Roland Lappin | Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Hamburg |

9. GESAMTBZÜGE DES AUFSICHTSRATES UND DES VORSTANDES

An den Aufsichtsrat wurden insgesamt Sitzungsgelder in Höhe von 4 TEUR gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstandes betragen 2.206 TEUR. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 570 TEUR gezahlt. In den gebildeten Pensionsrückstellungen ist ein Betrag von 6.716 TEUR für diese Personengruppe enthalten.

Hamburg, 29. April 2005

Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Peters

Dr. Behn

Drossel

Fritsch

Dr. Lappin

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES DER HHLA NACH GESCHÄFTSFELDERN PER 31.12.2004

| Name und Sitz des Unternehmens | Höhe des Anteils am Kapital | | Eigenkapital in TEUR | Ergebnis des Geschäftsjahres | |
|--|-----------------------------|---------------|-------------------------|------------------------------|---------|
| | direkt % | indirekt % | | Jahr | in TEUR |
| Container | | | | | |
| HHLA Container Terminals GmbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 91.410 | 2004 | 0 |
| HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 1.909 | 2004 | 0 |
| LZU Leercontainer Zentrum Unikai GmbH, Hamburg ¹⁾⁴⁾ | | 65,0 | — | | — |
| TCT Tollerort Container-Terminal GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 9.384 | 2004 | 8.215 |
| TCT Besitzgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | -41 | 2004 | -91 |
| UNIKAI Hafенbetrieb GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 13.271 | 2004 | 0 |
| HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg ¹⁾⁴⁾ .. | | 74,9 | — | | — |
| SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 74,9 | 600 | 2004 | 0 |
| Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg ²⁾ .. | | 37,5 | 52 | 2004 | 2 |
| HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 74,9 | 5.234 | 2003 | 0 |
| CuxPort GmbH, Cuxhaven ²⁾⁴⁾ | | 25,1 | — | | — |
| HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg ¹⁾⁴⁾ .. | 100,0 | | — | | — |
| Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 26 | 2004 | 0 |
| DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg ³⁾ | 23,1 | 17,3 | 770 | 2003 | 84 |
| Cuxcargo Hafенbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven ³⁾⁴⁾ | 50,0 | | — | | — |
| Cuxcargo Hafенbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven ³⁾⁴⁾ .. | 50,0 | | — | | — |
| Intermodal | | | | | |
| HHLA Intermodal GmbH, Hamburg (vormals: HHLA Intermodal GmbH & Co. KG) ¹⁾ | 100,0 | | 29.039 | 2004 | 0 |
| ctd Container- und Transport-Dienst GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 256 | 2004 | 0 |
| combispeed Fachspedition für Containerverkehre GmbH, Lübeck ¹⁾ | | 100,0 | 12.600 | 2004 | 0 |
| combifeeder GmbH, Lübeck ¹⁾⁴⁾ | | 100,0 | — | | — |
| combisped Hanseatische Spedition GmbH, Hamburg ¹⁾⁴⁾ | | 100,0 | — | | — |
| NORDSPED Gröning & Co. GmbH, Lübeck ³⁾⁴⁾ | | 100,0 | — | | — |
| CTL Container Terminal Lübeck GmbH, Lübeck ¹⁾⁴⁾ | | 100,0 | — | | — |
| Scan Container-Verkehre GmbH, Lübeck ³⁾⁴⁾ | | 100,0 | — | | — |
| METRANS Aktiengesellschaft, Prag/Tschechien ¹⁾⁴⁾ | | 50,1 | — | | — |
| METRANS Danube a.s., Danube/Slowakei ³⁾⁴⁾ | | 50,1 | — | | — |
| METRANS (Deutschland) GmbH, Hamburg ³⁾⁴⁾ | | 50,1 | — | | — |
| METRANS Danubia Kft., Győr, Ungarn (GmbH) ³⁾⁴⁾ | | 50,1 | — | | — |
| Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt ²⁾ | | 50,0 | 6.465 | 2003 | 965 |
| POLZUG GmbH, Hamburg ²⁾ | | 33,3 | 3.399 | 2003 | 742 |
| Polzug Polska sp.zo.o., Warschau/Polen ²⁾ | | 33,3 | 1.696 | 2003 | 317 |
| Logistik | | | | | |
| HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg ¹⁾⁴⁾ | 100,0 | | — | | — |
| Ulrich Stein GmbH, Hamburg ¹⁾⁴⁾ | 51,0 | | — | | — |
| UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾⁴⁾ | | 100,0 | — | | — |
| ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg ²⁾⁴⁾ | | 50,0 | — | | — |
| Hansaport Hafенbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ²⁾⁴⁾ | 49,0 | | — | | — |
| HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 1.023 | 2004 | 0 |
| Uniconsult Universal Transport Consulting GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 26 | 2004 | 0 |
| HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 102 | 2004 | 0 |
| HPC UKRAINA Ltd., Odessa/Ukraine ³⁾⁴⁾ | | 100,0 | — | | — |

| Name und Sitz des Unternehmens | Höhe des Anteils am Kapital | | Eigenkapital in TEUR | Ergebnis des Geschäftsjahres | |
|--|-----------------------------|----------|-------------------------|------------------------------|---------|
| | direkt | indirekt | | Jahr | in TEUR |
| | % | % | | | |
| HHLA Rhenus Logistics GmbH, Hamburg ¹⁾⁴⁾ | 100,0 | | — | | — |
| HHLA Rhenus Logistics Altenwerder GmbH, Hamburg (vormals: Projektgesellschaft Altenwerder West GmbH) ²⁾⁴⁾ | 49,0 | | — | | — |
| Immobilien | | | | | |
| Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 2.505 | 2004 | 0 |
| GHL Erste Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien- Verwaltung mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 2.556 | 2004 | 0 |
| GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien- Verwaltung mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 26 | 2004 | 0 |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien- Verwaltung Block D mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 8.184 | 2004 | 0 |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien- Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg ¹⁾⁴⁾ | 100,0 | | — | | — |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien- Verwaltung Block T mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 1.327 | 2004 | 0 |
| Holding | | | | | |
| HHLA-Personal-Service-GmbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 25 | 2004 | 0 |
| HHLA Intermodal Verwaltung GmbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 25 | 2003 | 0 |
| HHIG Hansa-Hungaria Investitionsgesellschaft mbH, Hamburg ³⁾ | 50,0 | | 51 | 2004 | 39 |
| “CAP SAN DIEGO” Betriebsgesellschaft mbH Hamburg ³⁾⁴⁾ | 33,3 | | — | | — |
| PHH Personaldienstleistung Hafen Hamburg GmbH, Hamburg ⁴⁾ | 10,6 | | — | | — |
| HHLA do Brasil Ltda., Santos / Brasilien ³⁾⁴⁾ | 100,0 | | — | | — |
| HHLA International GmbH, Hamburg ³⁾ | 100,0 | | 107 | 2004 | 1 |
| Terminal Pacifico Sur Valparaiso S.A., Valparaiso/Chile ⁴⁾ | 5,0 | | — | | — |
| EXOLGAN S.A., Buenos Aires/Argentinien ⁴⁾ | 14,9 | | — | | — |
| EXOLOGISTICA S.A., Buenos Aires/Argentinien ⁴⁾ | 15,0 | | — | | — |
| Egon Wenk Umschlag- und Logistikgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 36 | 2004 | 11 |

1) vollkonsolidierte verbundene Unternehmen

2) quotale konsolidierte Unternehmen

3) wegen der insgesamt untergeordneten Bedeutung dieser Gesellschaften werden sie im Konzernabschluss nicht konsolidiert bzw. nicht als assoziierte Unternehmen nach der Equity-Methode bewertet, sondern als Beteiligungen ausgewiesen.

4) Bei diesen Unternehmen wurde die Ausnahmeregelung gemäß § 313 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

KONZERNEIGENKAPITALSPIEGEL

| | Mutterunternehmen | | | | | Minderheitsgesellschaften | | | | | |
|--------------------------------------|----------------------------------|-----------------|---------------------------------------|---|---|---------------------------|---------------------|---|---|---------------|----------------------|
| | Gezeichnetes Kapital Stammaktien | Kapitalrücklage | Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital | Ausgleichsposten aus der Fremdwährungs-umrechnung | Kumuliertes übriges Konzernergebnis andere neutrale Trans-aktionen | Eigenkapital | Minderheitenkapital | Ausgleichsposten aus der Fremdwährungs-umrechnung | Kumuliertes übriges Konzernergebnis andere neutrale Trans-aktionen | Eigenkapital | Konzern-eigenkapital |
| Stand am 31.12.03 | 53.276.614,02 | 178.362,89 | -664.833,15 | -6.922.982,56 | | 45.867.161,20 | 15.459.382,37 | 211.375,04 | | 15.670.757,41 | 61.537.918,61 |
| Umgliederungen | 23.385,98 | 0,00 | -23.385,98 | | | 0,00 | 0,00 | | | 0,00 | 0,00 |
| Erwerb/Einbeziehung eigener Anteile | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | 0,00 | 0,00 | | | 0,00 | 0,00 |
| Gezahlte Dividenden | 0,00 | 0,00 | -3.500.000,00 | | | -3.500.000,00 | -2.382.028,83 | | | -2.382.028,83 | -5.882.028,83 |
| Änderung des Konsolidierungskreises | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | 0,00 | 0,00 | | | 0,00 | 0,00 |
| Übrige Veränderungen | 0,00 | 0,00 | 6.904,70 | | | 6.904,70 | -804.180,05 | | | -804.180,05 | -797.275,35 |
| Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag | 0,00 | 0,00 | 25.332.955,63 | 7.046.142,18 | | 32.379.097,81 | 2.869.853,58 | | | 2.869.853,58 | 35.248.951,39 |
| Übriges Konzernergebnis | 0,00 | 0,00 | -39.421,22 | 672.063,03 | | 632.641,81 | 39.421,22 | 563.132,69 | | 602.553,91 | 1.235.195,72 |
| Konzerngesamtergebnis | — | — | — | — | | 33.011.739,62 | — | — | | 3.472.407,49 | 36.484.147,11 |
| Stand am 31.12.04 | 53.300.000,00 | 178.362,89 | 21.112.219,98 | 795.222,65 | | 75.385.805,52 | 15.182.448,29 | 774.507,73 | | 15.956.956,02 | 91.342.761,54 |

VERBINDLICHKEITENSPIEGEL 2004

(Vorjahr in Klammern)

| | mit einer Laufzeit | | | |
|---|---|--|---|---|
| | Gesamt | bis 1 Jahr | 1 bis 5 Jahre | mehr als 5 Jahre |
| | EUR | EUR | EUR | EUR |
| Verbindlichkeiten | | | | |
| <i>Verbindlichkeiten gegenüber</i> | | | | |
| <i>Kreditinstituten</i> | 336.796.929,13 (346.731.087,20) | 26.541.206,26 (20.520.238,75) | 103.135.084,98 (94.978.193,83) | 207.120.637,89 (231.232.654,62) |
| <i>Erhaltene Anzahlungen auf</i> | | | | |
| <i>Bestellungen</i> | 3.890.349,41 (1.163.025,21) | 3.890.349,41 (1.163.025,21) | 0,00 (0,00) | 0,00 (0,00) |
| <i>Verbindlichkeiten aus Lieferungen</i> | | | | |
| <i>und Leistungen</i> | 33.994.111,70 (43.372.344,59) | 33.645.968,18 (39.244.244,74) | 348.143,52 (4.128.099,85) | 0,00 (0,00) |
| <i>Verbindlichkeiten gegenüber der</i> | | | | |
| <i>Freie und Hansestadt Hamburg</i> | 378.216,49 (765.099,11) | 378.216,49 (765.099,11) | 0,00 (0,00) | 0,00 (0,00) |
| <i>Verbindlichkeiten gegenüber</i> | | | | |
| <i>verbundenen Unternehmen</i> | 1.249.239,62 (2.898.000,14) | 1.249.239,62 (2.898.000,14) | 0,00 (0,00) | 0,00 (0,00) |
| <i>Verbindlichkeiten gegenüber</i> | | | | |
| <i>Unternehmen, mit denen ein</i> | | | | |
| <i>Beteiligungsverhältnis besteht ...</i> | 292.043,42 (345.367,43) | 292.043,42 (345.367,43) | 0,00 (0,00) | 0,00 (0,00) |
| <i>Sonstige Verbindlichkeiten</i> | | | | |
| <i>Sonstige Verbindlichkeiten aus</i> | | | | |
| <i>Steuern</i> | 5.399.461,99 (19.961.759,35) | 5.145.982,71 (19.761.666,62) | 0,00 (0,00) | 253.479,28 (200.092,73) |
| <i>Sonstige Verbindlichkeiten im</i> | | | | |
| <i>Rahmen der sozialen Sicherheit</i> | 3.065.491,30 (3.039.204,09) | 3.065.491,30 (3.039.204,09) | 0,00 (0,00) | 0,00 (0,00) |
| <i>Andere sonstige Verbindlichkeiten</i> | | | | |
| | 14.915.850,32 (17.809.710,68) | 12.801.147,38 (12.445.917,46) | 775.727,16 (909.872,44) | 1.338.975,78 (4.453.920,78) |
| | <u>23.380.803,61</u> (40.810.674,12) | <u>21.012.621,39</u> (35.246.788,17) | <u>775.727,16</u> (909.872,44) | <u>1.592.455,06</u> (4.654.013,51) |
| | <u>399.981.693,38</u> (436.085.597,80) | <u>87.009.644,77</u> (100.182.763,55) | <u>104.258.955,66</u> (100.016.166,12) | <u>208.713.092,95</u> (235.886.668,13) |

KONZERNLAGEBERICHT HHLA AG, HAMBURG

GESCHÄFTSJAHR 2004

| <u>HHLA-Konzern in Zahlen</u> | | <u>2004</u> | <u>2003</u> | <u>Δ %</u> |
|--|--------|-------------|-------------|------------|
| Betriebliche Erträge | Mio. € | 745,5 | 655,3 | 13,8% |
| Umsatzerlöse | Mio. € | 715,6 | 637,5 | 12,3% |
| EBITDA | Mio. € | 145,9 | 90,9 | 60,5% |
| EBIT | Mio. € | 69,2 | 25,7 | 169,3% |
| EBT nach Anteilen Dritter | Mio. € | 47,0 | 12,9 | 264,3% |
| Jahresüberschuss/-fehlbetrag | | | | |
| — vor Ertragssteuern | Mio. € | 49,9 | 9,3 | 436,6% |
| — nach Ertragssteuern | Mio. € | 35,2 | -12,1 | pos. |
| — nach Anteilen Dritter | Mio. € | 32,4 | -8,5 | pos. |
| Cash-flow nach DVFA/SG | Mio. € | 113,3 | 58,9 | 92,4% |
| Investitionen (Immaterielle Vermögensgegenstände/ Sachanlagevermögen) | Mio. € | 117,9 | 106,4 | 10,8% |
| Vermögensstruktur | | | | |
| Anlagevermögen | Mio. € | 615,4 | 591,3 | 4,1% |
| Umlaufvermögen | Mio. € | 165,5 | 170,3 | -2,8% |
| davon Stichtagsliquidität | Mio. € | 33,3 | 51,6 | -35,5% |
| Aktiva | Mio. € | 802,8 | 792,7 | 1,3% |
| Kapitalstruktur | | | | |
| Eigenkapital | Mio. € | 91,3 | 61,5 | 48,5% |
| davon gezeichnetes Kapital | Mio. € | 53,3 | 53,3 | 0,0% |
| Rückstellungen | Mio. € | 307,8 | 291,5 | 5,6% |
| davon Pensionsrückstellungen | Mio. € | 230,3 | 215,6 | 6,8% |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | Mio. € | 336,8 | 346,7 | -2,9% |
| Übrige Verbindlichkeiten | Mio. € | 63,2 | 89,4 | -29,3% |
| Passiva | Mio. € | 802,8 | 792,7 | 1,3% |
| Personalbestand | 31.12. | 3.334 | 3.364 | -0,9% |
| Eigenkapitalquote | % | 11,4 | 7,8 | 46,1% |
| <u>ROCE - aktive Ermittlung</u> | | | | |
| EBIT | | 69,2 | 25,7 | 169,3% |
| Eliminierung des Zinsanteils der durchschnittl. PensRSt | | 11,1 | 10,6 | 4,7% |
| EBIT bereinigt | | 80,3 | 36,3 | 121,2% |
| durch. Betriebsvermögen | | 668,5 | 632 | 5,8% |
| ROCE HHLA auf Basis bereinigter EBIT | | 12,01% | 5,75% | 108,9% |

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Ungleichgewichtiges globales Wachstum

Die Weltwirtschaft zeigte 2004 eine deutliche Aufwärtsentwicklung. Nach Schätzung des Internationalen Währungsfonds erreichte der Produktionsanstieg mit 5 % einen Spitzenwert seit den siebziger Jahren. Wie schon im Vorjahr gingen auch 2004 wesentliche Wachstumsimpulse von den USA und von China aus. Auch in Lateinamerika setzte sich das kräftige reale Wirtschaftswachstum fort, wozu die weltweite Nachfrage nach Rohstoffen beitrug. Ein günstiges konjunkturelles Bild boten 2004 ebenfalls die nicht dem Euro-Währungsgebiet zugehörigen Länder der Europäischen Union. Dabei bildeten die neuen EU-Mitgliedsländer eine der wachstumsstärksten Regionen der Welt.

Die Länder des Euro-Währungsgebiets verzeichneten dagegen einen insgesamt nur geringen Anstieg der Wirtschaftsleistung. Er wurde vor allem von der Nachfrage aus den internationalen Wachstumsregionen getragen. Die Konjunktur in Deutschland verbesserte sich nach der Stagnation im Jahr 2003 im Berichtsjahr zwar auf ein Plus des Bruttoinlandsproduktes von 1,6 %, blieb damit aber erneut hinter den internationalen Wachstumsraten zurück. Belastet von einer weiter schwachen Inlandsnachfrage sorgten vor allem die stark wachsenden Exporte für wirtschaftliche Belebung. Die Nachfrage aus dem ostasiatischen Raum hatte hieran entscheidenden Anteil. Diese konjunkturelle Erholung machte sich auch in Hamburg bemerkbar. Hier folgte auf den Rückgang des Bruttoinlandsproduktes im Vorjahr um 0,6 % eine Steigerung um 1,5 % im Jahr 2004.

Hamburg an der Schnittstelle von Wachstumsmärkten

Angeregt wurde die Konjunktur in Hamburg vor allem von der Außenwirtschaft. Die Hansestadt profitiert dabei in besonderer Weise von ihrer herausragenden verkehrsgeografischen Lage zwischen den beiden Sonderkonjunkturregionen in Fernost und den Volkswirtschaften im Ostseeraum einschließlich der neuen EU-Beitrittsländer. Exemplarisch zeigt sich dies in der Entwicklung des Containerumschlags, der heute den weltweiten Warenumschlag dominiert. Als multimodale Logistikkreuzung für den Überseehandel der skandinavischen, baltischen, zentral- und mitteleuropäischen Volkswirtschaften konnte der Hamburger Hafen 2004 im Containerumschlag erneut Marktanteile gewinnen.

Mit 7 Mio. TEU und einem Marktanteil von mittlerweile 28,3 % (1999: 23,5 %) am Umschlag der Hamburg-Antwerpen-Range (Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg) ist Hamburg neben Rotterdam der führende europäische Containerhafen. Der Containerumschlag in Hamburg wurde zu 51,7 % vom Handel mit Asien bestimmt. Der Handel mit europäischen Partnern betrug 33,9 %, während sich der übrige Umschlag auf Nord- und Südamerika, Afrika sowie Australien verteilte. Größte Handelspartner im Containerverkehr waren 2004 China (24,3 %), Singapur (7,7 %) und Finnland (7,3 %). Überproportional zulegen konnte insbesondere der Handel mit China (+25,2 %), den USA (+23,7 %) und Polen (+34,7 %).

KONZERNLAGE UND GESCHÄFTSVERLAUF

Weiterentwicklung der Organisationsstruktur

Nach dem bereits im Vorjahr abgeschlossenen Umbau der HHLA in eine strategische Managementholding sowie der Gründung der Zwischenholdings HHLA Container Terminals GmbH und HHLA Intermodal GmbH wurde 2004 der Prozess der Verschlankung und Modernisierung der Konzernstruktur weiter fortgesetzt.

So wurden die bisher auf sieben Geschäftsfelder verteilten Aktivitäten in den vier Geschäftsfeldern Container, Intermodal, Logistik und Immobilien zusammengefasst und durch gezielte Portfoliobereinigungen (Zu- und Verkäufe) ergänzt. Die Maßnahmen dienten dem Ziel, die Steuerung des Konzerns zu verbessern sowie die Transparenz und die Nachvollziehbarkeit der Entwicklung des Konzerns für Außenstehende zu erhöhen.

Rechtliche Konsequenzen, insbesondere im Bereich der Mitbestimmung, hatten die organisatorischen Veränderungen nicht. Die wesentlichen Veränderungen ergaben sich durch die Zusammenfassung der bisherigen Geschäftsfelder Spezialumschlag, Consulting und Logistik im neuen Geschäftsfeld Logistik. Des Weiteren führte die Portfoliobereinigung zur Auflösung des bisherigen Geschäftsfeldes Hafenumschlag Ausland.

Geschäftsentwicklung

Sehr gute Umsatzentwicklung

Der HHLA Konzern hat sich im Geschäftsjahr 2004 sehr gut entwickelt. Die betrieblichen Erträge erreichten 745,5 Mio. Euro. Die Umsatzerlöse betragen im abgelaufenen Geschäftsjahr 715,6 Mio. Euro. Bereinigt um Portfolioveränderungen stiegen die betrieblichen Erträge um 17,7 % gegenüber dem Vorjahr.

Bestimmend für den Umsatzanstieg war die dynamische Entwicklung des Geschäftsfeldes **Container**. Mit einer Steigerung der Containerumsätze um 19,4 % auf 388,1 Mio. Euro (Vorjahr 325,1 Mio. Euro) erhöhte sich der Anteil des Geschäftsfeldes Container von 51,0 % auf 54,2 % der Umsatzerlöse.

Die Umsatzentwicklung spiegelt die starke Zunahme des Containerumschlags um 17,1 % gegenüber dem Vorjahr von 3,9 auf 4,6 Mio. TEU wider. Mit einem Anteil am Gesamtcontainerumschlag des Hamburger Hafens von 65,6 % (Vorjahr 63,9 %) ist der HHLA Konzern die bedeutendste Unternehmensgruppe im Hamburger Hafen.

Besonderen Anteil an diesem Zuwachs hatte 2004 das HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA), welches sich im Vorjahr noch in der Anlaufphase befand. Durch stetige Optimierungen des weitgehend automatisierten Gesamtsystems erzielte der CTA Produktivitätsspitzenleistungen.

Eine dynamische Entwicklung zeigte sich 2004 auch im Geschäftsfeld **Intermodal**, in dem die HHLA ihre Containertransportaktivitäten im Seehafenhinterlandverkehr bündelt. Die Umsätze stiegen um 13,1 % auf 209,0 Mio. Euro.

Während die Zugoperateure (Metrans, Polzug, Transfracht) erstmals eine Transportleistung von mehr als 1 Mio. TEU erreichten (dies entspricht einem Wachstum von 16 %) blieb die Mengen- und Umsatzentwicklung für die über das Containerterminal Lübeck abgewickelten Transporte in den Ostseeraum im abgelaufenen Geschäftsjahr noch hinter unseren Erwartungen zurück.

Das Geschäftsfeld **Logistik** profitierte 2004 von der Dynamik des Hamburger Hafens. Bereinigt um Portfolioveränderungen durch Entkonsolidierung von Gesellschaften konnten die Umsätze um 8,6 % auf 87,4 Mio. Euro gesteigert werden. Der Kontraktlogistiker HHLA Rhenus Logistics verzeichnete 2004 einen Umsatzsprung von über 23 %. Die auf Fahrzeuglogistik spezialisierte UNIKAI Lagerei und Spedition erzielte einen Umsatzanstieg um 17 %. Die Entwicklung wurde maßgeblich von der um 20 % höheren Zahl verladener Fahrzeuge bestimmt.

Im Geschäftsfeld **Immobilien** hat sich die Situation gegenüber dem Vorjahr verbessert. Trotz einer nach wie vor hohen Leerstandsrate auf dem Markt für Gewerbe- und Büroimmobilien in Hamburg konnten entgegen dem Markttrend weitere Büroflächen vermietet werden. Die Umsätze haben sich gegenüber dem Vorjahr um 7,1 % auf 26,9 Mio. Euro (Vorjahr 25,1 Mio. Euro) erhöht. Vermietungserfolge waren vor allem in der Speicherstadt zu verzeichnen. Neben der Ansiedlung eines großen Medienunternehmens gelang der Abschluss eines langfristigen Mietvertrags mit der zukünftigen Hamburg Port Authority (HPA). Sie wird nach Abschluss der Grundsanierung den in ein modernes Bürogebäude umgenutzten Speicherblock P beziehen.

Ertragsentwicklung

Gute Ertragsentwicklung in allen Bereichen

Übersicht ausgewählter Ergebniszahlen

| HHLA Konzern | | 2004 | 2003 | % |
|-------------------------------|--------|-------------|-------------|----------|
| EBIT | Mio. € | 69,2 | 25,7 | 169,3 |
| EBIT (bereinigt) | Mio. € | 80,3 | 36,3 | 121,2 |
| EBT | Mio. € | 49,9 | 9,3 | 437,7 |
| Jahresüberschuss/-fehlbetrag | | | | |
| — vor Anteilen Dritter | Mio. € | 35,2 | -12,1 | pos. |
| — nach Anteilen Dritter | Mio. € | 32,4 | -8,5 | pos. |

Das operative Konzernergebnis (EBIT) erreichte im Geschäftsjahr 2004 69,2 Mio. Euro.

Der Ergebnissprung gegenüber dem Vorjahr beträgt 43,5 Mio. Euro. Unser Ergebnisziel wurde übertroffen. Alle Geschäftsfelder trugen zur Zielerreichung bei. Die absolut höchste Ergebnissteigerung verzeichnete das Geschäftsfeld Container, die relativ höchste Ergebnisdynamik entwickelte das Geschäftsfeld Logistik. Die Anlaufkosten des Container Terminals in Lübeck belasteten nochmals das operative Konzernergebnis.

Das operative Konzernergebnis enthält Aufwendungen für hafenuübliche Betriebsrentenverpflichtungen (Zuführungen zur Pensionsrückstellung und laufende Betriebsrentenzahlungen) in Höhe von 33,5 Mio. Euro (Vorjahr 25,4 Mio. Euro). Der implizite Zinsanteil in diesen Aufwendungen beträgt 11,1 Mio. Euro. Die Bereinigung des operativen Konzernergebnisses um diesen Zinsanteil ist erforderlich, um unverzerrte Rentabilitätskennziffern ermitteln zu können. Das bereinigte operative Konzernergebnis (EBIT bereinigt) beträgt 80,3 Mio. Euro (Vorjahr 36,3 Mio. Euro).

Die Dynamik des operativen Konzernergebnisses setzt sich bis zum Jahresüberschuss fort.

Der Jahresüberschuss des HHLA Konzerns (nach Anteilen Dritter) beträgt 32,4 Mio. Euro (Vorjahr –8,5 Mio. Euro).

Die zentrale wertorientierte Steuerungsgröße innerhalb des HHLA Konzerns ist die Gesamtkapitalverzinsung (ROCE).

Nach der Definition des HHLA Konzerns wird der ROCE wie folgt berechnet:

$$\text{ROCE} = \frac{\text{Ergebnis vor Steuern und vor Zinsen, vor Anteilen Dritter}}{\text{durchschnittliches Betriebsvermögen}}$$

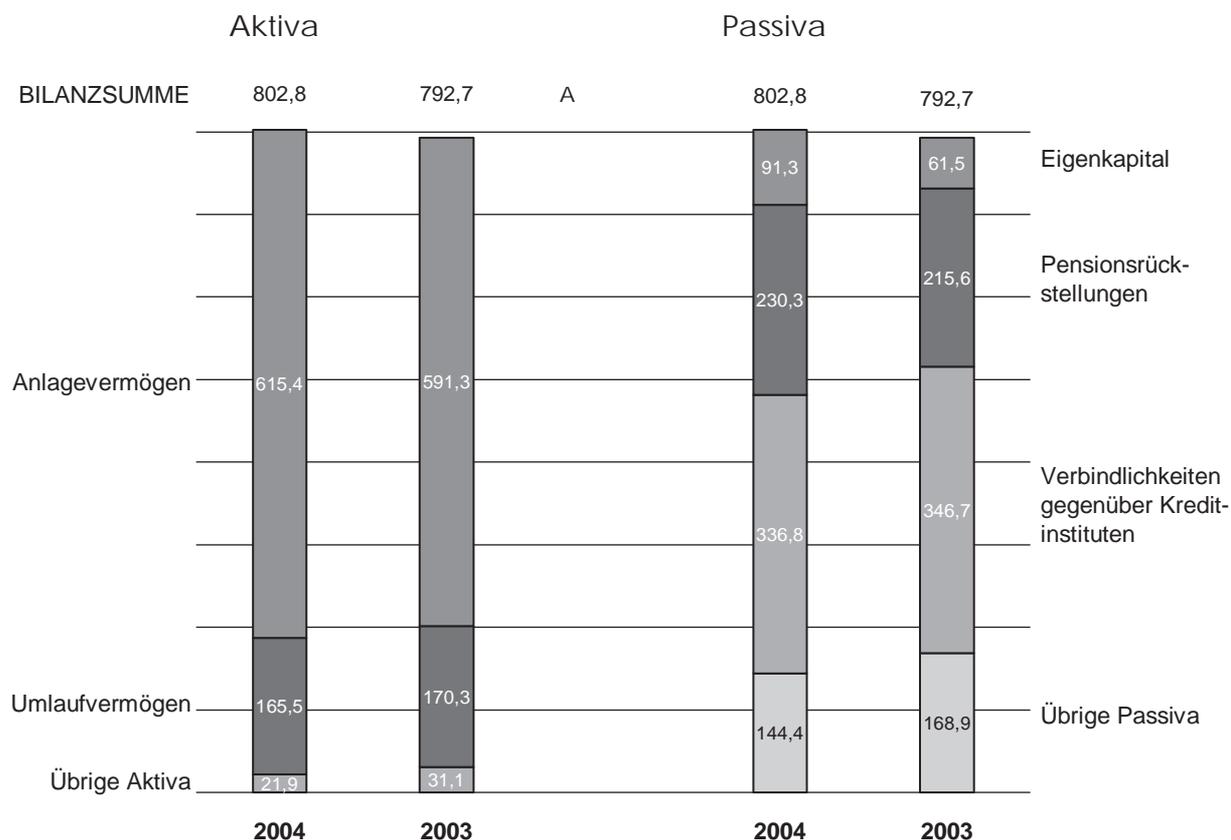
Der Zähler setzt sich zusammen aus dem Ergebnis vor Steuern, vor dem bilanziellen Zinsergebnis, vor dem zurechenbaren Zinsaufwand für Pensionsrückstellungen und vor den Anteilen anderer Gesellschafter. Der Nenner wird aktivisch bestimmt; er errechnet sich aus dem Nettoanlagevermögen (immaterielle Vermögensgegenstände plus Sachanlagevermögen zzgl. Aufwendungen für Ingangsetzung) und dem Nettoumlaufvermögen (Vorräte plus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen).

Die Gesamtkapitalverzinsung (ROCE) erreichte im Geschäftsjahr 2004 12,01 % (Vorjahr 5,75 %).

Vermögens- und Kapitalstruktur

Steigerung der Eigenkapitalquote

Entwicklung der HHLA-Konzernbilanz



Die Konzern-Bilanzsumme betrug am Bilanzstichtag 802,8 Mio. Euro und war damit um 10,1 Mio. Euro (+1,3 %) höher als im Vorjahr.

Das Anlagevermögen stieg um 4,1 % von 591,3 Mio. Euro auf 615,4 Mio. Euro. Die Veränderung spiegelt die anhaltend hohe Investitionstätigkeit nur eingeschränkt wider, da Entkonsolidierungseffekte im Zusammenhang mit Portfoliobereinigungen (u. a. Devestition der Beteiligungen in Südamerika) gegenläufig wirkten. Bereinigt um diese Effekte stieg das Anlagevermögen um 10,1 %.

Der deutliche Ergebnissprung im Jahr 2004 führte zu einer Erhöhung des Eigenkapitals um 29,8 Mio. Euro (+48,5 %) auf 91,3 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote stieg auf 11,4 % (Vorjahr 7,8 %).

Die Pensionsrückstellung beträgt zum Bilanzstichtag 230,3 Mio. Euro. (Vorjahr 215,6 Mio. Euro). Die Zuführung in Höhe von 14,7 Mio. Euro entspricht dem maximal mit steuerlicher Wirkung verwertbaren Aufwand.

Investitionen und Finanzierung

Umfassendes Investitionspaket

In Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände einschließlich Geschäfts- oder Firmenwerte wurden 117,9 Mio. Euro investiert.

Investitionsvolumen nach Geschäftsfeldern:

| <u>Angaben Mio. €</u> | <u>Container</u> | <u>Intermodal</u> | <u>Logistik</u> | <u>Immobilien</u> | <u>Holding</u> | <u>Gesamt</u> |
|---------------------------------------|------------------|-------------------|-----------------|-------------------|----------------|---------------|
| Immaterielle Vermögensgegenstände ... | 0,2 | 5,0 | 0,3 | — | 0,5 | 6,0 |
| Sachanlagen | 91,0 | 4,0 | 6,6 | 9,7 | 0,5 | 111,8 |
| Finanzanlagen | — | — | — | — | 0,1 | 0,1 |
| Anlagevermögen | 91,2 | 9,0 | 6,9 | 9,7 | 1,1 | 117,9 |

Die Investitionen entfielen mit 111,8 Mio. Euro fast ausschließlich auf das Sachanlagevermögen. Der größte Teil betrifft die drei Container Terminals. Mit insgesamt 43,5 Mio. Euro wurde vor allem der Ausbau des HHLA Container Terminals Altenwerder (CTA) im abgelaufenen Geschäftsjahr weiter vorangetrieben. Neben weiterem Umschlaggerät wurde Software für Terminallogistik und -steuerung beschafft.

Im Herbst 2004 wurde mit dem Ausbau des HHLA Container Terminals Burchardkai (CTB) begonnen. Ziel des Investitionsvorhabens ist die Verdoppelung der Umschlagskapazität bis zum Jahr 2012. Das geplante Investitionsvolumen beträgt 600 Mio. Euro. Erster Bauabschnitt ist der Neubau des Containerbahnhofs.

Der Cash-Flow (nach DVFA/SG) reichte im Berichtsjahr nahezu vollständig aus, um die Investitionen zu finanzieren. Wesentliche Fremdkapitalaufnahmen waren nicht erforderlich. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten des HHLA Konzerns reduzierten sich — bedingt durch Entkonsolidierungseffekte — geringfügig auf 336,8 Mio. Euro (Vorjahr 346,7 Mio. Euro).

Übersicht ausgewählter Finanzzahlen

| <u>HHLA Konzern</u> | | <u>2004</u> | <u>2003</u> | <u>%</u> |
|--------------------------------|--------|-------------|-------------|----------|
| EBITDA | Mio. € | 145,9 | 90,9 | 60,5 % |
| Cash-Flow (nach DVFA/SG) | Mio. € | 113,3 | 58,9 | 92,4 % |
| Investitionen | Mio. € | 117,9 | 106,4 | 10,8 % |

Forschung und Entwicklung

IT-Entwicklung zur Terminalsteuerung

Schwerpunkt der Forschungs- und Entwicklungsarbeit der HHLA war 2004 erneut die Weiterentwicklung der Steuerungssysteme für das HHLA Container Terminal Altenwerder. So wurden 2004 im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Projektes „Entwicklung und Implementierung einer Terminallogistik und -steuerung für das automatische Umschlagssystem des HHLA Container Terminals Altenwerder“ u. a. folgende Ergebnisse erzielt:

1. Entwicklung einer Lagerstrategie, die eine Auslastung des Containerblocklagers über die 95 %-Marke hinaus erlaubt;
2. Entwicklung eines dynamischen Routing-Algorithmus für das AGV-Managementsystem (Steuerung der fahrerlosen Transportsysteme) mit einer um bis zu 60 % verbesserten Leistungsfähigkeit;
3. Entwicklung eines graphischen Leitstandes mit vollständiger Abbildung aller automatischen Transportvorgänge auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder.

Risikobericht

Das Risikomanagement-System

Die Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmen (KonTraG) und die Empfehlungen des Deutschen Rechnungslegungs Standards DRS 5 werden in einer Konzernrichtlinie umgesetzt, die für alle mehrheitlich zum HHLA Konzern gehörenden Unternehmen verbindlich ist. Das darin verankerte Risikomanagementsystem dient dazu, den Fortbestand des HHLA Konzerns gefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen. Die direkte Verantwortung zur Früherkennung, Steuerung und Information über Risiken und eingeleitete Maßnahmen zur Risikominimierung liegt beim jeweiligen operativ verantwortlichen Management, die

Kontrollverantwortung beim Vorstand der HHLA Holding bzw. den direkten Aufsichtsgremien der jeweiligen Konzerngesellschaft.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die Weltwirtschaft befand sich auch 2004 in einem Aufschwung. Allerdings führte die besonders von China bestimmte, stark steigende Rohstoffnachfrage zu signifikanten Preissteigerungen im Rohölbereich, welche die Nachfrage nach Investitions- wie nach Konsumgütern und damit die weltweiten Handelsaktivitäten nachteilig beeinflussen könnten. Eine zusätzliche Unsicherheit ergab sich aus der nachhaltigen Labilität des US-Dollarkurses, die im Zusammenhang mit der gegenwärtigen Aufwertung des Euro zu schwer vorhersehbaren Verschiebungen der Handelsströme führen kann. Trotz der vorhanden großen Nachfrage nach Investitionsgütern in den USA und in Ostasien wirkte die Unsicherheit in den europäischen Industrieländern, die sich in einer negativen Entwicklung auf den Arbeitsmärkten äußert, unverändert fort.

Die Weltaktienbörsen zeigen sich seit mehr als einem Jahr in einer robusten Verfassung. Folgt man diesem Risikoindikator, gehen zur Zeit von der weltwirtschaftlichen Entwicklung keine signifikanten Risikosignale aus.

Länder- und Währungsrisiken

Bei den vom HHLA Konzern angebotenen Leistungen handelt es sich überwiegend um Dienstleistungen, die am Standort Hamburg erbracht werden. Nur im Geschäftsfeld Intermodal werden grenzüberschreitende Leistungen erbracht. Die Fakturierung erfolgt in Euro oder eurobasiert.

Währungs- oder Transferrisiken bestehen nur in unwesentlicher Größenordnung.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Zu den zentralen Aufgaben der HHLA zählen die Optimierung der Konzernfinanzierung und die Begrenzung der finanzwirtschaftlichen Risiken. Das Konzern-Treasury begleitet alle wesentlichen Finanztransaktionen und steuert aktiv das Kreditportfolio und die Zinsänderungsrisiken. Durch ein konzernweites Cashclearing wird die Liquidität gesteuert und überwacht.

Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz von Zinsderivaten abgesichert.

Es bestehen aus derzeitiger Sicht keine finanzwirtschaftlichen Risiken.

Pensionsverpflichtungen

Die HHLA hat die Ansprüche aus dem Betriebsrententarifvertrag in steuerlich zulässiger Höhe in der Handelsbilanz passiviert. Bei ausbleibenden Anpassungen oder gar Absenkungen des Niveaus der gesetzlichen Rentenversicherungsleistungen können in den kommenden Jahren zusätzliche Zuführungen zur Pensionsrückstellung erforderlich werden.

Sicherheitsrisiken

Die HHLA hat 2004 an den Containerterminals und übrigen Umschlaganlagen die durch den ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security Code) gesetzten Anforderungen erfüllt. Die Risikobewertung, welche die Grundlage für einen Gefahrenabwehrplan bildet, hat sämtliche erkennbaren Schwachstellen aufgedeckt und zur Verminderung von Sicherheitsrisiken beigetragen. Risikomindernd ist, dass nahezu alle Schiffe, die die HHLA-Terminals anlaufen, nach dem ISPS zertifiziert sind.

Angesichts der vielfältigen Gefahren bei der Verladung und dem Transport von Gütern genießt der Arbeitsschutz bei der HHLA besondere Beachtung. Etwaige Schwachstellen im Arbeitsschutz werden systematisch erkannt und beseitigt. Das vorbildliche Arbeitsschutzsystem am Container Terminal Burchardkai wurde 2004 ausgezeichnet.

Personalrisiken

Im Wettbewerb um qualifiziertes Fachpersonal spielt die Aus- und Weiterbildung im HHLA Konzern eine entscheidende Rolle. Deshalb verfolgt die HHLA eine durchgängige Personalentwicklungspolitik von der Ausbildung für

Berufsanfänger über die HHLA-Fachschule bis zum Engagement in Weiterbildungseinrichtungen wie der Hamburg School of Logistics. Die gezielte Auswahl und Förderung von Mitarbeitern hat bisher dazu geführt, dass sämtliche Auszubildende übernommen, betriebsbedingte Kündigungen vermieden und die Fluktuationsrate niedrig gehalten werden konnten. Besondere Personalrisiken sind nicht erkennbar.

Gesamtrisiko

Der Fortbestand des HHLA Konzerns ist nach den heute bekannten Informationen nicht gefährdet.

Ausblick

Günstige Perspektiven durch Anbindung an globale Wachstumsmärkte

Am Ende des Geschäftsjahres 2004 zeigten sich die für die weitere Entwicklung des HHLA Konzerns relevanten Wachstumszonen der Weltwirtschaft in einer guten Verfassung. Vor allem China als Haupthandelspartner des Hamburger Hafens weist von allen Regionen die nach wie vor höchsten Wachstumsraten aus. Aber auch die USA und der Ostseeraum sind weiterhin auf einem Wachstumspfad. Diese Entwicklung wird sich nach den Prognosen des Internationalen Währungsfonds im laufenden und im kommenden Jahr 2006 fortsetzen.

Risiken für die Weltkonjunktur ergeben sich aus der weiteren Entwicklung des Ölpreises, der im ersten Quartal 2005 Spitzenwerte erreichte und dessen Entwicklung zum Teil mit der starken Rohstoffnachfrage aus den Wachstumsregionen, vor allem aus China, erklärt wird. Zusätzlich sorgt die Schwäche des US-Dollar für Unsicherheit. Angesichts einer hohen Liquidität der Weltwirtschaft, die sich in steigenden Börsenkursen und stabilen Zinssätzen niederschlägt, haben sich bisher keine inflationären Tendenzen gezeigt. Die konjunkturellen Aussichten insbesondere der Länder, die über den Seeschiffsverkehr und über die Schiene Handelspartner der HHLA sind, sind günstig.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Ablauf des Geschäftsjahres

Im Zuge der Straffung des Beteiligungsportfolios wurden Terminal- und Logistikbeteiligungen in Argentinien veräußert. Nach erfolgter Zustimmung durch das Bundeskartellamt wurde die strategische Beteiligung der Belgian New Fruit Wharf an der HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH gesellschaftsrechtlich umgesetzt. Bei der HHLA verbleiben 51 % der Geschäftsanteile. Über die geschilderten Vorgänge hinaus gab es nach Abschluss des Geschäftsjahres 2004 keine Entwicklungen von besonderer Bedeutung.

Umsatz- und Ertragswachstum erwartet

Die HHLA rechnet vor dem Hintergrund der erwarteten weiteren Steigerungen des Handelsvolumens mit ihren Partnerländern auch mittelfristig mit zweistelligen Wachstumsraten. Entsprechend zügig werden die Planungen zum Ausbau der Kapazitäten der Container Terminals vorangetrieben. Ziel ist es, die Kapazitäten der drei Container Terminals von derzeit gut 5 Mio. TEU auf über 10 Mio. TEU im Jahr 2012 zu erhöhen. Das dazu erforderliche Gesamtinvestitionsvolumen beträgt rd. 800 Mio. Euro.

Der im abgelaufenen Geschäftsjahr bei laufendem Betrieb begonnene Ausbau des HHLA Container Terminals Burchardkai wird planmäßig fortgesetzt. Der Ausbau fördert zugleich die weitere Entwicklung des Geschäftsfeldes Intermodal.

Voraussetzung für die erfolgreiche Expansion ist die zügige Realisierung der den Hamburger Hafen betreffenden Infrastrukturprojekte von besonderer Bedeutung wie

- die Fahrrinnenanpassung der Unterelbe, um dem zunehmenden Containerschiffsverkehr und der zunehmenden Schiffgröße Rechnung zu tragen,
- der Ausbau der Straßeninfrastruktur im erweiterten Hafengebiet, um einen effizienten Zu- und Ablauf der Containerströme zu und von den Terminals zu ermöglichen,
- der Ausbau und die Modernisierung der Hamburger Hafeneisenbahn, um das wachsende Containeraufkommen im direkten Zu- und Ablauf auf der Schiene sicher zu stellen,

- die Elektrifizierung und der Ausbau der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck, um den wachsenden Containerverkehr im Ostseegeschäft bewältigen zu können.

Darüber hinaus bedürfen die beabsichtigten Änderungen des ordnungspolitischen Rahmens durch die EU (Port Package II) dringlich einer Überarbeitung, um die notwendige Planungssicherheit für die getroffenen Investitionsentscheidungen des HHLA Konzerns im Hamburger Hafen zu gewährleisten.

Angesichts der insgesamt positiven Ausgangslage für alle vier Geschäftsfelder wird 2005 mit einer erneut guten Umsatz- und Ertragsentwicklung gerechnet.

Hamburg, 29. April 2005

HAMBURGER HAFEN- UND LAGERHAUS-AKTIENGESELLSCHAFT

Peters

Dr. Behn

Drossel

Fritsch

Dr. Lappin

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Wir haben den von der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss und Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2004 bis 31. Dezember 2004 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und über den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, 19. Mai 2005

Ernst & Young
Deutsche Allgemeine Treuhand AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

M. Tabel
Wirtschaftsprüfer

Th. Götze
Wirtschaftsprüfer

KAPITALFLUSSRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2004

| | <u>2004</u> | <u>2003</u> |
|---|-----------------|-------------------|
| | TEUR | TEUR ungeprüft |
| 1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit | | |
| Periodenergebnis (einschließlich Ergebnisanteilen von Minderheitsgesellschaftern) vor außerordentlichen Posten | 35.249 | -12.120 |
| Abschreibungen auf Aufwendungen für die Ingangsetzung und Erweiterung des Geschäftsbetriebs | 9.656 | 9.062 |
| Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens | 68.336 | 56.193 |
| Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens | 0 | -3.579 |
| Zunahme langfristiger Rückstellungen | 16.595 | 9.518 |
| Gewinn aus Anlageabgängen | <u>-16.552</u> | <u>-133</u> |
| Cashflow nach DVFA-SG | 113.284 | 58.941 |
| Zunahme (+)/ Abnahme (-) der kurzfristigen Rückstellungen | 1.478 | -176 |
| Zunahme (+)/ Abnahme (-) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse | -3 | 430 |
| Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva | -9.964 | -37.543 |
| Zunahme (+)/ Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva | -11.962 | 885 |
| Zunahme aktivierter Aufwendungen für Ingangsetzung und Erweiterung des Geschäftsbetriebes | -1.485 | -2.560 |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge | <u>979</u> | <u>0</u> |
| Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit | <u>92.327</u> | <u>19.977</u> |
| 2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit | | |
| Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens | 5.962 | 12.258 |
| Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen | -111.838 | -103.943 |
| Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen | -6.007 | -1.691 |
| Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen | -94 | -765 |
| Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | 13.520 | 0 |
| Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten (Änderung Konsolidierungskreis) | <u>-1.860</u> | <u>0</u> |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | <u>-100.317</u> | <u>-94.141</u> |
| 3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | | |
| Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen | 0 | 1.819 |
| Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter | -5.882 | -4.590 |
| Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten | 9.783 | 90.286 |
| Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten | <u>-14.390</u> | <u>-10.451</u> |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | <u>-10.489</u> | <u>77.064</u> |

| | <u>2004</u> | <u>2003</u> |
|---|---------------|-------------------|
| | TEUR | TEUR ungeprüft |
| 4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode | | |
| Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1 - 3) | -18.479 | 2.900 |
| Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds | -143 | 318 |
| Währungsumrechnungsdifferenzen (soweit sie nicht dem Anlagevermögen zuzuordnen sind) | 340 | 2.380 |
| Finanzmittelfonds am Anfang der Periode | <u>51.556</u> | <u>45.958</u> |
| Finanzmittelfonds am Ende der Periode | <u>33.274</u> | <u>51.556</u> |
| 5. Zusammensetzung des Finanzmittelfonds | | |
| Liquide Mittel | 8.874 | 7.956 |
| Forderungen gegenüber der HGV | <u>24.400</u> | <u>43.600</u> |
| Finanzmittelfonds am Ende der Periode | <u>33.274</u> | <u>51.556</u> |

BESCHEINIGUNG

An die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Wir haben die von der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, aus dem Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2004 sowie der zugrunde liegenden Buchführung abgeleitete Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2004 vom 1. Januar bis 31. Dezember (ohne Vergleichszahlen für die Periode vom 1. Januar 2003 bis zum 31. Dezember 2003) geprüft. Die Konzern-Kapitalflussrechnung ergänzt den auf Grundlage der deutschen handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellten Konzernabschluss der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2004.

Die Aufstellung der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2004 (ohne Vergleichszahlen für die Periode vom 1. Januar 2003 bis zum 31. Dezember 2003) nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft.

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Urteil darüber abzugeben, ob die Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2004 (ohne Vergleichszahlen für die Periode vom 1. Januar 2003 bis zum 31. Dezember 2003) ordnungsgemäß aus dem Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2004 sowie der zugrunde liegenden Buchführung nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften abgeleitet wurde. Nicht Gegenstand dieses Auftrags ist die Prüfung des zugrunde liegenden Konzernabschlusses sowie der zugrunde liegenden Buchführung.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des IDW Prüfungshinweises: Prüfung von zusätzlichen Abschlusselementen (IDW PH 9.960.2) so geplant und durchgeführt, dass wesentliche Fehler bei der Ableitung der Konzern-Kapitalflussrechnung aus dem Konzernabschluss sowie der zugrunde liegenden Buchführung mit hinreichender Sicherheit erkannt werden.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse wurde die Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2004 (ohne Vergleichszahlen für die Periode vom 1. Januar 2003 bis zum 31. Dezember 2003) ordnungsgemäß aus dem Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2004 sowie der zugrunde liegenden Buchführung nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften abgeleitet.

Wir haben unsere Prüfung auf Basis und zu den Bedingungen unseres Auftragschreibens vom 8. Oktober 2007 durchgeführt.

Hamburg, 16. Oktober 2007

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Grummer
Wirtschaftsprüfer

Quost
Wirtschaftsprüfer

[Diese Seite wurde absichtlich freigelassen.]

**KONZERNZWISCHENABSCHLUSS (IFRS) DER
HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG
ZUM 30. JUNI 2007**

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

KONZERNBILANZ ZUM 30. JUNI 2007

| | 30.06.2007 Konzern | 31.12.2006 Konzern | Lfd. Nr. |
|--|-----------------------|-----------------------|-------------|
| | TEUR | TEUR | |
| Aktiva | | | |
| Langfristiges Vermögen | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | 63.100 | 63.121 | 1 |
| Sachanlagen | 703.952 | 681.746 | 2 |
| Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | 178.626 | 163.068 | 3 |
| Finanzielle Vermögenswerte | 3.924 | 5.982 | 4 |
| Latente Steuern | 42.849 | 63.765 | 6 |
| | <u>992.451</u> | <u>977.682</u> | |
| Kurzfristiges Vermögen | | | |
| Vorräte | 17.794 | 16.362 | 7 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 146.417 | 132.930 | 8 |
| Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen | 75.708 | 18.919 | 9 |
| Sonstige finanzielle Forderungen | 15.326 | 14.658 | 10 |
| Sonstige Vermögenswerte | 16.469 | 10.895 | 11 |
| Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern | 68 | 2.565 | 12 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 13.991 | 22.118 | 13 |
| Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | 3.500 | 3.510 | 14 |
| | <u>289.273</u> | <u>221.957</u> | |
| | <u>1.281.724</u> | <u>1.199.639</u> | |
| Passiva | | | |
| Eigenkapital* | | | |
| Gezeichnetes Kapital | 53.300 | 53.300 | 15 |
| Hafenlogistik | 51.250 | | |
| Immobilien | 2.050 | | |
| Kapitalrücklage | 35.985 | 35.730 | 16 |
| Hafenlogistik | 34.824 | | |
| Immobilien | 1.161 | | |
| Erwirtschaftetes Eigenkapital | 179.032 | 117.217 | 17 |
| Hafenlogistik | 163.883 | | |
| Immobilien | 15.149 | | |
| Kumuliertes übriges Eigenkapital | 41.374 | 2.388 | 18 |
| Hafenlogistik | 40.616 | | |
| Immobilien | 758 | | |
| Anteile von Minderheiten am Eigenkapital | 64.226 | 50.069 | 19 |
| | <u>373.917</u> | <u>258.704</u> | |
| Langfristige Schulden | | | |
| Pensionsrückstellungen | 332.320 | 377.366 | 20 |
| Sonstige langfristige Rückstellungen | 43.112 | 38.973 | 21 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten | 282.234 | 303.741 | 22 |
| Latente Steuern | 16.996 | 16.289 | 23 |
| | <u>674.662</u> | <u>736.369</u> | |
| Kurzfristige Schulden | | | |
| Kurzfristige Rückstellungen | 12.260 | 14.561 | 24 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 77.432 | 64.171 | 25 |
| Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen | 3.481 | 2.276 | 26 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 81.439 | 68.397 | 27 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 37.569 | 35.065 | 28 |
| Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern | 20.964 | 20.096 | 29 |
| | <u>233.145</u> | <u>204.566</u> | |
| | <u>1.281.724</u> | <u>1.199.639</u> | |

* Einteilung in Hafenlogistik und Immobilien aufgrund beschlossener Satzungsänderung vom 28. Juni 2007

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI 2007

| | 1. Januar bis 30. Juni 2007 Konzern | 1. Januar bis 30. Juni 2006 Konzern |
|--|---|---|
| | TEUR | TEUR |
| Umsatzerlöse | 561.292 | 484.960 |
| Bestandsveränderungen | 2.445 | 2.142 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 3.237 | 2.038 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 13.305 | 7.658 |
| Materialaufwand | -214.940 | -189.302 |
| Personalaufwand | -122.459 | -115.901 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | -61.220 | -64.156 |
| = EBITDA | 181.660 | 127.439 |
| Abschreibungen | -42.837 | -36.628 |
| = EBIT | 138.823 | 90.811 |
| Zinserträge | 2.821 | 2.387 |
| Zinsaufwendungen | -18.836 | -18.415 |
| Sonstiges Finanzergebnis | 183 | 0 |
| = Finanzergebnis | -15.832 | -16.028 |
| = EBT | 122.991 | 74.783 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | -43.720 | -28.569 |
| = Konzernjahresüberschuss | 79.271 | 46.214 |
| davon Anteile anderer Gesellschafter | 17.011 | 6.694 |
| davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens | 62.260 | 39.520 |
| Ergebnis je Aktie unverwässert | 1,17 | 0,74 |
| Ergebnis je Aktie verwässert | 1,17 | 0,74 |

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2007

| | 1. Januar bis 30. Juni 2007 Konzern | 1. Januar bis 30. Juni 2006 Konzern |
|---|---|---|
| | TEUR | TEUR |
| 1. Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit | | |
| Periodenergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | 138.823 | 90.811 |
| Zu- und Abschreibungen auf nicht-finanzielle langfristige Vermögenswerte | 42.837 | 36.343 |
| Zunahme / Abnahme der Rückstellungen | -2.999 | 3.764 |
| Gewinne / Verluste aus Anlageabgängen | 393 | 1.279 |
| Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | -22.927 | -39.102 |
| Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | 15.141 | 21.148 |
| Einzahlungen aus Zinsen | 2.904 | 2.387 |
| Auszahlungen für Zinsen | -10.858 | -10.769 |
| Übriges Beteiligungsergebnis | 100 | 0 |
| Gezahlte Ertragsteuern | -38.308 | -17.017 |
| Sonstige Effekte | -394 | 362 |
| Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit | <u>124.712</u> | <u>89.206</u> |
| 2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit | | |
| Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen | 0 | 5.417 |
| Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | -79.176 | -81.414 |
| Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte | -3.599 | -4.583 |
| Auszahlungen für Investitionen in langfristige finanzielle Vermögenswerte | 0 | -1.184 |
| Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | -1.149 | -87.678 |
| Einzahlungen aus der Veräußerung von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | 14.718 | 0 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | <u>-69.206</u> | <u>-169.442</u> |
| 3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | | |
| Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen | 500 | 0 |
| An Minderheitsaktionäre gezahlte Dividende | -3.066 | -2.591 |
| Tilgung von Leasingverbindlichkeiten | -771 | -174 |
| Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten | 0 | 8.309 |
| Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten | -5.412 | -7.220 |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | <u>-8.749</u> | <u>-1.676</u> |
| 4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode | | |
| Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1 — 3) | 46.757 | -81.912 |
| Währungskursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds | 216 | 525 |
| Finanzmittelfonds am Anfang der Periode | <u>36.518</u> | <u>105.104</u> |
| Finanzmittelfonds am Ende der Periode | <u>83.491</u> | <u>23.717</u> |
| Zusammensetzung des Finanzmittelfonds | | |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 13.991 | 18.517 |
| Forderungen gegen die HGV | 69.500 | 5.200 |
| | <u>83.491</u> | <u>23.717</u> |

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

AUFSTELLUNG DER ERFASSTEN ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

| | 1. Januar- 30. Juni 2007 <u>Konzern</u> | 1. Januar- 30. Juni 2006 <u>Konzern</u> |
|--|--|--|
| | TEUR | TEUR |
| Konzernjahresüberschuss | 79.271 | 46.214 |
| Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste | 48.244 | 3.826 |
| Cashflow-Hedges | 530 | 1.098 |
| Währungsdifferenzen | -1.981 | -732 |
| Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen | -19.605 | -1.860 |
| Kosten der Eigenkapitalbeschaffung | <u>-167</u> | <u>0</u> |
| Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen | <u>27.021</u> | <u>2.332</u> |
| Gesamte erfasste Erträge und Aufwendungen | 106.292 | 48.546 |
| - davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens | 90.036 | 42.048 |
| - davon Hafenlogistik* | 88.317 | |
| - davon Immobilien* | 1.719 | |
| - davon Anteile anderer Gesellschafter | 16.256 | 6.498 |

* Einteilung in Hafenlogistik und Immobilien aufgrund beschlossener Satzungsänderung vom 28. Juni 2007

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

VERKÜRZTER KONZERNANHANG ZUM 30. JUNI 2007

INHALT

| | |
|---|-------|
| Verkürzter Konzernanhang zum Konzern-Zwischenabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft zum 30. Juni 2007 | F-138 |
| 1 Grundsätzliche Informationen über den Konzern | F-139 |
| 2 Besondere Ereignisse nach dem Bilanzstichtag: Errichtung Teilkonzerne | F-139 |
| 3 Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze | F-139 |
| 4 Saisonale und konjunkturelle Einflüsse auf die Geschäftstätigkeit | F-140 |
| 5 Erwerb und Veräußerung von Anteilen an Tochterunternehmen | F-140 |
| Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | F-141 |
| 6 Ertragsteuern | F-141 |
| 7 Ergebnis je Aktie | F-141 |
| 8 Beschlossene Dividenden | F-141 |
| 9 Segmentberichterstattung | F-142 |
| Erläuterungen zur Konzern-Bilanz | F-142 |
| 10 Sachanlagen | F-142 |
| 11 Eigenkapital | F-142 |
| 12 Pensionsrückstellungen | F-142 |
| 13 Rechtsstreitigkeiten | F-142 |
| 14 Angaben zu nahestehenden Unternehmen und Personen | F-142 |
| 15 Sonstige Ereignisse nach dem Bilanzstichtag | F-143 |

1 GRUNDSÄTZLICHE INFORMATIONEN ÜBER DEN KONZERN

Das oberste Mutterunternehmen des Konzerns ist die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Bei St. Annen 1, Hamburg (nachfolgend auch HHLA), eingetragen im Handelsregister Hamburg unter der Nummer HRB 1902. Das oberste, dem HHLA Konzern übergeordnete Mutterunternehmen ist die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg.

Der vorliegende verkürzte Konzern-Zwischenabschluss der HHLA für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2007 wurde am 8. Oktober 2007 durch Beschluss des Vorstands freigegeben.

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss und die Anhangangaben werden in Euro aufgestellt. Sofern nicht anders angegeben, sind alle Beträge in Tausend Euro (TEUR) angegeben.

2 BESONDERE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG: ERRICHTUNG TEILKONZERNE

Die Satzung der HHLA wurde mit Beschluss der Hauptversammlung am 28. Juni 2007 geändert. Diese Satzungsänderung wurde mit Handelsregistereintragung am 10. Juli 2007 wirksam. Demzufolge besteht der HHLA Konzern künftig mit Wirkung zum 1. Januar 2007 aus dem Teilkonzern Hafenlogistik („A-Sparte“) und dem Teilkonzern Immobilien („S-Sparte“). Der Teil des Konzerns, der sich mit den Immobilien der Hamburger Speicherstadt und am Hamburger Fischmarkt befasst, wird dem Teilkonzern Immobilien („S-Sparte“) zugeordnet. Sämtliche übrige Teile des Unternehmens werden gemeinsam dem Teilkonzern Hafenlogistik („A-Sparte“) zugeordnet. Für Zwecke der Ermittlung der jeweiligen Dividendenberechtigung der Aktionäre werden Sparteneinzelabschlüsse erstellt, die satzungsgemäß Bestandteil des Anhangs zum Jahresabschluss des Mutterunternehmens sind.

Aufwendungen und Erträge der HHLA, die nicht einem Teilkonzern direkt zugeordnet werden können, werden für die Ermittlung der Dividendenberechtigung der Aktionäre der jeweiligen Teilkonzerne entsprechend ihrem Anteil an den Umsatzerlösen aufgeteilt. Sämtliche Verrechnungspreise für Leistungen zwischen den beiden Teilkonzernen werden dabei wie unter fremden Dritten festgelegt. Ein Austausch liquider Mittel zwischen beiden Teilkonzernen ist marktkonform zu verzinsen. Zur Verteilung der geleisteten Steuern wird für jeden Teilkonzern ein fiktives steuerliches Ergebnis ermittelt. Die sich ergebende fiktive Steuerbelastung stellt dabei die Belastung dar, die sich ergäbe, wenn jeder der beiden Teilkonzerne ein eigenständiges Steuersubjekt wäre.

Zur Verbesserung des Einblicks in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der künftigen Struktur des Konzerns sind für die beiden Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien („A-Sparte“ und „S-Sparte“) Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Kapitalflussrechnung als Bestandteil dieses Abschnitts des Konzernanhangs aufgenommen worden (Anlage 3 zum Konzernanhang).

3 KONSOLIDIERUNGS-, BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

3.1 Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

Die Erstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2007 erfolgte in Übereinstimmung mit IAS 34 „Zwischenberichterstattung“.

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss sollte im Zusammenhang mit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2006 gelesen werden.

3.2 Wesentliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die bei der Erstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den bei der Erstellung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 angewandten Methoden, mit Ausnahme folgender geänderter Bestimmungen.

Der Konzern hat die folgenden Bestimmungen angewendet, die herausgegeben wurden und in Kraft getreten sind und sich aber erst bei Erstellung eines vollständigen Abschlusses erstmals auswirken.

- Änderungen IAS 1 bezüglich zusätzlicher Angaben hinsichtlich der Zielsetzung der Prozesse sowie Methoden der Kapitalsteuerung: Die erstmalige Anwendung wird zu zusätzlichen Anhangangaben führen.

- IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben: Die erstmalige Anwendung wird zu zusätzlichen Anhangangaben führen.
- IFRIC 7 Anwendung des Anpassungssatzes unter IAS 29 — Rechnungslegung in Hochinflationländern ist auf die Gesellschaften des HHLA-Konzerns nicht anwendbar.
- IFRIC 9 Neubeurteilung eingebetteter Derivate: Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung werden nicht erwartet.
- IFRIC 10 Zwischenberichterstattung und Wertminderungen: Mögliche Auswirkungen werden zurzeit noch untersucht.

Der Konzern hat die folgenden Bestimmungen nicht angewendet, die herausgegeben wurden, aber noch nicht in Kraft getreten sind.

- Änderungen IAS 23 bezüglich Behandlung von Fremdkapitalkosten: Die bislang als Wahlrecht eingeräumte Methode der Aktivierung von Fremdkapitalkosten, die der Anschaffung oder Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten zuzuordnen sind, ist künftig verpflichtend anzuwenden. Bislang werden diese in der Periode aufwandswirksam, in der sie anfallen.
- IFRS 8 (Segmentberichterstattung): Mögliche Auswirkungen werden zurzeit noch untersucht.
- IFRIC 8 (Anwendungsbereich von IFRS 2): Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung werden nicht erwartet.
- IFRIC 11 (IFRS 2 — Geschäfte mit eigenen Aktien und Aktien von Konzernunternehmen): Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung werden nicht erwartet.
- IFRIC 12 (Bilanzierung öffentlicher Infrastrukturleistungen): Mögliche Auswirkungen werden zurzeit noch untersucht.
- IFRIC 13 (Bilanzierung und Bewertung von Kundenbindungsprogrammen): Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung werden nicht erwartet.
- IFRIC 14 (IAS 19 — Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes, Mindestfinanzierungsvorschriften und ihre Wechselwirkung): Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung werden nicht erwartet.

Der Erwerb von zusätzlichen Minderheitenanteilen an konsolidierten Gesellschaften wird gemäß dem Entity Concept als Eigenkapital-Transaktion betrachtet und demnach unter Berücksichtigung der Minderung der Minderheitsanteile direkt mit dem Eigenkapital verrechnet. Mehr- und Mindererlöse aus dem Verkauf von Minderheitsanteilen an konsolidierten Gesellschaften werden ebenfalls erfolgsunwirksam direkt über das Eigenkapital ausgebucht.

4 SAISONALE UND KONJUNKTURELLE EINFLÜSSE AUF DIE GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Vor dem Hintergrund des günstigen ökonomischen Umfelds hat der HHLA Konzern überdurchschnittliche Wachstumsraten in ihren vertikal integrierten Geschäftsfeldern Container, Intermodal, Logistik und Immobilien erzielt. Saisonale Einflüsse von besonderer Bedeutung auf die Geschäftstätigkeit lagen nicht vor.

Das insgesamt gestiegene Zinsniveau hat zu einer Veränderung des im Rahmen der Berechnung der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden Zinssatzes von 4,25 % p.a. auf 4,75 % p.a. geführt.

5 ERWERB UND VERÄÜBERUNG VON ANTEILEN AN TOCHTERUNTERNEHMEN

Mit Wirkung zum 16. Januar 2007 wurde der Anteil der HHLA an der METRANS A. S. von 50,09 % auf 51,05 % erhöht. Der Kaufpreis für diese Anteile von 1,2 Mio. EUR wurde entsprechend dem Entity Concept unter entsprechender Minderung der Minderheitsanteile erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2007 wurde die Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA mit 49 % an der UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH beteiligt. Neben der Zahlung des vereinbarten Kaufpreises von 12,5 Mio. EUR hat sich Grimaldi verpflichtet, einen Betrag von TEUR 500 in die Kapitalrücklage einzuzahlen.

Die Veräußerung der Anteile an der UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH wird nach dem Entity Concept im Jahresabschluss abgebildet. Der sich nach Abzug des Zugangs der Minderheitsanteile aus dem Vorgang ergebende passivische Unterschiedsbetrag in Höhe von EUR 11,7 Mio. wurde erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

6 ERTRAGSTEUERN

Die wesentlichen Bestandteile des Ertragsteueraufwands setzen sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wie folgt zusammen:

| | 1. Januar bis 30. Juni | |
|--|------------------------|----------------------|
| | 2007 | 2006 |
| | TEUR | TEUR |
| Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | | |
| Latente Steuern aus zeitlichen Unterschieden | -3.374 | 573 |
| Latente Steuern aus Verlustvorträgen | 5.256 | 5.262 |
| | 1.882 | 5.835 |
| Laufender Ertragsteueraufwand | 41.838 | 22.734 |
| In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesener Ertragsteueraufwand .. | <u>43.720</u> | <u>28.569</u> |

Hinsichtlich der erwarteten Effekte des angekündigten Unternehmensteuerreformgesetzes 2008 auf die Bewertung der latenten Steuern verweisen wir auf Textziffer 14.

7 ERGEBNIS JE AKTIE

Durch Satzungsänderung vom 10. Juli 2007 wurde die Anzahl der Aktien mit Wirkung zum 1. Januar 2007 von 1.000 Stückaktien auf 53.300.000 Stückaktien (Aktien ohne Nennwert) erhöht (davon 51.250.000 Aktien für den Bereich „Hafenlogistik“ und 2.050.000 Aktien für den Bereich „Immobilien“).

| | 1. Januar bis 30. Juni | |
|--|------------------------|--------------------|
| | 2007 | 2006 |
| Anteil der Aktionäre der Muttergesellschaft am Konzernergebnis (in TEUR) | 62.260 | 39.520 |
| Anzahl der Aktien | 53.300.000 | 53.300.000 |
| Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR | <u>1,17</u> | <u>0,74</u> |

Um die Vergleichbarkeit zu erhöhen, wurde die durch die Neustückelung der Aktien zusammenhängende Zunahme der im Umlauf befindlichen Aktien bei der Berechnung des Ergebnisses je Aktie für den Vergleichszeitraum des Vorjahres rückwirkend angepasst.

8 BESCHLOSSENE DIVIDENDEN

Auf der Hauptversammlung am 31. August 2007 wurde beschlossen, eine Dividende von 15,0 Mio. EUR an die Anteilseigner auszuschütten. Dies ist zum 30. Juni 2007 noch nicht als Schuld erfasst. Aus dieser beschlossenen Dividende ergibt sich in 2007 für 2006 eine Dividende je Aktie von EUR 0,28.

9 SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die Segmentberichterstattung wird als Anlage des Anhangs dargestellt (Anlage 1 zum Konzernanhang).

Der in der Segmentberichterstattung enthaltene Bereich „Holding/Übrige“ stellt kein eigenständiges Geschäftssegment i.S.d. IFRS-Standards dar, wurde aber aus Gründen der Vollständigkeit und Übersichtlichkeit den Geschäftssegmenten des Teilkonzerns Hafenlogistik zugeordnet.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ

10 SACHANLAGEN

Im ersten Halbjahr 2007 wurden außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt EUR 1,9 Mio. auf in Anlagen in Bau bilanzierte Beträge in Zusammenhang mit der Einstellung des Projekts IDP bei der TFG Transfracht International vorgenommen. Diese außerplanmäßigen Abschreibungen werden in dem Segment Intermodal abgebildet.

11 EIGENKAPITAL

Das gezeichnete Kapital beträgt unverändert 53.300 TEUR und ist durch die Satzungsänderung vom 10. Juli 2007 mit Wirkung zum 1. Januar 2007 in 53.300.000 Stückaktien (Aktien ohne Nennwert), davon 51.250.000 Aktien des Bereichs „Hafenlogistik“ und 2.050.000 Aktien des Bereichs „Immobilien“, eingeteilt.

Die Aufgliederung und Entwicklung des Eigenkapitals der HHLA für das erste Halbjahr 2007 und 2006 wird in den sonstigen Eigenkapitalveränderungen als Anlage des Anhangs dargestellt (Anlage 2 zum Konzernanhang).

12 PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

Die Anpassung des bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen zugrunde liegenden Zinssatzes von 4,25 % p.a. auf 4,75 % p.a. wurde erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Durch Anpassung des Zinssatzes haben sich versicherungsmathematische Gewinne von TEUR 48.244 ergeben, die zu einer Verringerung der Pensionsrückstellung geführt haben.

Die im Eigenkapital verrechneten Gewinne und Verluste haben sich wie folgt geändert:

| | <u>2007</u> | <u>2006</u> |
|--|----------------|---------------|
| | TEUR | TEUR |
| Versicherungsmathematische | | |
| Gewinne/Verluste am 01.01 | -365 | 7.259 |
| Veränderungen im Geschäftsjahr | <u>-48.244</u> | <u>-3.826</u> |
| Versicherungsmathematische | | |
| Gewinne/Verluste am 30.06 | <u>-48.609</u> | <u>3.433</u> |

13 RECHTSSTREITIGKEITEN

Im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit sind Gesellschaften des HHLA Konzerns zum 30. Juni 2007 an mehreren Gerichtsverfahren beteiligt. Rechtsstreitigkeiten, die einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben könnten, bestehen zum Halbjahresstichtag nicht.

Für eventuelle finanzielle Belastungen aus Gerichtsverfahren sind bei der jeweiligen Konzerngesellschaft in angemessener Höhe Rückstellungen für Prozessrisiken bzw. Prozesskosten gebildet worden, wenn es sich um ein Ereignis vor dem Bilanzstichtag handelt und von den gesetzlichen Vertretern eine Wahrscheinlichkeit des Abflusses von wirtschaftlichen Ressourcen von über 50% eingeschätzt wird.

14 ANGABEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Zu den Informationen im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2006 ergänzen wir folgende Angaben zu den Geschäftsbeziehungen zu verbundenen Unternehmen und Personen: Die Hamburger Gesellschaft für Vermögens-

und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, sowie die Freie und Hansestadt Hamburg als nahestehende Unternehmen und Personen der HHLA haben verschiedene Patronatserklärungen und Bürgschaften zur Absicherung von Darlehensverbindlichkeiten von Gesellschaften der HHLA-Gruppe gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau sowie der Europäischen Investitionsbank, Luxemburg, abgegeben. Die entsprechenden Darlehensverbindlichkeiten weisen einen Nominalbetrag von rund EUR 224,2 Mio. auf und valutieren zum 30. Juni 2007 noch in Höhe von rund EUR 209,6 Mio. zuzüglich Zinsen (31. Dezember 2006: EUR 211,9 Mio.).

15 SONSTIGE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Die Gesellschafterin beabsichtigt im zweiten Halbjahr 2007 einen Börsengang für die HHLA AG. Im Rahmen des Börsengangs werden rund 30% als Stammaktien an der Börse platziert werden. Ein besonderer Bestandteil des Börsengangs ist ein spezielles Programm zur Beteiligung der Mitarbeiter, bei dem den Beschäftigten ein attraktives Angebot zum Kauf von HHLA-Aktien angeboten werden soll. Wegen der besonderen Bedeutung der Immobilien der Speicherstadt und des Fischmarkts Hamburg Altona für Hamburg und die HHLA wird der Einfluss von Fremdkaktionären von vornherein ausgeschlossen. Die gesonderten „Speicherstadt-Aktien“ verbleiben vollständig im Eigentum der Hansestadt Hamburg und werden nicht an der Börse notiert.

Der Bundestag hat am 25. Mai 2007 das Unternehmensteuerreformgesetz 2008 beschlossen. Die Zustimmung des Bundesrates stand am Bilanzstichtag noch aus und erfolgte am 6. Juli 2007. Durch dieses Gesetz wird die durchschnittliche Ertragsteuerbelastung von Körperschaften auf rd. 30% abgesenkt. Der Konzern erwartet hieraus Aufwendungen aus der Anpassung der Bewertung latenter Steuern von rd. 6 Mio. EUR, die im nächsten Abschluss zu berücksichtigen sind.

Hamburg, 8. Oktober 2007

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT

Klaus-Dieter Peters

Dr. Stefan Behn

Gerd Drossel

Rolf Fritsch

Dr. Roland Lappin

IFRS — SEGMENTBERICHTERSTATTUNG HHLA KONZERN

1. Januar - 30. Juni 2007 Geschäftssegmente - Primäres Berichtsformat

| | Hafenlogistik | | | | Summe | Konsolidierung und Überleitung zum Konzern* | Konzern |
|---|---------------|------------|----------|----------------|---------|---|-----------|
| | Container | Intermodal | Logistik | Holding/Übrige | | | |
| Umsatzerlöse | | | | | | | |
| Erlöse konzernfremde Dritte | 330.124 | 153.500 | 56.416 | 7.497 | 561.292 | 0 | 561.292 |
| Inter-Segment Erlöse | 649 | 1.255 | 1.520 | 56.201 | 60.915 | 60.915 | 0 |
| Summe Segmenterlöse | 330.773 | 154.755 | 57.936 | 63.698 | 622.207 | 60.915 | 561.292 |
| EBIT | 119.855 | 14.200 | 6.120 | -6.772 | 137.714 | 0 | 0 |
| EBITDA | 152.135 | 19.506 | 8.435 | -3.635 | 182.531 | 1.109 | 138.823 |
| EBITDA Marge | 45,99% | 12,60% | 14,56% | -5,71% | 40,48% | -871 | 181.660 |
| Segmentvermögen zum 30. Juni 2007 | 695.004 | 172.119 | 73.964 | 81.402 | 143.957 | 115.278 | 1.281.724 |

1. Januar - 30. Juni 2006 Geschäftssegmente - Primäres Berichtsformat

| | Hafenlogistik | | | | Summe | Konsolidierung und Überleitung zum Konzern* | Konzern |
|---|---------------|------------|----------|----------------|---------|---|-----------|
| | Container | Intermodal | Logistik | Holding/Übrige | | | |
| Umsatzerlöse | | | | | | | |
| Erlöse konzernfremde Dritte | 275.861 | 131.851 | 55.149 | 9.965 | 484.960 | 0 | 484.960 |
| Inter-Segment Erlöse | 995 | 1.357 | 911 | 49.451 | 53.882 | 53.882 | 0 |
| Summe Segmenterlöse | 276.856 | 133.208 | 56.060 | 59.416 | 538.842 | 53.882 | 484.960 |
| EBIT | 79.073 | 11.511 | 5.678 | -11.133 | 90.234 | 577 | 90.811 |
| EBITDA | 107.563 | 15.010 | 7.398 | -7.895 | 128.649 | -1.210 | 127.439 |
| EBITDA Marge | 38,85% | 11,27% | 13,20% | -13,29% | 49,41% | 0 | 26,28% |
| Segmentvermögen zum 31. Dezember 2006 | 665.449 | 155.812 | 67.695 | 79.520 | 143.734 | 87.429 | 1.199.639 |

* In der Überleitung des Segmentvermögens zum Konzern sind Ertragsteuern und latente Steuern, flüssige Mittel sowie Finanzanlagen enthalten, die nicht dem Segmentvermögen zuzuordnen sind.

IFRS — Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA Konzern

| | Mutterunternehmen | | | | | | | | | | Minderheits- gesellschaftlicher Summe | Konzern- eigenkapital Summe |
|--|----------------------------------|----------------------|---|---|--------------------|---|--|--------|---------|--------|---|-----------------------------------|
| | Kumuliertes übriges Eigenkapital | | | | | | | | | | | |
| | Gezeichnetes Kapital | Kapital- rücklage | Erwirtschaftetes Konzern-eigen- kapital | Ausgleichs- posten aus der Fremdwährungs- umrechnung | Cashflow Hedges | Versicherungs- mathematische Gewinne/Verluste | Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen | Übrige | Summe | Summe | | |
| TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | |
| Stand am 1. Januar 2007 | | | | | | | | | | | | |
| Summe | 53.300 | 35.730 | 117.217 | 1.183 | 1.163 | 376 | -566 | 232 | 208.635 | 50.069 | 258.704 | |
| Gezahlte Dividenden | | | | | | | | | | | | |
| Summe | | | | | | | | | | | | |
| Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen abzüglich latenter Steuern | | | | | | | | | | | | |
| Summe | | | | | | | | | | | | |
| Eigenkapitalzuführungen | | | | | | | | | | | | |
| Summe | | 255 | | | 470 | 48.187 | -19.576 | -167 | 27.776 | -755 | 27.021 | |
| Konzernjahresüberschuss | | | | | | | | | | | | |
| Summe | | | 62.260 | | | | | | 62.260 | 245 | 500 | |
| Erwerb / Verkauf von Minderheitsanteilen an konsolidierten Unternehmen | | | | | | | | | | | | |
| Summe | | | -445 | | | | | | 11.172 | 654 | 11.381 | |
| Übrige Veränderungen | | | | | | | | | | | | |
| Summe | | | | | | | | 38 | 38 | 68 | 106 | |
| Stand 30.06.2007 | | | | | | | | | | | | |
| Summe | 53.300 | 35.985 | 179.032 | 45 | 1.633 | 48.563 | -20.142 | 11.275 | 309.691 | 64.226 | 373.917 | |

IFRS — Eigenkapitalveränderungsrechnung HHLA Konzern

| | Mutterunternehmen | | | | | | | | | | Minderheits- gesellschaftlicher | Konzern- eigenkapital |
|--|----------------------------------|----------------------|---|---|--------------------|---|--|--------|---------|--------|------------------------------------|--------------------------|
| | Kumuliertes übriges Eigenkapital | | | | | | | | | | | |
| | Gezeichnetes Kapital | Kapital- rücklage | Erwirtschaftetes Konzernerigen- kapital | Ausgleichs- posten aus der Fremdwährungs- umrechnung | Cashflow Hedges | Versicherungs- mathematische Gewinne/Verluste | Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Wertänderungen | Übrige | Summe | Summe | | |
| TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR | |
| Stand am 1. Januar 2006 | | | | | | | | | | | | |
| Summe | 53.300 | 35.730 | 31.113 | 1.613 | 230 | -7.259 | 2.909 | 152 | 117.788 | 34.116 | 151.904 | -2.591 |
| Gezahlte Dividenden Summe ... | | | | | | | | | | | | |
| Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen abzüglich latenter Steuern Summe | | | | -382 | 870 | 3.837 | -1.797 | 0 | 2.528 | -196 | 2.332 | |
| Konzernjahresüberschuss Summe | | | 39.520 | | | | | | 39.520 | 6.694 | 46.214 | |
| Übrige Veränderungen Summe | | | 70.633 | 1.231 | 1.100 | -3.422 | 1.112 | 177 | 177 | -33 | 144 | |
| Stand 30.06.2006 Summe | 53.300 | 35.730 | 70.633 | 1.231 | 1.100 | -3.422 | 1.112 | 329 | 160.013 | 37.990 | 198.003 | |

Künftige Struktur des HHLA Konzerns* IFRS – Bilanz HHLA Konzern, Teilkonzern Hafenlogistik und Teilkonzern Immobilien

| | 30.06.2007 Konzern | 30.06.2007 Hafenlogistik | 30.06.2007 Immobilien | 30.06.2007 Konsolidierung |
|--|-----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------------|
| | TEUR | TEUR | TEUR | TEUR |
| Aktiva | | | | |
| Langfristiges Vermögen | | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | 63.100 | 63.088 | 12 | 0 |
| Sachanlagen | 703.952 | 681.643 | 3.380 | 18.929 |
| Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | 178.626 | 73.149 | 139.502 | -34.025 |
| Finanzielle Vermögenswerte | 3.924 | 3.924 | 0 | 0 |
| Latente Steuern | 42.849 | 48.737 | 1.730 | -7.618 |
| | 992.451 | 870.541 | 144.624 | -22.714 |
| Kurzfristiges Vermögen | | | | |
| Vorräte | 17.794 | 17.686 | 108 | 0 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 146.417 | 145.859 | 558 | 0 |
| Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen | 75.708 | 140.088 | 0 | -64.380 |
| Sonstige finanzielle Forderungen | 15.326 | 15.326 | 0 | 0 |
| Sonstige Vermögenswerte | 16.469 | 16.073 | 396 | 0 |
| Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern | 68 | 68 | 0 | 0 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 13.991 | 13.942 | 49 | 0 |
| Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | 3.500 | 3.500 | 0 | 0 |
| | 289.273 | 352.542 | 1.111 | -64.380 |
| | 1.281.724 | 1.223.083 | 145.735 | -87.094 |
| Passiva | | | | |
| Eigenkapital | | | | |
| Gezeichnetes Kapital | 53.300 | 51.250 | 2.050 | 0 |
| Kapitalrücklage | 35.985 | 34.824 | 1.161 | 0 |
| Erwirtschaftetes Eigenkapital | 179.032 | 181.704 | 15.149 | -17.821 |
| Kumuliertes übriges Eigenkapital | 41.374 | 40.616 | 758 | 0 |
| Anteile von Minderheiten am Eigenkapital | 64.226 | 64.226 | 0 | 0 |
| | 373.917 | 372.620 | 19.118 | -17.821 |
| Langfristige Schulden | | | | |
| Pensionsrückstellungen | 332.320 | 326.190 | 6.130 | 0 |
| Sonstige langfristige Rückstellungen | 43.112 | 41.509 | 1.603 | 0 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten | 282.234 | 246.300 | 35.934 | 0 |
| Latente Steuern | 16.996 | 12.951 | 8.938 | -4.893 |
| | 674.662 | 626.950 | 52.605 | -4.893 |

| | <u>30.06.2007</u> <u>Konzern</u> TEUR | <u>30.06.2007</u> <u>Hafenlogistik</u> TEUR | <u>30.06.2007</u> <u>Immobilien</u> TEUR | <u>30.06.2007</u> <u>Konsolidierung</u> TEUR |
|---|---|---|--|--|
| Kurzfristige Schulden | | | | |
| Kurzfristige Rückstellungen | 12.260 | 9.652 | 2.608 | 0 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen .. | 77.432 | 75.273 | 2.159 | 0 |
| Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen | 3.481 | 3.481 | 64.380 | -64.380 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 81.439 | 80.041 | 1.398 | 0 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 37.569 | 35.575 | 1.994 | 0 |
| Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern | 20.964 | 19.491 | 1.473 | 0 |
| | <u>233.145</u> | <u>223.513</u> | <u>74.012</u> | <u>-64.380</u> |
| | <u>1.281.724</u> | <u>1.223.083</u> | <u>145.735</u> | <u>-87.094</u> |

* Diese Darstellung erfolgt aufgrund der beschlossenen Satzungsänderung vom 28. Juni 2007.

KÜNFTIGE STRUKTUR DES HHLA KONZERNS*

IFRS – GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG HHLA KONZERN, TEILKONZERN HAFENLOGISTIK UND TEILKONZERN IMMOBILIEN

| | 30.06.2007 Konzern TEUR | 30.06.2007 Hafenlogistik TEUR | 30.06.2007 Immobilien TEUR | 2007 Konsolidierung TEUR |
|---|-------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Umsatzerlöse | 561.292 | 547.798 | 15.045 | -1.551 |
| Bestandsveränderungen | 2.445 | 2.442 | 3 | 0 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 3.237 | 3.203 | 0 | 34 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 13.305 | 14.433 | 126 | -1.254 |
| Sonstige betriebliche Erträge aus Konsolidierung | | | | |
| Materialaufwand | -214.940 | -212.811 | -2.146 | 17 |
| Personalaufwand | -122.459 | -121.435 | -1.024 | 0 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | -61.220 | -58.000 | -5.914 | 2.694 |
| = EBITDA | 181.660 | 175.630 | 6.090 | -60 |
| Abschreibungen | -42.837 | -41.195 | -1.779 | 137 |
| = EBIT | 138.823 | 134.435 | 4.311 | 77 |
| Zinserträge | 2.821 | 3.893 | 126 | -1.198 |
| Zinsaufwendungen | -18.836 | -17.663 | -2.431 | 1.258 |
| Sonstiges Finanzergebnis | 183 | 183 | 0 | 0 |
| = Finanzergebnis | -15.832 | -13.587 | -2.305 | 60 |
| = EBT | 122.991 | 120.848 | 2.006 | 137 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | -43.720 | -43.036 | -648 | -36 |
| = Konzernjahresüberschuss | 79.271 | 77.812 | 1.358 | 101 |
| davon Anteile anderer Gesellschafter | 17.011 | 17.011 | 0 | 0 |
| davon Anteile der Aktionäre des Mutterunternehmens | 62.260 | 60.801 | 1.358 | 101 |
| Ergebnis je Aktie unverwässert | 1,17 | 1,19 | 0,66 | |
| Ergebnis je Aktie verwässert | 1,17 | 1,19 | 0,66 | |

* Diese Darstellung erfolgt aufgrund der beschlossenen Satzungsänderung vom 28. Juni 2007.

KÜNFTIGE STRUKTUR DES HHLA KONZERNS* IFRS – KAPITALFLUSSRECHNUNG HHLA KONZERN, TEILKONZERN HAFENLOGISTIK UND TEILKONZERN IMMOBILIEN

| | 2007 <u>Konzern</u> TEUR | 2007 <u>Hafenlogistik</u> TEUR | 2007 <u>Immobilien</u> TEUR | 2007 <u>Konsolidierung</u> TEUR |
|--|--------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit | | | | |
| Periodenergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | 138.823 | 134.435 | 4.311 | 77 |
| Zu- und Abschreibungen auf nicht-finanzielle langfristige Vermögenswerte | 42.837 | 41.195 | 1.779 | -137 |
| Zunahme/Abnahme der Rückstellungen | -2.999 | -2.915 | -84 | |
| Gewinne / Verluste aus Anlageabgängen | 393 | 393 | 0 | |
| Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | -22.927 | -22.666 | -274 | 13 |
| Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | 15.141 | 17.086 | -1.932 | -13 |
| Einzahlungen aus Zinsen | 2.904 | 2.778 | 126 | |
| Auszahlungen für Zinsen | -10.858 | -8.487 | -2.431 | 60 |
| Übriges Beteiligungsergebnis | 100 | 100 | 0 | |
| Gezahlte Ertragsteuern | -38.308 | -37.911 | -397 | |
| Sonstige Effekte | -394 | -394 | 0 | |
| Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit | <u>124.712</u> | <u>123.614</u> | <u>1.098</u> | <u>0</u> |
| 2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit | | | | |
| Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | -79.176 | -78.120 | -1.056 | |
| Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte | -3.599 | -3.599 | 0 | |
| Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | -1.149 | -1.149 | 0 | |
| Einzahlungen aus dem Erwerb bzw. Veräußerung von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | 14.718 | 14.718 | 0 | |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | <u>-69.206</u> | <u>-68.150</u> | <u>-1.056</u> | <u>0</u> |
| 3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | | | | |
| Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen | 500 | 500 | 0 | |
| An Minderheitsaktionäre gezahlte Dividende | -3.066 | -3.066 | 0 | |
| Tilgung von Leasingverbindlichkeiten | -771 | -771 | 0 | |
| Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten | -5.412 | -5.412 | 0 | |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | <u>-8.749</u> | <u>-8.749</u> | <u>0</u> | <u>0</u> |
| 4. Finanzmittelfonds am Ende der | | | | |
| Periode Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1 – 3) | 46.757 | 46.715 | 42 | |
| Währungskursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds | 216 | 216 | 0 | |
| Finanzmittelfonds am Anfang der Periode | 36.518 | 36.511 | 7 | |
| Finanzmittelfonds am Ende der Periode | <u>83.491</u> | <u>83.442</u> | <u>49</u> | <u>0</u> |

* Diese Darstellung erfolgt aufgrund der beschlossenen Satzungsänderung vom 28. Juni 2007.

**JAHRESABSCHLUSS (HGB) DER
HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG
ZUM 31. DEZEMBER 2006**

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2006

| | 31.12.2006 | | 31.12.2005 | |
|---|----------------|-----------------------|----------------|-----------------------|
| | EUR | EUR | EUR | EUR |
| Aktiva | | | | |
| A. Anlagevermögen | | | | |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | | | | |
| Software | | 1.077.443,36 | | 966.915,73 |
| II. Sachanlagen | | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 55.428.278,43 | | 33.965.568,13 | |
| 2. Technische Anlagen und Maschinen | 441.347,58 | | 494.961,13 | |
| 3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 3.427.659,61 | | 1.964.649,76 | |
| 4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 1.012.765,28 | 60.310.050,90 | 6.615.975,09 | 43.041.154,11 |
| III. Finanzanlagen | | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 205.753.395,17 | | 205.756.124,71 | |
| 2. Beteiligungen | 7.136.243,71 | | 5.812.163,71 | |
| 3. Wertpapiere des Anlagevermögens | 127.789,87 | 213.017.428,75 | 0,00 | 211.568.288,42 |
| | | <u>274.404.923,01</u> | | <u>255.576.358,26</u> |
| B. Umlaufvermögen | | | | |
| I. Vorräte | | | | |
| 1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 110.448,06 | | 71.492,49 | |
| 2. Unfertige Leistungen | 413.083,00 | 523.531,06 | 1.033.341,00 | 1.104.833,49 |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | | | | |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 1.084.967,53 | | 630.963,61 | |
| 2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg | 42.818,82 | | 83.142,82 | |
| 3. Forderungen gegen die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH | 15.615.199,03 | | 89.086.173,76 | |
| 4. Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 203.439.815,93 | | 104.305.163,95 | |
| 5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht ... | 7.189,17 | | 86.301,81 | |
| 6. Sonstige Vermögensgegenstände | 7.140.338,39 | 227.330.328,87 | 8.823.900,70 | 203.015.646,65 |
| — davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 111.538,87 (i. Vj. EUR 795.543,96) — | | | | |
| III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks | | <u>8.394.911,41</u> | | <u>2.600.758,14</u> |
| | | <u>236.248.771,34</u> | | <u>206.721.238,28</u> |
| C. Rechnungsabgrenzungsposten | | <u>461.676,26</u> | | <u>125.380,79</u> |
| | | <u>511.115.370,61</u> | | <u>462.422.977,33</u> |

| | 31.12.2006 | | 31.12.2005 | |
|--|---------------|-----------------------|---------------|-----------------------|
| | EUR | EUR | EUR | EUR |
| Passiva | | | | |
| A. Eigenkapital | | | | |
| I. Gezeichnetes Kapital | | 53.300.000,00 | | 53.300.000,00 |
| II. Kapitalrücklage | | 30.178.362,89 | | 30.178.362,89 |
| III. Gewinnrücklagen | | | | |
| 1. Gesetzliche Rücklage | 5.330.000,00 | | 5.330.000,00 | |
| 2. Andere Gewinnrücklagen | 16.303.634,31 | 21.633.634,31 | 16.303.634,31 | 21.633.634,31 |
| IV. Bilanzgewinn | | 111.801.226,77 | | 72.066.351,28 |
| | | <u>216.913.223,97</u> | | <u>177.178.348,48</u> |
| B. Sonderposten mit Rücklageanteil | | <u>4.500.000,00</u> | | <u>4.500.000,00</u> |
| C. Rückstellungen | | | | |
| 1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | | 222.651.113,00 | | 226.656.992,00 |
| 2. Steuerrückstellungen | | 11.828.359,87 | | 3.514.443,00 |
| 3. Sonstige Rückstellungen | | <u>26.494.782,29</u> | | <u>19.956.811,82</u> |
| | | <u>260.974.255,16</u> | | <u>250.128.246,82</u> |
| D. Verbindlichkeiten | | | | |
| 1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | | 0,00 | | 90.957,59 |
| 2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | 3.410.526,89 | | 3.848.325,48 |
| 3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freie und Hansestadt Hamburg | | 2.329,00 | | 13.186,71 |
| 4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | | 15.366.037,63 | | 17.049.702,87 |
| 5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | | 1.211.237,56 | | 908.133,91 |
| 6. Sonstige Verbindlichkeiten | | 7.497.410,26 | | 7.305.801,03 |
| — davon aus Steuern EUR 2.855.256,02 (i. Vj. EUR 2.803.918,89) — — davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 0,00 (i. Vj. EUR 1.213.745,65) — | | | | |
| | | <u>27.487.541,34</u> | | <u>29.216.107,59</u> |
| E. Rechnungsabgrenzungsposten | | <u>1.240.350,14</u> | | <u>1.400.274,44</u> |
| | | <u>511.115.370,61</u> | | <u>462.422.977,33</u> |

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2006

| | 2006 | | 2005 | |
|---|---------------|----------------|---------------|----------------|
| | EUR | EUR | EUR | EUR |
| 1. Umsatzerlöse | | 128.550.111,99 | | 121.526.436,16 |
| 2. Verminderung (i. Vj. Erhöhung) des Bestandes an unfertigen Leistungen | | -620.258,00 | | 476.138,55 |
| 3. Andere aktivierte Eigenleistungen | | 595.007,26 | | 375.365,75 |
| 4. Sonstige betriebliche Erträge | | 5.019.896,37 | | 21.708.589,92 |
| 5. Materialaufwand | | | | |
| a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 4.679.192,52 | | 3.450.138,15 | |
| b) Aufwendungen für bezogene Leistungen | 944.615,35 | 5.623.807,87 | 631.428,24 | 4.081.566,39 |
| 6. Personalaufwand | | | | |
| a) Löhne und Gehälter | 92.571.516,61 | | 86.126.852,09 | |
| b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung | 33.853.520,19 | 126.425.036,80 | 46.096.624,16 | 132.223.476,25 |
| — davon für Altersversorgung EUR 17.047.370,81 (i. Vj. EUR 29.109.293,57) — | | | | |
| 7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen | | 4.689.654,66 | | 15.894.522,59 |
| 8. Sonstige betriebliche Aufwendungen | | 24.166.284,02 | | 25.684.877,20 |
| 9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen | | 109.079.865,64 | | 80.804.740,98 |
| 10. Erträge aus Beteiligungen | | 3.156.466,15 | | 2.316.731,94 |
| — davon aus verbundenen Unternehmen EUR 809.083,24 (i. Vj. EUR 1.100.688,64) — | | | | |
| 11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | | 5.932.566,86 | | 4.144.922,20 |
| — davon aus verbundenen Unternehmen EUR 5.752.677,91 (i. Vj. EUR 3.835.827,07) — | | | | |
| 12. Abschreibungen auf Finanzanlagen | | 0,00 | | 23.333,33 |
| 13. Aufwendungen aus Verlustübernahme | | 2.191.149,19 | | 276.884,38 |
| 14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen | | 2.027.214,90 | | 2.594.785,52 |
| — davon an verbundene Unternehmen EUR 1.584.136,40 (i. Vj. EUR 1.528.697,98) — | | | | |
| 15. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | | 86.590.508,83 | | 50.573.479,84 |
| 16. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | | 35.497.085,87 | | 15.745.546,26 |
| 17. Sonstige Steuern | | 358.547,47 | | 302.698,70 |
| 18. Jahresüberschuss | | 50.734.875,49 | | 34.525.234,88 |
| 19. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr | | 61.066.351,28 | | 37.541.116,40 |
| 20. Bilanzgewinn | | 111.801.226,77 | | 72.066.351,28 |

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2006

1. ALLGEMEINES

Die Aktien der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (nachfolgend HHLA) werden von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH (50,6%) und der HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH (49,4%) gehalten. Da der Jahresabschluss der HHLA in den Konzernabschluss der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH (Amtsgericht Hamburg, HRB Nr. 16106) einbezogen wird, ist die HHLA von der Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses befreit. Die HHLA erstellt jedoch freiwillig einen Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards (IFRS) gemäß § 315a Abs. 1 HGB, der auch offen gelegt wird.

2. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

In den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der HHLA haben sich gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen keine Änderungen ergeben.

Die Zugänge zum Anlagevermögen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. In die Herstellungskosten der selbst erstellten Sachanlagen und Vorräte werden anteilige Gemeinkosten und Abschreibungen einbezogen.

Abschreibungen auf immaterielles Anlagevermögen und Bauten auf fremden Grundstücken werden generell linear pro rata temporis durchgeführt.

Sämtliche Zugänge zu den technischen Anlagen und Maschinen sowie anderen Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung werden linear abgeschrieben. Die Bemessung der Abschreibungen erfolgt in Anlehnung an die steuerlichen Richtsätze.

Geringwertige Anlagegüter werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und im Anlagenspiegel als Abgänge ausgewiesen.

Die Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten bzw. mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Vorräte werden mit durchschnittlichen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips angesetzt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden zu Nennwerten oder niedrigeren Barwerten bilanziert. Zweifelhafte Forderungen werden mit dem wahrscheinlichen Wert angesetzt. Für das allgemeine Kreditrisiko bestehen angemessene Pauschalwertberichtigungen.

Die Rückstellungen für Pensionen werden in steuerlich zulässiger Höhe ausgewiesen. Dem nach versicherungsmathematischen Grundsätzen ermittelten Teilwert gemäß § 6a EStG liegt ein Rechnungszinsfuß von 6% p. a. zu Grunde. In 2005 ergab sich aus der Neubewertung auf Basis der „Richttafeln 2005 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck gegenüber den „Richttafeln 1998“ eine Verminderung der Teilwerte um EUR 704.605. Diese Umstellung der Rechnungsgrundlagen wird entsprechend § 6a (4) Satz 2 EStG auf drei Wirtschaftsjahre verteilt berücksichtigt. Zum Bilanzstichtag besteht ein Fehlbetrag aus der Ausübung des Wahlrechts nach Art. 28 Abs. 1 Satz 2 EGHGB in Höhe von EUR 8,0 Mio.

Für die Verpflichtung der HHLA, der FHH nach Ablauf der Mietverträge die gemieteten Flächen im geräumten Zustand zurückzugeben, wurde unter der Prämisse, dass die Mietverträge bis zum Jahr 2025 bzw. 2035 verlängert werden, eine Rückstellung gemäß vernünftiger kaufmännischer Beurteilung gebildet, die rätierlich angesammelt wird.

Die anderen Rückstellungen werden in Höhe des Betrages gebildet, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist.

Die Verbindlichkeiten sind zum Rückzahlungsbetrag angesetzt.

3. WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Fremdwährungsforderungen wurden mit dem Briefkurs des Entstehungstages, die Fremdwährungsverbindlichkeiten zum Geldkurs des Zahlungszeitpunktes bewertet. Zum Bilanzstichtag erfolgte eine Anpassung nach dem Niederstwertprinzip.

4. ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung der Posten des Anlagevermögens ist dem nachfolgend aufgeführten Anlagenspiegel (Seiten 8 und 9) zu entnehmen. Die Aufstellung des Anteilsbesitzes ist den Seiten 10 und 11 zu entnehmen.

5. EIGENKAPITAL

Das Grundkapital von TEUR 53.300 ist in 1.000 nennbetragslose Inhaberstückaktien aufgeteilt, für die Globalurkunden ausgestellt wurden.

Aus dem zum 31. Dezember 2005 bestehenden Bilanzgewinn von TEUR 72.066 sind im Geschäftsjahr 2006 TEUR 11.000 ausgeschüttet worden.

Vom Jahresüberschuss 2006 sollen in 2007 TEUR 15.000 ausgeschüttet werden. Der Restbetrag in Höhe von TEUR 35.735 soll mit dem Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorgetragen werden.

6. SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL

Der im Vorjahr gebildete Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 6b EStG soll in den Folgejahren in voller Höhe auf Investitionen in das Anlagevermögen übertragen werden.

7. RÜCKSTELLUNGEN

In den sonstigen Rückstellungen sind als größte Posten die Rückstellungen für Altersteilzeit, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Jubiläumsprämien und andere Personalaufwendungen, Abbruchverpflichtungen, unterlassene Instandhaltung und noch nicht berechnete Bauleistungen enthalten.

Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen und Lebensarbeitszeitkonten in Höhe von insgesamt TEUR 6.923 sind durch die Verpfändung oder Abtretung von Wertpapieren besichert.

8. VERBINDLICHKEITEN

Die Fristigkeiten der Verbindlichkeiten sind im Verbindlichkeitspiegel (Seite 12) dargestellt. Sicherheiten für die Verbindlichkeiten wurden nicht gewährt.

9. HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|----------------------------|----------------|----------------|
| | TEUR | TEUR |
| Bürgschaften | 18.058 | 14.432 |
| Patronatserklärungen | <u>140.377</u> | <u>147.076</u> |
| | <u>158.435</u> | <u>161.508</u> |

10. SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen stellen sich wie folgt dar:

| | TEUR |
|--|--------------|
| Fälligkeit in 2007 | 7.402 |
| <i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i> | <i>1.633</i> |
| Fälligkeit zwischen 2008 und 2011 | 18.028 |
| <i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i> | <i>0</i> |
| Fälligkeit ab 2012 | 67.853 |
| <i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i> | <i>0</i> |

11. DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE GEMÄß § 285 NR. 18A HGB

Zum Bilanzstichtag bestand ein Devisentermingeschäft über einen Nominalbetrag von TUSD 910 mit einem Gegenwert von TEUR 738. Das Termingeschäft wurde unmittelbar nach dem Bilanzstichtag unter Realisierung eines Ertrags in Höhe von TEUR 41 abgewickelt.

Darüber hinaus bestand zum 31. Dezember 2006 ein Preissicherungsgeschäft für Diesel (commodity swap). Die Bezugsgröße zum Bilanzstichtag betrug noch 500 Tonnen Diesel. Der Marktwert war am Bilanzstichtag mit TEUR 146 negativ. Die Zahlungsströme aus dem Preissicherungsgeschäft werden vollständig an Tochtergesellschaften durchgeleitet. Daher erfolgt bei der HHLA keine Bilanzierung.

12. UMSATZERLÖSE

Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereichen:

| | <u>2006</u> | <u>2005</u> |
|--|----------------|----------------|
| | TEUR | TEUR |
| Leistungsentgelte Konzernunternehmen | 109.733 | 105.145 |
| Vermietung | 12.405 | 11.583 |
| Güterumschlag und Lagerei | 2.608 | 1.898 |
| Sonstige Umsätze | <u>3.804</u> | <u>2.900</u> |
| | <u>128.550</u> | <u>121.526</u> |

Die Umsatzerlöse wurden nur im Inland erzielt.

13. PERIODENFREMDE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

Periodenfremde Erträge in Höhe von EUR 2,8 Mio ergaben sich im Wesentlichen aus den Buchgewinnen aus dem Abgang von Anlagevermögen und Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen. Periodenfremde Aufwendungen in Höhe von EUR 0,3 Mio entstanden im Wesentlichen durch Buchverluste aus Anlagenabgängen und Ausbuchung der Schadenforderungen.

14. ERGEBNISEINFLUSS STEUERLICHER WERTANSÄTZE

Das Jahresergebnis wurde dadurch beeinflusst, dass im Vorjahr ein Sonderposten nach § 273 HGB übertragen wurde, der die Anschaffungskosten des Anlagevermögens und damit den zukünftigen Abschreibungsaufwand mindert.

15. MITARBEITER (JAHRESDURCHSCHNITT 2006)

| | |
|------------------------|--------------|
| Lohnempfänger | 770 |
| Gehaltsempfänger | 657 |
| Auszubildende | <u>76</u> |
| | <u>1.503</u> |

16. MITGLIEDER DER ORGANE

Aufsichtsrat

| | |
|--|--|
| Dr. Peter von Foerster Vorsitzender | Jurist |
| Fred Timm stellvertretender Vorsitzender | Betriebsratsmitglied |
| Harald Erven | Betriebsratsmitglied |
| Dr. Johannes Ludewig | Executive Director Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) |
| Dr. Rainer Klemmt-Nissen | Senatsdirektor in der Finanzbehörde der Freie und Hansestadt Hamburg |
| Wolfgang Rose | Landesbezirksleiter der ver.di in Hamburg |
| Uwe Schröder | Geschäftsführer der Abteilung Seehäfen der ver.di in Hamburg |
| Walter Stork | Vorstandsvorsitzender der NAVIS Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft AG, Hamburg |
| Manfred Wilkens | Betriebsratsmitglied |
| Wolfgang Weskamp | Angestellter der HHLA |
| Gunther Bonz | Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Arbeit |
| Rolf Kirchfeld | Diplomkaufmann |

Vorstand

| | |
|----------------------------------|---|
| Klaus-Dieter Peters Vorsitzender | Speditionskaufmann, Hamburg |
| Dr. Stefan Behn | Dipl.-Kaufmann, Hamburg |
| Gerd Drossel | Speditionskaufmann, Hamburg |
| Rolf Fritsch | Dipl.-Volkswirt/Dipl.-Politologe, Drochtersen |
| Dr. Roland Lappin | Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Hamburg |

17. GESAMTBZÜGE DES AUFSICHTSRATS UND DES VORSTANDS

An den Aufsichtsrat wurden insgesamt Sitzungsgelder in Höhe von EUR 5.824,00 gezahlt. Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen TEUR 3.646. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden TEUR 531 gezahlt. In den Pensionsrückstellungen sind für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene TEUR 5.006 enthalten, des Weiteren besteht ein nicht bilanzierter Fehlbetrag in Höhe von TEUR 123.

Hamburg, den 16. März 2007

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Klaus-Dieter Peters

Dr. Stefan Behn

Gerd Drossel

Rolf Fritsch

Dr. Roland Lappin

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS IM GESCHÄFTSJAHR 2006

| | Anschaffungs- und Herstellungskosten | | Kumulierte Abschreibungen | | Buchwerte | |
|--|--------------------------------------|----------------|---------------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| | 1.1.2006 EUR | Zugänge EUR | Abgänge EUR | Umbuchungen EUR | 31.12.2006 EUR | 31.12.2005 EUR |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | | | | | | |
| Software | 3.385.819,94 | 614.089,87 | 166.099,46 | 0,00 | 3.833.810,35 | 2.418.904,21 |
| II. Sachanlagen | | | | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 133.050.426,32 | 18.678.326,85 | 3.752.095,59 | 6.410.715,67 | 154.387.373,25 | 154.387.373,25 |
| 2. Technische Anlagen und Maschinen | 13.810.019,07 | 0,00 | 331.490,91 | 62.100,00 | 13.540.628,16 | 13.315.057,94 |
| 3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 8.782.262,69 | 2.659.049,81 | 2.397.592,94 | 143.159,40 | 9.186.878,96 | 6.817.612,93 |
| 4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 6.615.975,09 | 1.012.765,28 | 0,02 | -6.615.975,07 | 1.012.765,28 | 0,00 |
| | 162.258.683,17 | 22.350.141,94 | 6.481.179,46 | 0,00 | 178.127.645,65 | 119.217.529,06 |
| III. Finanzanlagen | | | | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 221.721.146,97 | 0,00 | 2.729,54 | 0,00 | 221.718.417,43 | 15.965.022,26 |
| 2. Beteiligungen | 5.903.003,07 | 1.324.080,00 | 0,00 | 0,00 | 7.227.083,07 | 90.839,36 |
| - Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 123.071,37 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 123.071,37 | 0,00 |
| 3. Wertpapiere des Anlagevermögens | 227.747.221,41 | 1.451.869,87 | 2.729,54 | 0,00 | 229.196.361,74 | 16.178.932,99 |
| | 393.391.724,52 | 24.416.101,68 | 6.650.008,46 | 0,00 | 411.157.817,74 | 137.815.366,26 |
| | | | | | 4.689.654,66 | 5.752.126,19 |
| | | | | | 117.817.594,75 | 60.310.050,90 |
| | | | | | 90.839,36 | 7.136.243,71 |
| | | | | | 123.071,37 | 0,00 |
| | | | | | 127.789,87 | 127.789,87 |
| | | | | | 16.178.932,99 | 213.017.428,75 |
| | | | | | 136.752.894,73 | 274.404.923,01 |
| | | | | | 0,00 | 0,00 |
| | | | | | 0,00 | 0,00 |
| | | | | | 205.753.395,17 | 205.756.124,71 |
| | | | | | 0,00 | 5.812.163,71 |

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES DER HHLA NACH GESCHÄFTSFELDERN PER 31. DEZEMBER 2006

| Name und Sitz des Unternehmens | Höhe des Anteils am Kapital | | Eigenkapital in TEUR | Ergebnis des Geschäftsjahres in TEUR | |
|--|-----------------------------|------------|----------------------|--------------------------------------|--------|
| | direkt % | indirekt % | | Jahr | TEUR |
| Geschäftsfeld "Container" | | | | | |
| HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1) 2) 4)} | 100,0 | | 91.410 | 2006 | 0 |
| HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | | 100,0 | 1.909 | 2006 | 0 |
| LZU Leercontainer Zentrum Unikai GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 65,0 | 1.394 | 2006 | 1.008 |
| HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | | 100,0 | 7.669 | 2006 | 0 |
| HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 14.297 | 2006 | 2.200 |
| CTT Besitzgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 87 | 2006 | 37 |
| DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | 23,1 | 17,3 | 1.212 | 2006 | 227 |
| UNIKAI Hafenbetrieb GmbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | | 100,0 | 3.500 | 2006 | 0 |
| HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 74,9 | 63.545 | 2006 | 35.112 |
| SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | | 74,9 | 600 | 2006 | 0 |
| Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg | | 37,5 | 52 | 2006 | 2 |
| HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 74,9 | 5.241 | 2006 | 5 |
| CuxPort GmbH, Cuxhaven | | 25,1 | 3.775 | 2006 | 1.013 |
| HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} .. | 100,0 | | 74.938 | 2006 | 0 |
| Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | | 100,0 | 26 | 2006 | 0 |
| SC HPC Ukraina Ltd., Odessa/Ukraine ^{1) 3)} | | 100,0 | — | | — |
| Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven | 50,0 | | -33 | 2006 | 7 |
| Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven | 50,0 | | 29 | 2006 | 0 |
| Geschäftsfeld "Intermodal" | | | | | |
| HHLA Intermodal GmbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | 100,0 | | 29.039 | 2006 | 0 |
| CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | | 100,0 | 256 | 2006 | 0 |
| combisped Hanseatische Spedition GmbH, Lübeck ^{1) 2) 4)} | | 100,0 | 12.600 | 2006 | 0 |
| CTL Container Terminal Lübeck GmbH, Lübeck ^{1) 2) 4)} | | 100,0 | 4.755 | 2006 | 5 |
| METRANS a.s., Prag/Tschechien ^{1) 3)} | | 50,1 | — | | — |
| METRANS (Danubia) a.s., Danube/Slowakei ^{1) 3)} | | 50,1 | — | | — |
| METRANS (Deutschland) GmbH, Hamburg ¹⁾ | | 50,1 | 93 | 2006 | 37 |
| METRANS (Danubia) Kft., Gyor/Ungarn ^{1) 3)} | | 50,1 | — | | — |
| METRANS (Moravia) a.s., Zlin/Tschechien ^{1) 3)} | | 50,1 | — | | — |
| TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt/Main | | 50,0 | 3.900 | 2006 | 3.630 |
| TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt/Main | | 50,0 | 114 | 2006 | 7 |
| HHLA Intermodal Verwaltung Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 21 | 2006 | 0 |
| POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg | | 33,3 | 3.454 | 2006 | 1.342 |
| POLZUG Intermodal Polska sp. zo.o., Warschau/Polen | | 33,3 | 4.525 | 2006 | 1.131 |
| Silk Road Express Georgia LLC, Poti/Georgien ³⁾ | | 24,9 | — | | — |
| Geschäftsfeld "Logistik" | | | | | |
| HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg ¹⁾ | 51,0 | | 13.248 | 2006 | 1.115 |
| Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ¹⁾ .. | 51,0 | | 711 | 2006 | 557 |

| Name und Sitz des Unternehmens | Höhe des Anteils am Kapital | | Eigenkapital in TEUR | Ergebnis des Geschäftsjahres in TEUR | |
|--|-----------------------------|----------|----------------------|--------------------------------------|--------|
| | direkt | indirekt | | Jahr | TEUR |
| | % | % | | | |
| UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | 100,0 | | 1.703 | 2006 | 0 |
| ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg | | 50,0 | 209 | 2006 | 24 |
| HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | 100,0 | | 1.023 | 2006 | 0 |
| HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | | 100,0 | 102 | 2006 | 0 |
| Uniconsult Universal Transport Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1) 2) 4)} | | 100,0 | 75 | 2006 | 0 |
| HHLA Rhenus Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG, Hamburg | 49,0 | | 2.966 | 2006 | -1.415 |
| HHLA Rhenus Logistics Altenwerder Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg | 49,1 | | 49 | 2006 | 1 |
| HHLA Rhenus Logistics GmH Hamburg ¹⁾ | 51,0 | | 1 573 | 2006 | 564 |
| Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ³⁾ | 49,0 | | — | | — |
| Geschäftsfeld "Immobilien" | | | | | |
| Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1) 2) 4)} | 100,0 | | 2.505 | 2006 | 0 |
| GHL Erste Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | 100,0 | | 2.556 | 2006 | 0 |
| GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | 100,0 | | 26 | 2006 | 0 |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block D mbH, Hamburg ^{1) 2) 4)} | 100,0 | | 8.184 | 2006 | 0 |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg ¹⁾ | 100,0 | | 6.590 | 2006 | 10 |
| GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Block T mbH, Hamburg ^{1) 2) 4) 7)} | 100,0 | | 1.327 | 2006 | 0 |
| Holding | | | | | |
| HHLA-Personal-Service-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1) 2) 4) 7)} | 100,0 | | 45 | 2006 | 0 |
| "CAP SAN DIEGO" Betriebsgesellschaft mbH, Hamburg ³⁾ | 33,3 | | — | | — |
| Egon Wenk Umschlag- und Logisticgesellschaft mbH, Hamburg ¹⁾ | | 100,0 | 30 | 2006 | 1 |

1) Verbundenes Unternehmen

2) Mit diesen Unternehmen bestanden in 2006 Ergebnisabführungsverträge.

3) Bei diesen Unternehmen wurde die Ausnahmeregelung gemäß § 286 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

4) Bei diesen Unternehmen wird die Offenlegungserleichterung des § 264 Abs. 3 Nr. 4 HGB in Anspruch genommen.

VERBINDLICHKEITENSPIEGEL ZUM 31. DEZEMBER 2006

| <u>Art der Verbindlichkeit</u> | <u>Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</u> | <u>Restlaufzeit 1 - 5 Jahre</u> | <u>Restlaufzeit mehr als 5 Jahre</u> | <u>Gesamtsumme</u> |
|--|---------------------------------------|-------------------------------------|--|----------------------|
| | EUR | EUR | EUR | EUR |
| 1. Verbindlichkeiten gegenüber | | | | |
| Kreditinstituten | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| <i>im Vorjahr</i> | <i>90.957,59</i> | <i>0,00</i> | <i>0,00</i> | <i>90.957,59</i> |
| 2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und | | | | |
| Leistungen | 3.410.526,89 | 0,00 | 0,00 | 3.410.526,89 |
| <i>im Vorjahr</i> | <i>3.848.325,48</i> | <i>0,00</i> | <i>0,00</i> | <i>3.848.325,48</i> |
| 3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freie | | | | |
| und Hansestadt Hamburg | 2.329,00 | 0,00 | 0,00 | 2.329,00 |
| <i>im Vorjahr</i> | <i>13.186,71</i> | <i>0,00</i> | <i>0,00</i> | <i>13.186,71</i> |
| 4. Verbindlichkeiten gegenüber | | | | |
| verbundenen Unternehmen | 15.366.037,63 | 0,00 | 0,00 | 15.366.037,63 |
| <i>im Vorjahr</i> | <i>17.049.702,87</i> | <i>0,00</i> | <i>0,00</i> | <i>17.049.702,87</i> |
| 5. Verbindlichkeiten gegenüber | | | | |
| Unternehmen, mit denen ein | | | | |
| Beteiligungsverhältnis besteht | 1.211.237,56 | 0,00 | 0,00 | 1.211.237,56 |
| <i>im Vorjahr</i> | <i>908.133,91</i> | <i>0,00</i> | <i>0,00</i> | <i>908.133,91</i> |
| 6. Sonstige Verbindlichkeiten | 6.004.328,75 | 491.315,06 | 1.001.766,45 | 7.497.410,26 |
| <i>im Vorjahr</i> | <i>7.305.801,03</i> | <i>0,00</i> | <i>0,00</i> | <i>7.305.801,03</i> |
| — davon aus Steuern | 2.855.256,02 | 0,00 | 0,00 | 2.855.256,02 |
| <i>im Vorjahr</i> | <i>2.803.918,89</i> | <i>0,00</i> | <i>0,00</i> | <i>2.803.918,89</i> |
| — davon im Rahmen der sozialen | | | | |
| Sicherheit | 132.177,06 | 491.315,06 | 1.001.766,45 | 1.625.258,57 |
| <i>im Vorjahr</i> | <i>1.213.745,65</i> | <i>0,00</i> | <i>0,00</i> | <i>1.213.745,65</i> |
| Gesamtsumme | 25.994.459,83 | 491.315,06 | 1.001.766,45 | 27.487.541,34 |
| <i>im Vorjahr</i> | <i>29.216.107,59</i> | <i>0,00</i> | <i>0,00</i> | <i>29.216.107,59</i> |

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG

LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2006

1. DARSTELLUNG DER GESELLSCHAFT UND DES GESCHÄFTSVERLAUFS

1.1 Überblick über die Gesellschaft, Geschäftstätigkeit und Rahmenbedingungen

Geschäftstätigkeit

Gegenstand des Unternehmens ist die Leitung von und die Beteiligung an Gesellschaften, die sich mit Geschäften der Seehafenverkehrswirtschaft, insbesondere in den Geschäftsfeldern Container, Intermodal, Logistik und Immobilien, befassen sowie der Erwerb, die Vermietung, die Verwaltung und die Entwicklung von Immobilien.

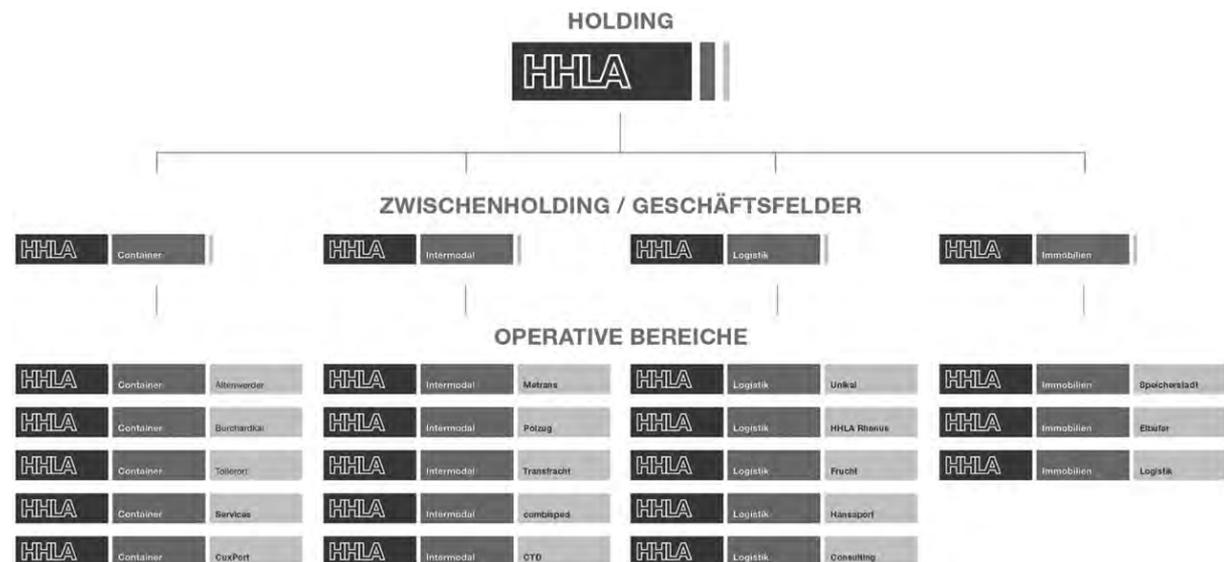
Konzernstruktur

Die Fokussierung der Geschäftsaktivitäten auf vier Geschäftsfelder (Container, Intermodal, Logistik und Immobilien) spiegelt das vertikal integrierte Geschäftsmodell wider.

Die Geschäftsfelder Container und Intermodal werden über Zwischenholdings gebündelt.

In der HHLA-Holding sind die Zentralbereiche Unternehmenskommunikation, Finanzen, Konzerncontrolling, Personalmanagement, Informationssysteme und Einkauf/Materialwirtschaft als zentrale Dienstleister für die HHLA-Gruppe sowie die Stabsabteilungen Recht und Versicherungen, Interne Revision, Unternehmensentwicklung und Arbeitsschutzmanagement angesiedelt. Zentralbereiche und Stabsabteilungen unterstützen den Vorstand bei der Wahrnehmung seiner Steuerungsaufgaben. Einziger operativer Bereich, der in der HHLA-Holding verbleibt, ist das Immobiliengeschäft, soweit es nicht bereits in Objektgesellschaften rechtlich verselbständigt ist.

Damit ergibt sich folgende Konzernstruktur für die HHLA:



1.2 Entwicklung von Branchen und Gesamtwirtschaft

Die Weltwirtschaft befindet sich mit einem kräftigen BIP-Wachstum von rd. 4 % unverändert im Aufschwung. Die weltweite Wachstumsrate liegt damit weiterhin oberhalb des langjährigen Durchschnitts, obwohl die konjunkturelle Dynamik in den USA und Japan im Jahresverlauf leicht nachließ. Demgegenüber verzeichnen die Länder der Europäischen Union (EU-25) einen spürbaren Anstieg von 1,7 % in 2005 auf 2,8 % in 2006. Innerhalb der Eurozone liegt das Wirtschaftswachstum mit 2,6 % gleichermaßen über dem Vorjahreswert. Neben den positiven Effekten aus der wirtschaftlichen Belebung innerhalb der EU gehen starke Wachstumsimpulse für die Weltwirtschaft weiterhin vor allem von Asien und Russland aus.

Im Sog dieser robusten Weltkonjunktur verbucht die deutsche Wirtschaft nach Jahren eher moderaten Wachstums in 2006 ebenfalls eine deutliche BIP-Zunahme von 2,7 %. Die Freie und Hansestadt Hamburg erreicht mit 2,9 % ein über dem Bundesschnitt liegendes Wirtschaftswachstum und profitiert dabei als internationaler Logistikstandort durch den Hafen in besonderem Maße von der überproportionalen Zunahme des Welthandels, der nach wie vor etwa doppelt so schnell wächst wie das weltweite BIP.

Der Hamburger Hafen erzielt dank seiner verkehrsgeographisch günstigen Lage als logistische Drehscheibe zwischen Fernost, Amerika, dem Ostseeraum sowie dem zentral- und osteuropäischen Hinterland im Containerumschlag erneut einen deutlichen Anstieg um 9,6 % auf 8,86 Mio. TEU. Hamburg hat damit abermals seinen Marktanteil innerhalb der Hamburg-Antwerpen-Range gesteigert — in den Nordkontinenthäfen ist im Berichtsjahr insgesamt ein Umschlagwachstum von 8,6 % auf 29,95 Mio. TEU erzielt worden. Die höchsten Zuwachsraten beim Containerverkehr verzeichnet Hamburg mit seinen Handelspartnern aus Russland (+ 41,3 %), Malaysia (+ 38,3 %), Südkorea (+ 28,3 %) und China (+ 19,7 %).

1.3 Geschäftsentwicklung

Die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) hat die Wachstumschancen des günstigen ökonomischen Umfelds im Jahr 2006 genutzt. Mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten und einer insgesamt sehr erfreulichen Entwicklung konnte die HHLA den Erfolgskurs in ihren vertikal integrierten Geschäftsfeldern Container, Intermodal, Logistik und Immobilien fortsetzen. Alle Geschäftsfelder tragen im Berichtsjahr zu einer nennenswerten Umsatz- und Ergebnisverbesserung auf Konzernebene bei. Der HHLA-Konzern bleibt für den Hamburger Hafen nach wie vor die bedeutendste Unternehmensgruppe. Besonders erfreulich ist die hohe Wachstumsdynamik in den Geschäftsfeldern Container und Intermodal. Diese beiden Geschäftsfelder profitieren überproportional von dem weltweiten Anstieg der Weltcontainerverkehre, der mit 11 % in etwa dreimal so hoch wie das globale BIP-Wachstum ausfällt.

Geschäftsfeld Container

Die HHLA Container Terminals haben in 2006 im Hamburger Hafen insgesamt 6,63 Mio. TEU umgeschlagen. Dies entspricht einer deutlich über dem Gesamthafen liegenden Wachstumsrate von 18,2 %, die sich in einem erheblichen Umsatzanstieg des Geschäftsfeldes von 540 Mio. EUR auf 671 Mio. EUR niederschlägt.

Durch das überproportionale Umschlagwachstum der Terminals kann der HHLA-Konzern seinen Anteil am Gesamtcontainerumschlag im Hamburger Hafen von 65,2 % auf 69,1 % ausbauen. Die HHLA hat damit ihre Marktführerschaft beim Containerumschlag im Hamburger Hafen in 2006 weiter gefestigt.

Geschäftsfeld Intermodal

Das Transportvolumen der HHLA-Töchter und Beteiligungen im Hinterlandverkehr hat in 2006 um knapp 20 % auf über 1,5 Mio. transportierte Standardcontainer zugenommen und lag damit sogar noch über der Wachstumsrate des Containerumschlags. Die HHLA-Bahngesellschaften Transfracht, Metrans und Polzug, combisped sowie die CTD Container-Transport-Dienst GmbH konnten ihre führenden Positionen in den jeweiligen Teilmärkten ausbauen. Die Umsätze der konsolidierten Gesellschaften steigen entsprechend im Berichtsjahr von 254 Mio. EUR auf 316 Mio. EUR.

Geschäftsfeld Logistik

Das Geschäftsfeld Logistik mit Spezialumschlag, Logistikdienstleistungen sowie internationalen Beratungsaktivitäten verzeichnet ein erfolgreiches Geschäftsjahr. Hervorzuheben sind die Mengenzuwächse im Spezialumschlag: Der Fruchtschlag steigt um mehr als 25 % auf knapp 1 Mio. t, die Fahrzeugabfertigung wächst um knapp 10 % auf 130.000 Einheiten und der Massengutumschlag (Erz und Kohle) klettert um rd. 8 % auf erstmals über 14 Mio. t. Der Umsatz der im Geschäftsfeld Logistik zugesammengefassten Gesellschaften erhöht sich von 105 Mio. EUR auf 121 Mio. EUR in 2006.

Geschäftsfeld Immobilien

Das Geschäftsfeld Immobilien ist führend bei Logistikimmobilien im Hamburger Hafen. Angesichts weitgehender Vollvermietung gilt bei den hafennahen Immobilien das besondere Augenmerk der Erhöhung der Flächeneffizienz. Darüber hinaus ist das Geschäftsfeld für den behutsamen Strukturwandel der Speicherstadt und für Immobilienobjekte am nördlichen Elbufer verantwortlich. Der Vermietungsstand konnte in allen Bereichen (Hafen, nördliches Elbufer, Speicherstadt) weiter gesteigert werden. Der Umsatz des Geschäftsfeldes steigt im Berichtsjahr von 42 Mio. EUR auf 45 Mio. EUR.

1.4 Personal- und Sozialbereich

Der Mitarbeiterbestand der HHLA-Holding betrug am 31. Dezember 2006 insgesamt 1.517 Mitarbeiter (2005: 1.525 Mitarbeiter). Davon waren 764 Lohnempfänger (2005: 783), 676 Gehaltsempfänger (2005: 667) sowie 77 Auszubildende (2005: 75). Von den 1.517 Mitarbeitern wurden im Berichtsjahr 1.048 Mitarbeiter an Gesellschaften innerhalb des HHLA-Konzerns entsandt.

Auch in 2006 stand die Gesundheit unserer Mitarbeiter im Mittelpunkt des Personalmanagements. So wurde die Einführung von orthopädischen Zusatzmodulen für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen und arbeitsplatzspezifischen Kurzübungsprogrammen für die Beschäftigten im Hafenumschlag in 2006 abgeschlossen. Unfallhäufigkeit und Unfallschwere auf Seeschiffen veranlassen die HHLA-Containerterminals zur Dokumentation der Gefahrenquellen auf Seeschiffen. Dieses ist ein Beitrag zur Verbesserung des Arbeitsschutzes und zur Risikominimierung für die dort tätigen Mitarbeiter.

Die Anzahl der gewerblichen Unfälle konnte in 2006 um rund 40 % gesenkt werden.

Im Berichtsjahr wurde mit der Einführung von Lebensarbeitszeitkonten die sozial- und gesellschaftspolitische Verantwortung wahrgenommen. Ziel ist es, den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern durch die Ansammlung von Wertguthaben eine sozialversicherungsrechtlich abgesicherte Freistellung vor dem Renteneintritt unter Beibehaltung der vollen tariflichen Ansprüche zu ermöglichen. Das Guthaben wurde durch die Gesellschaft in einen Geldmarktoder Investmentfonds eingezahlt.

Durch den Abschluss des Tarifvertrages „Demografischer Wandel, globaler Wettbewerb und betriebliche Sozialpolitik“ in 2006 wurde ein Instrumentarium zur Vorbereitung auf den demografischen Wandel geschaffen. Hierbei wurden auf Basis betrieblicher Altersstrukturanalysen Ansätze und Instrumente einer altersgerechten betrieblichen Sozialpolitik entwickelt um die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiterschaft in ausreichender Qualität aufrecht zu erhalten.

Auch in 2006 wurde die HSL Hamburg School of Logistics im Rahmen einer Partnerschaft gefördert. Die Hamburg School of Logistics fokussiert sich auf die Bereiche Management und Logistik und bietet hier Programme in Forschung, Lehre und Weiterbildung an.

Zum Hamburger Ausbildungszentrum II wurden auch in 2006 Patenschaften gehalten. In der konzerneigenen Fachschule des HHLA-Konzerns wurden in 2006 über 437 Schulungsmaßnahmen durchgeführt. An den Schulungsmaßnahmen nahmen über 2.000 Mitarbeiter des HHLA-Konzern teil.

1.5 Sonstige wichtige Vorgänge des Geschäftsjahres

Die Tochtergesellschaft HHLA Container Terminal Tollerort GmbH hat mit Wirkung ab 1. Januar 2006 die Rosshafen Terminal GmbH erworben.

Der Umbau und die Weiterentwicklung der Containerterminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort wurden in 2006 planmäßig fortgeführt.

Die Halle D bei der Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH wurde veräußert.

Metrans Danubia hat im vierten Quartal einen neuen Terminal in Dunajska Streda eröffnet.

2. DARSTELLUNG DER LAGE

2.1 Ertragslage

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse der HHLA-Holding resultieren im Wesentlichen aus der Weiterbelastung von Personalkosten für entsandtes Personal der Holding an die ausgegliederten Unternehmensbereiche Container, Frucht und Logistik, den Erlösen des Unternehmensbereiches Immobilien, der in der Holding angesiedelt ist sowie der Verrechnung administrativer Dienstleistungen, die in der HHLA Holding gebündelt sind. Im Berichtsjahr betragen die Umsatzerlöse 128,5 Mio. EUR (Vorjahr: 121,5 Mio. EUR).

Übersicht ausgewählter Ergebniszahlen

| <u>HHLA-AG</u> | | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>Δ%</u> |
|---|----------|-------------|-------------|-----------|
| Umsatzerlöse | Mio. EUR | 128,5 | 121,5 | 5,8 |
| hiervon Erlöse Immobilien | Mio. EUR | 23,2 | 22,4 | 3,6 |
| hiervon Erlöse Personalentsendung | Mio. EUR | 74,1 | 72,2 | 2,6 |
| EBIT | Mio. EUR | 82,3 | 48,7 | 69,0 |
| EBT | Mio. EUR | 86,2 | 50,3 | 71,4 |
| Jahresüberschuss | Mio. EUR | 50,7 | 34,5 | 47,0 |

Beteiligungsergebnis

Die ergebniswirksam vereinnahmten Jahresüberschüsse aus den Tochtergesellschaften und Beteiligungen der HHLA-Holding konnten auch in 2006 deutlich gesteigert werden. Per saldo erhöhte sich der Betrag aus Ergebnisabführungen, Gewinnausschüttungen und Aufwendungen aus Verlustübernahmen um 27,3 Mio. EUR auf 110,1 Mio. EUR (Vorjahr: 82,8 Mio. EUR). Auch in diesem Jahr ergaben sich die größten Veränderungen im Geschäftsfeld Container.

Auch die Geschäftsfelder Logistik und Immobilien entwickelten sich positiv. Das Geschäftsfeld Intermodal wurde durch eine Sonderabschreibung bei der combisped belastet. Die Restrukturierung des 2003 ausgegliederten Logistikgeschäfts verlief weiterhin erfolgreich. Auch die übrigen Logistikaktivitäten konnten insgesamt ihre Markt- und Ergebnissituation weiter verbessern.

Das Beteiligungsergebnis enthält phasengleich vereinnahmte Erträge und Aufwendungen auf Grund von Ergebnisabführungsverträgen und phasenverschobene Ausschüttungen von Tochtergesellschaften sowie Aufwendungen aus Verlustübernahmen.

Jahresüberschuss

Der Jahresüberschuss der HHLA-Holding beträgt im Berichtsjahr 50,7 Mio. EUR. (Vorjahr: 34,5 Mio. EUR). Der Ergebnissprung um mehr als 16 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus der positiven Entwicklung der Beteiligungserträge. Das Immobiliengeschäft übertraf die allgemeine Marktentwicklung deutlich.

Im Berichtsjahr sind Lohn- und Gehaltsaufwendungen in Höhe von 92,6 Mio. EUR (Vorjahr: 86,1 Mio. EUR) angefallen.

Die Erhöhung dieser Kosten um 7,5 % ist im Wesentlichen durch den Anstieg der geleisteten Mehrarbeit und die Tarifverhandlungen begründet. Die laufenden Betriebsrenten betragen im Berichtsjahr 18,7 Mio. EUR (Vorjahr: 18,0 Mio. EUR). Für nicht hafenübliche Betriebsrentenverpflichtungen wurden der Pensionsrückstellung 14,7 Mio. EUR (Vorjahr 27,9 Mio. EUR) zugeführt. Die Pensionsrückstellung betrug zum Bilanzstichtag 222,7 Mio. EUR (Vorjahr: 226,7 Mio. EUR).

2.2 Vermögenslage

Übersicht ausgewählter Bilanzkennzahlen

| HHLA-AG | | 2006 | 2005 | Δ% |
|--------------------------------------|----------|-------|--------|------|
| Bilanzsumme | Mio. EUR | 511,1 | 462,40 | 10,5 |
| Eigenkapitalquote | % | 42,4 | 38,32 | 10,8 |
| Anlagenintensität: | | | | |
| Sachanlagevermögen/Bilanzsumme | % | 11,8 | 9,30 | 26,9 |

Sach- und Finanzanlagevermögen

Die Restbuchwerte der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens betragen zum Bilanzstichtag rund 61,4 Mio. EUR (Vorjahr: 44,0 Mio. EUR). Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen betragen rund 23 Mio. EUR. Investitionsschwerpunkt war der Umbau eines Bürogebäudes in der Speicherstadt (Block P), der noch im Berichtsjahr abgeschlossen und an die Hamburg Port Authority vermietet wurde. Die Modernisierung der Speicherstadt wurde darüber hinaus durch den Umbau von ehemaligen Speicherflächen in hochwertige Büroflächen fortgeführt.

Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich um 1,4 Mio. EUR auf rd. 213 Mio. EUR. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen eine Kapitalerhöhung bei der HHLA-Rhenus Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG.

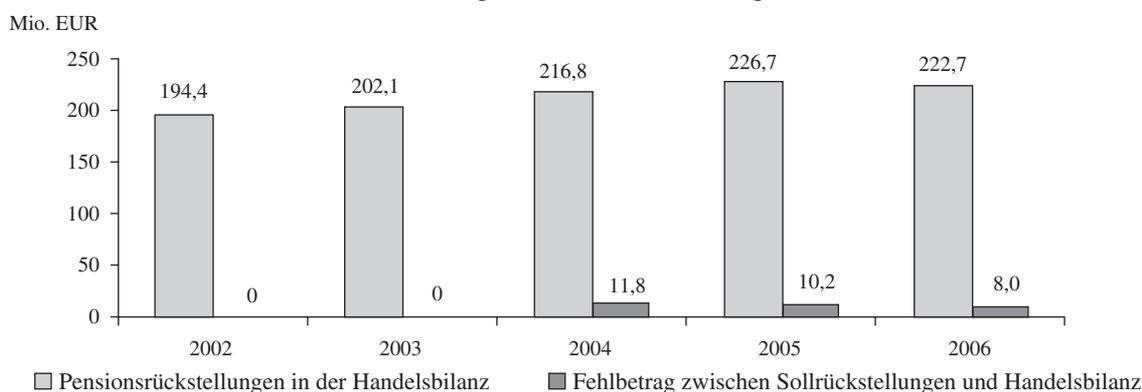
Pensionsrückstellungen

Die HHLA hat die Ansprüche aus bestehenden Verpflichtungen in steuerlich zulässiger Höhe in der Handelsbilanz passiviert.

Die Pensionsrückstellung beträgt zum Bilanzstichtag 222,7 Mio. EUR (Vorjahr: 226,7 Mio. EUR).

Der stichtagsbezogene Fehlbetrag aus der Ausübung des Wahlrechts nach Art. 28 Abs. 1 Satz 2 EGHGB verringerte sich auf 8,0 Mio. EUR (Vorjahr: 10,2 Mio. EUR).

Entwicklung der Pensionsrückstellungen



2.3 Finanzlage

Cashflow und Liquidität

Der Cashflow nach DVFA/SG beträgt 53,4 Mio. EUR (Vorjahr: 52,8 Mio. EUR). Er resultiert wesentlich aus dem deutlich gestiegenen Beteiligungsergebnis 2006. Der Cash-Flow (nach DVFA/SG) reichte im Berichtsjahr vollständig aus, um die Investitionen zu finanzieren. Fremdkapitalaufnahmen waren nicht erforderlich. In 2006 wurde der Zinsswap aufgelöst. Es lagen keine Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten vor (Vorjahr: 91,0 TEUR).

Die Finanzlage im Berichtsjahr verbesserte sich erwartungsgemäß weiterhin positiv.

Übersicht ausgewählter Finanzzahlen

| <u>HHLA-AG</u> | | <u>2006</u> | <u>2005</u> | <u>Δ%</u> |
|--|--------|-------------|-------------|-----------|
| EBITDA | Mio. € | 87,0 | 53,6 | 62,3 |
| Cash-Flow (nach DVFA/SG) | Mio. € | 53,4 | 52,8 | 1,1 |
| Investitionen | Mio. € | 24,4 | 13,2 | 84,9 |
| Stichtagsliquidität per 31. Dezember | Mio. € | 96,9 | 89,2 | 8,6 |

3. HINWEISE AUF RISIKEN UND CHANCEN DER KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

3.1 Beschreibung des Risikomanagementsystems

Ziel des Risikomanagementsystems ist es, den bewussten Umgang mit unternehmerischen Risiken zu fördern und dadurch eine Bestandsgefährdung des HHLA-Konzerns oder von Konzerngesellschaften zu vermeiden. Risikomanagement bedeutet in diesem Zusammenhang die Gesamtheit aller organisatorischen Regelungen und Maßnahmen zur Risikoerkennung und zum aktiven Umgang mit dem jeder unternehmerischen Betätigung immanenten Risikoprofil. Die wesentlichen Elemente des Risikomanagementsystems wurden in einer Konzernrichtlinie umgesetzt, die für alle mehrheitlich zur HHLA-Holding gehörenden Unternehmen verbindlich ist. Wesentliche Elemente des Risikomanagementsystems sind klare Verantwortlichkeiten für die Früherkennung, Steuerung und Kommunikation von Risiken, eindeutige Definitionen für Risikoklassen und Risikofelder, Berichtsroutinen und risikopolitische Grundsätze. Risikomanagement und Risikoberichterstattung sollen unternehmerisches Denken und eigenverantwortliches Handeln fördern.

Risiken werden regelmäßig im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert. Risiken sind grundsätzlich zu quantifizieren, wenn verlässliche und anerkannte Methoden vorhanden sind und die Quantifizierung wirtschaftlich vernünftig und entscheidungsrelevant für die Risikobeurteilung ist. Die Risikodarstellung erfolgt nach konzernweit einheitlichen Berichtsformaten, um ein konsistentes Gesamtbild über die Gesamtrisikoposition entwickeln zu können. Die Interne Revision ist neben dem Abschlussprüfer für die Systemprüfung des Risikomanagementsystems verantwortlich.

3.2 Risikopositionen

Die HHLA-Holding ist als Managementholding über ihre Tochtergesellschaften den Einzelrisiken der verschiedenen Geschäftsfelder ausgesetzt. Hierzu zählen im Einzelnen strategische Risiken, Marktrisiken, Finanzrisiken, Personalrisiken und sonstige Risiken.

Strategische Risiken

Wesentliche strategische Risiken der künftigen Entwicklung der HHLA resultieren aus

- dem erforderlichen Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur des Hamburger Hafens, um der anhaltenden Wachstumsdynamik der Containerverkehre gerecht zu werden. Vor allem die Fahrwasseranpassung der Elbe ist auf Grund der rasanten Schiffsgößenentwicklung von existenzieller Bedeutung, um die seewärtige Zufahrt der Elbe für die neueste Generation von Großcontainerschiffen zu gewährleisten. Nachdem am 12. September 2006 das Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassung eingeleitet wurde, wird die Realisierung des Projekts zwar nicht mehr ernsthaft in Frage gestellt. Allerdings ergeben sich bei weiteren Verzögerungen des Projekts erhebliche Risiken. Darüber hinaus sind für den hinterlandseitigen Zu- und Ablauf der Containerverkehre die Modernisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur erforderlich. Für die Hafenwirtschaft sind insbesondere die notwendige Hafenuferspanne (A 252) und die Verbesserung der Hafenanbindung im besonderen Maße hervorzuheben. Es ist davon auszugehen, dass die Infrastruktur-Projekte weiter vorangetrieben werden.
- dem Mitte 2006 von der EU-Kommission gestarteten Konsultationsprozess zur künftigen EU-Hafenpolitik. Der Fokus der zukünftigen Liberalisierungsbestrebungen soll zunächst stärker auf der Einführung von Transparenz- und Beihilferichtlinien liegen, die im Zuge der beiden gescheiterten „Port Package“-Gesetzgebungsverfahren von allen beteiligten Akteuren gefordert wurden. Zur bis dato noch offenen Neuausrich-

tung der EU-Hafenpolitik werden bis Mitte 2007 verschiedene Workshops durchgeführt, bei der die Hafenwirtschaft ihren Einfluss soweit möglich geltend macht.

Marktrisiken

Wesentliche Marktrisiken der künftigen Entwicklung der HHLA resultieren aus

- der zu erwartenden anhaltenden Konsolidierung der Containerschiffahrtsbranche. Die Auswirkungen der Marktkonzentration auf die Konsortien-, Dienst- und Mengenstruktur sind gegenwärtig noch nicht im Detail prognostizierbar. Grundsätzlich steigt durch eine Konsolidierung die Marktmacht der verbleibenden Konsortien/Reedereien. Andererseits wird bei einer zunehmenden Größe der Konsortien/Reedereien ein Wechsel des Container Terminals erschwert. Die HHLA Container Terminals ergreifen im Rahmen eines Flottenmanagements kontinuierlich Vertriebsmaßnahmen, um die bestehenden Reederei-Kunden möglichst langfristig zu binden und im Bedarfsfalle neue Dienste zu akquirieren.
- einem Angebotsüberhang von Umschlagkapazitäten der Container Terminals. Innerhalb der Hamburg-Antwerpen-Range planen alle Betreiber den rechtzeitigen Aufbau erheblicher Umschlagkapazitäten. Falls die Containerverkehre die prognostizierten Wachstumsraten in der Hamburg-Antwerpen-Range nicht erreichen sollten, kann ein temporärer Angebotsüberhang von Umschlagkapazitäten mit der Folge eines schärferen Preiswettbewerbs resultieren. Die Investitionsprogramme zum Ausbau der Container Terminals werden demzufolge möglichst flexibel gehalten und an die prognostizierbare Nachfrage angepasst.
- Die HHLA Intermodalgesellschaften müssen die Kapazitäten auf Grund des dynamischen Mengenwachstums ebenfalls in Konkurrenz zu anderen Anbietern nachfrageorientiert aufbauen. Der resultierenden Gefahr der mangelnden Kostenelastizität bei Auslastungsschwankungen begegnet die HHLA mit einer Diversifizierung der Kundenstruktur und längerfristigen Verträgen.

Finanzrisiken

Zu den zentralen Aufgaben der HHLA Holding zählen die Optimierung der Konzernfinanzierung und die Begrenzung der finanzwirtschaftlichen Risiken. Die HHLA-Holding ist zentral für die Finanzierung aller Gesellschaften verantwortlich. Durch ein konzernweites Cashclearing wird die Liquidität gesteuert und überwacht.

Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz von Zinsderivaten abgesichert.

Bei den vom HHLA-Konzern angebotenen Leistungen handelt es sich überwiegend um Dienstleistungen, die am Standort Hamburg erbracht werden. Nur im Geschäftsfeld Intermodal werden grenzüberschreitende Leistungen erbracht. Die Fakturierung erfolgt in Euro oder eurobasiert.

Währungs- oder Transferrisiken bestehen nur in unwesentlicher Größenordnung.

Es bestehen aus derzeitiger Sicht keine bedeutenden finanzwirtschaftlichen Risiken.

Personalrisiken

Die Personalbeschaffung und -entwicklung erfolgt in Abstimmung mit den Tochter- und Beteiligungsgesellschaften zentral durch die HHLA-Holding, um Risiken hinsichtlich Altersstruktur, Qualifikation und Fluktuation zu optimieren.

Im Wettbewerb um qualifiziertes Fachpersonal spielt die Aus- und Weiterbildung im HHLA-Konzern eine entscheidende Rolle. Deshalb verfolgt der HHLA-Konzern eine durchgängige Personalentwicklungspolitik von der Ausbildung für Berufsanfänger über die HHLA-Fachschule bis zum Engagement in Weiterbildungseinrichtungen wie der Hamburg School of Logistics. Die gezielte Auswahl und Förderung von Mitarbeitern hat bisher dazu geführt, dass sämtliche Auszubildende übernommen, betriebsbedingte Kündigungen vermieden und die Fluktuationsrate niedrig gehalten werden konnten. Besondere Personalrisiken sind nach diesen Maßnahmen für den HHLA-Konzern insgesamt nicht erkennbar.

Pensionsverpflichtungen

Die HHLA hat die Ansprüche aus bestehenden Verpflichtungen in steuerlich zulässiger Höhe in der Handelsbilanz passiviert. Die Verpflichtung wurde nach dem steuerlichen Teilwertverfahren angesetzt, welches trotz des aktuellen Marktniveaus einen Kapitalisierungszins von 6 % zugrunde legt. Damit werden diese mit einem Wert angesetzt, der deutlich unter dem Wert liegt, der sich bei einer Diskontierung zum Marktzins ergeben würde.

Durch die in 2005 vereinbarten Änderungen des Betriebsrenten-Tarifvertrag (BRTV) ist es jedoch gelungen, das Dynamisierungsrisiko zu begrenzen. Das Risiko einer höheren Betriebsrentenverpflichtung durch ausbleibende Anpassungen oder gar Absenkungen des Niveaus der gesetzlichen Rentenversicherungsleistungen konnte damit eingeschränkt und berechenbar gemacht werden.

Sonstige Risiken

Sämtliche HHLA-Umschlagsanlagen erfüllen den seit 1. Juli 2004 in Kraft getretenen International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code), um ein Höchstmaß an Schutz für Schiffe und Hafenanlagen vor potenziellen terroristischen Anschlägen zu gewährleisten.

Auf europäischer Ebene wird eine weitere Verschärfung der Sicherheitsrichtlinien angestrebt. Die Hafenwirtschaft begegnet diesen Bestrebungen mit äußerster Skepsis.

Der Instandhaltungsstau bei Kaimauern in der Speicherstadt kann zu einer Gefährdung der Standfestigkeit der wasserseitigen Fassaden führen. Zuständig ist die HPA/Liegenschaft.

Im Bereich der Kaimauer- und Flächenmieten ist in den kommenden Jahren mit einer Anhebung des Mietzinses zu rechnen. Endgültige Verhandlungsstände liegen zum Berichtszeitpunkt nicht vor. Etwaige Unsicherheiten wurden durch entsprechende Rückstellungen berücksichtigt.

Abgesehen von unvorhersagbaren, geschäftsfeldübergreifenden Naturereignissen (Sturmflut, Hagel, Blitz, Feuer), bei denen umfangreiche Notfallprogramme der Behörden und Hafenunternehmen greifen, sind weitere wesentliche Risiken nicht erkennbar oder durch Versicherungen weitgehend abgedeckt.

3.3 Zusammenfassende Bewertung

Die aggregierte Gesamtrisikoposition des HHLA-Konzerns wird im Wesentlichen durch strategische Risiken und Marktrisiken bestimmt.

Die Entwicklung der Container Terminals wird ohne zügige Fahrrinnenanpassung der Elbe als gefährdet gesehen. Weitere wesentliche Risiken ergeben sich aus der anhaltenden Konsolidierung in der Containerschiffahrtsbranche, einem möglichen Angebotsüberhang von Umschlagkapazitäten der Container Terminals in der Hamburg-Antwerpen-Ränge und der Gefahr von Naturereignissen, die insbesondere von einer Sturmflut bestimmt wird. Die identifizierten Risiken haben keinen existenzbedrohenden Charakter.

Aus heutiger Sicht sind auch für die Zukunft keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden.

Vielmehr bietet die anhaltende Wachstumsdynamik der internationalen Containerverkehren Chancen für den HHLA-Konzern. Bei rechtzeitiger Realisierung der Fahrrinnenanpassung der Elbe resultieren durch die Lagegunst des Hamburger Hafens erhebliche Wachstumspotenziale vor allem für das Geschäftsfeld Container. Neben dem geplanten, organischen Wachstum der HHLA Container Terminals könnten sich Opportunitäten für Akquisitionen oder Beteiligungen im strategisch bedeutsamen Ostseeraum ergeben, die von der HHLA kontinuierlich geprüft werden.

Das Geschäftsfeld Intermodal wird wahrscheinlich überproportional von dem anhaltenden Wachstum beim Containerumschlag partizipieren. Die Verlagerung des Containerverkehrs vom LKW auf die Schiene könnte in der Zukunft durch neue umweltpolitische Maßnahmen forciert werden.

Die Entwicklungsmöglichkeiten im Geschäftsfeld Logistik haben sich durch strategische Partnerschaften erhöht. Beispielsweise festigt die unter Vorbehalt der Zustimmung durch das Bundeskartellamt zum 1. Januar 2007 erfolgte

49 %-Beteiligung von der Reederei Grimaldi an der UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH unsere Marktposition und eröffnet weitere Möglichkeiten der Zusammenarbeit im RoRo-Umschlag.

Bei einer anhaltend hohen Nachfrage nach Logistikimmobilien in und um den Hamburger Hafen bieten sich im Geschäftsfeld Immobilien vor allem Chancen auf der Erlösseite.

4. PROGNOSEBERICHT UND SONSTIGE ANGABEN

4.1 Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Ende des Geschäftsjahres

Die Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA wurde mit Wirkung ab dem 1. Januar 2007 an der Unikai Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH mit 49 % beteiligt. Diese strategische Beteiligung steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch das Bundeskartellamt.

4.2 Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft

Die in 2006 begonnenen Investitionstätigkeiten im Geschäftsfeld Container werden auch in 2007 weiter fortgeführt.

Angesichts der insgesamt positiven Ausgangslage für alle vier Geschäftsfelder wird für 2007 und 2008 grundsätzlich mit einer anhaltend guten Umsatz- und Ertragsentwicklung gerechnet.

Die Gesellschafterin erwägt für das Jahr 2007 einen Börsengang für die HHLA AG. Im Rahmen des Börsenganges sollen rund 30 % als Stammaktien an der Börse platziert werden.

Hamburg, 16. März 2007

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT

Peters

Dr. Behn

Drossel

Fritsch

Dr. Lappin

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss —bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang — unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 16. März 2007

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

| | |
|-------------------|-------------------|
| Ditting | Heckert |
| Wirtschaftsprüfer | Wirtschaftsprüfer |

ANGABEN ÜBER JÜNGSTEN GESCHÄFTSGANG UND GESCHÄFTSAUSSICHTEN

Die Gesellschaft geht davon aus, dass sich die positive Geschäftsentwicklung der HHLA-Gruppe in den letzten drei Geschäftsjahren auch im Jahr 2007 fortsetzen wird. Ausgangspunkt für diese Erwartung der Gesellschaft ist die nach Einschätzung von Konjunkturexperten im Jahr 2007 weiter wachsende Weltwirtschaft, für die beispielsweise der Internationale Währungsfonds mit einer Steigerung des globalen Bruttoinlandsprodukts um 3,4% und einer Zunahme des Welthandels von rund 7,1% gegenüber dem Vorjahr rechnet (Quelle: www.imf.org). Zudem erwarten Experten für das laufende Jahr eine Steigerung des weltweiten Containerumschlags von rund 9,8% gegenüber dem Jahr 2006 (Quelle: Drewry, 2006/07).

Die Gesellschaft geht davon aus, dass sich das erwartete Wirtschaftswachstum in weiter verbesserten Geschäftsdaten für den Teilkonzern Hafenlogistik der HHLA-Gruppe im Jahr 2007 niederschlagen wird, unter der Voraussetzung, dass die Maßnahmen zur Erweiterung der Kapazitäten der HHLA Container Terminals im Hamburger Hafen weiterhin plangemäß umgesetzt werden und sich keine unvorhergesehenen Veränderungen beim Welthandel, dem Containerverkehr zwischen Europa und Ost- und Südostasien oder der weltpolitischen Lage ergeben. Die bereits erzielten Erfolge bei der Erhöhung der Umschlag- und Transportkapazitäten in den Segmenten Container und Intermodal sind dabei nach Einschätzung der Gesellschaft eine solide Ausgangsbasis für eine weitere Verbesserung des Umsatzes für den Teilkonzern Hafenlogistik der HHLA-Gruppe im Jahr 2007. Die Gesellschaft rechnet damit, dass in der zweiten Jahreshälfte ein Umsatz auf dem Niveau des ersten Halbjahres erzielt werden kann.

Ebenso haben der Umsatz seit dem 30. Juni 2007 sowie die Ergebnisentwicklung im gleichen Zeitraum die Einschätzung der Gesellschaft zum Verlauf der zweiten Jahreshälfte 2007 bislang bestätigt. Die positive Entwicklung des zweiten Quartals 2007 hat sich auch im dritten Quartal 2007 fortgesetzt. Hierzu tragen alle Segmente bei.

Im Segment Container wird eine weitere Erhöhung des Containerumschlags erwartet. Basis dieser Mengensteigerung ist einerseits der anhaltend starke Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland, der starke Handel mit den boomenden Wachstumsmärkten in China/Fernost und die überdurchschnittliche Zuwachsrate im seeseitigen Außenhandel mit den Staaten im Ostseeraum. Darüber hinaus wird der kontinuierlich verfolgte Ausbau der Containerterminals zu einer Steigerung der Kapazität führen. Im Segment Intermodal führt der hohe Bedarf an Containertransporten im Seehafenhinterlandverkehr nach Deutschland, der Schweiz, Österreich sowie Osteuropa und in den Ostseeraum zu einer hohen Nachfrage nach Dienstleistungen der Gesellschaften in diesem Segment. Im Segment Logistik erwartet die HHLA auf der Basis der weiterhin positiven Marktentwicklung eine moderate Ausdehnung des Geschäfts.

Mit Ausnahme des vorstehend Dargestellten sind seit dem 30. Juni 2007 bis zum Datum dieses Prospekts keine wesentlichen Veränderungen in der Finanzlage oder der Handelsposition der Gesellschaft eingetreten.

GLOSSAR

| | |
|------------------------|--|
| A-Aktien | Die dem Angebot unterliegenden Aktien der HHLA, die außer dem wirtschaftlichen Ergebnis der nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien das wirtschaftliche Ergebnis aller weiteren Segmente der HHLA verbrieften. |
| AGV | Automated Guided Vehicles: Vollautomatisches fahrerloses Transportsystem, das die Container zwischen den Containerbrücken an der Wasserseite und dem Blocklager bewegt. AGV's werden bei der HHLA-Gruppe am Containerterminal Altenwerder eingesetzt. |
| AVB-HI | Allgemeine Vertragsbedingungen für Hafen- und Industrieimmobilien: Die allgemeinen Vertrags- bzw. Geschäftsbedingungen der Freie und Hansestadt Hamburg bzw. der Hamburg Port Authority für Mietverträge im Gebiet des Hamburger Hafens. |
| Blocklager | Bei der HHLA-Gruppe werden auf dem Containerterminal Altenwerder und künftig auch auf dem Containerterminal Burchardkai automatisierte Blocklager zur kompakten Stapelung von Containern eingesetzt, die von Portalkränen auf Schienen bedient werden. |
| Containerbrücke | Krananlage zum Be- und Entladen von Containerschiffen. Unterschieden werden Panamax-, Post-Panamax- und Super Post-Panamax Containerbrücken für die Abfertigung der entsprechenden Schiffgrößen. |
| ConRo | Container Roll-on / Roll-off: Schiffe, die sowohl Container laden (Con) als auch Fahrzeuge, die direkt auf das Schiff herauf und wieder herunter fahren können (Ro), werden als sog. ConRo-Schiffe bezeichnet. |
| DVFA-SG | Hierbei handelt es sich um ein Rechenverfahren, das von der Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Asset Management (DVFA) zusammen mit der Schmalenbach-Gesellschaft (SG) entwickelt wurde. Das DVFA/SG-Ergebnis — oft auch nur DVFA-Ergebnis genannt — entspricht einem um außerordentliche Einflüsse bereinigten Gewinn je Aktie, vergleichbar mit dem bereinigten Jahresüberschuss. Es erleichtert den Vergleich und die Bewertung von nach deutschem Handelsgesetzbuch (HGB) veröffentlichten Jahresabschlüssen. Das DVFA/SG-Ergebnis hat nach der Umstellung der Rechnungslegung aller nach HGB bilanzierenden, börsennotierten Aktiengesellschaften auf die International Financial Reporting Standards (IFRS) an Bedeutung verloren, da IFRS selbst bereits alle notwendigen Vorschriften zur Gewinnbereinigung enthält. |
| Feederbrücke | Krananlage zum Be- und Entladen von Feederschiffen. Das Feederschiff ist ein kleineres Zubringerschiff, für das auch eine kleinere Containerbrücke zum Be- und Entladen ausreicht. |
| Feederschiff | Das Feederschiff ist ein Zubringerschiff, das kleinere Mengen von Containern oder anderer Ware als Zulieferer und Verteiler für große Seeschiffe bzw. Seehäfen in Häfen weiter verteilt, die nicht direkt von Großcontainerschiffen angefahren werden. Von Hamburg aus werden beispielsweise der Ostseeraum und Skandinavien mit Feedern bedient. |

| | |
|--|---|
| Feederverbindungen | Feederverbindungen sind die von Feederschiffen benutzten Routen bzw. angelaufene Zielhäfen. Von Hamburg aus werden z.B. der Ostseeraum und Skandinavien durch Feederschiffe angelaufen. |
| Ganzzug | Ein Ganzzug ist ein Güterzug der als Ganzes ohne zwischenzeitliches Aussetzen oder Beistellen von Wagen vom Start- zum Zielbahnhof durchfährt. Ganzzüge verkehren überall dort, wo große Mengen eines Ladegutes vom Versender zum Empfänger zu transportieren sind. |
| HABIS | Hafenbahn-Betriebs- und Informationssystem: HABIS ist das Betriebssystem der Hamburger Hafenbahn, das den schnellen und weitgehend papierlosen Datentransfer zwischen Bahnen, Spediteuren, Kaibetrieben und dem Zoll ermöglicht. Durch dieses System soll sichergestellt werden, dass die betroffenen Parteien jederzeit wissen, wo welcher Zug mit welchen Waren steht. |
| Hafenumfuhren | Als Hafenumfuhren bezeichnet man den Verkehr von Zügen, LKW oder Feedern zum Transport von Gütern zwischen Seehäfen. |
| HHLA-Gruppe | Hamburger Hafen und Logistik AG einschließlich ihrer Tochtergesellschaften und Beteiligungen. |
| Hub bzw. Hub and Spoke System | Unter Hub and Spoke versteht man im Transportwesen eine sternförmige Anordnung von Transportwegen, wobei diese alle auf einen beziehungsweise von einer zentralen Drehscheibe (dem Hub) in alle Himmelsrichtungen verlaufen, um die Fläche bedienen zu können (Sterntopologie). Hub and Spoke bedeutet übersetzt soviel wie "Nabe und Speiche". Hier wird das Bild eines Rades mit einer zentralen Nabe verwendet, von der viele Speichen abgehen, die die einzelnen Verkehrsverbindungen vom Mittelpunkt (dem Hub) darstellen. |
| HWWI | Hamburgisches Weltwirtschaftsinstitut. |
| IMO | Stellplätze für Gefahrgutcontainer. |
| IMO-Regulations | Richtlinien der International Maritime Organisation. |
| Intermodal bzw. Intermodalsysteme | Transport unter Nutzung mehrerer Verkehrsträger (Schiene, Wasser, Straße), der die Vorteile der Verkehrswege kombiniert. |
| ISPS Code | International Ship and Port Facility Security Code vom 1. Juli 2004: Der Internationale Kodex für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen soll die Gefährdung durch terroristische Anschläge minimieren. |
| Kaimauerlänge | Die Kaimauerlänge bezeichnet die insgesamt bestehende Länge einer Kaimauer, an der Schiffe festmachen können, um sodann entladen oder beladen zu werden. |
| Kampfmittelbeseitigung | Kampfmittelbeseitigung ist das Entschärfen oder Vernichten eines Kampfmittels. Zur Kampfmittelbeseitigung gehören auch das Bergen und der Transport eines Kampfmittels. |
| Kampfmittelsondierung | Sondieren ist das systematische Absuchen einer Verdachtsfläche auf Belastung mit Kampfmitteln. Hierzu gehört auch die Vorbereitung der Kampfmittelverdachtsfläche, um eine Kampfmittelbeseitigung zu ermöglichen. Die Kosten des Sondierens einer Verdachtsfläche, des Freilegens von Kampfmitteln oder Verdachtsobjekten und die Kosten der Wiederherstellung der Flächen trägt gemäß § 7 Abs. 1 der Ham- |

burgischen Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmit-
tel (KampfmittelVO) grundsätzlich der Eigentümer.

KLV

kombinierter Ladungsverkehr: Der Begriff kombinierter Ladungsverkehr (auch kombinierter Verkehr) bezeichnet eine Transportkette, die unterschiedliche Verkehrsträger integriert. Häufig werden die Begriffe kombinierter, multimodaler, gebrochener oder intermodaler Verkehr synonym verwendet, zumindest in der Bedeutung von multimodalem Verkehr.

Kontraktlogistik

Geschäftsmodell, das auf einer langfristigen, arbeitsteiligen Kooperation zwischen Herstellern von Gütern und Logistikdienstleistung basiert, die durch einen Dienstleistungsvertrag (Kontrakt) geregelt ist. Kontraktlogistikdienstleister übernehmen logistische und logistiknahe Aufgaben entlang der Wertschöpfungskette.

LCL

Less than container load: Sammelladung im Containerverkehr; Gegensatz zu FCL — full container load. LCL ist die übliche Bezeichnung für den Transport von Stückgut, das zwar containerisierbar ist, jedoch wegen seiner geringen Größe einen Container noch nicht füllt. Verschiedene Logistik- und Transportunternehmen bieten LCL-Services. Dabei wird eine Vielzahl kleinerer Posten in einem Container verladen und zum Bestimmungsort versandt.

Landbrücke oder Minilandbrücke

Die Begriffe bezeichnen die Verbindung zwischen den Terminals der HHLA Gruppe im Hamburger und dem Lübecker Hafen. Zwischen diesen beiden Häfen werden Container und andere Güter sowohl per Bahn als auch per LKW auf der ca. 80 km langen Strecke befördert.

Loco-Quote

Die Loco-Quote oder Loco-Anzahl bezeichnet die Anzahl der Container, die innerhalb des Hamburger Hafens transportiert wurden, den Hamburger Hafen per LKW verlassen oder angeliefert werden und die aus der Hamburger Metropolregion oder Orten, die in der Regel innerhalb weniger Stunden per LKW erreichbar sind, geliefert werden oder dort ihren finalen Bestimmungsort haben.

LoLo

Load on Load off: Das sog. Load on Load off oder auch Lift on Lift off Verfahren bedeutet, die Ladung eines Schiffes mittels borgeigenem oder fremden Hebezeug (z.B. Containerbrücken) an Bord eines Schiffes zu stauen oder zu löschen. Das Load on Load off Verfahren steht im Gegensatz zum RoRo-Verfahren, in dem die Ware (i.d.R. Fahrzeuge) auf das Schiff fahren. Fast alle Frachtschiffe mit Ausnahme der RoRo-Schiffe und Tanker werden heutzutage durch das Load on Load off Verfahren be- und entladen.

Löschbrücke

Als Löschbrücke wird eine Anlage zum Löschen von Kohle- und Erzfrachtern bezeichnet.

Multifunktionsterminal

Universalterminal für den Umschlag verschiedener Stückgutarten, beispielsweise Fahrzeuge, konventionelle Stückgüter und Container.

Nordrange

Nordeuropäische Überseehäfen, die zwischen Hamburg und Le-Havre liegen.

Post-Panamax Containerschiffe

Die Bezeichnung Panamax oder auch Post-Panamax und Super-Post-Panamax ist ein Begriff aus der Schifffahrt und bezeichnet die Abmessung von Schiffen. Ein Panamax-Schiff passt aufgrund seiner Abmes-

sung gerade noch durch die Schleusen des Panamakanals, die jeweils 305 Meter lang, 33,5 Meter breit und 26 Meter tief sind. Ein Panamax-Schiff ist entsprechend bis zu 294 Meter lang, 32,3 Meter breit und hat einen Tiefgang von bis zu 12,04 Meter. Als Post-Panamax-Schiffe werden Schiffe mit einer Länge von bis zu 318 Meter, einer Breite von bis zu 42,8 Meter und einem Tiefgang von bis zu 14,45 Meter bezeichnet. Die darauffolgende Generation sind die sog. Super-Post-Panamax-Schiffe mit Längen von bis zu 367 Meter, Breiten von bis zu 45,6 Meter und einem Tiefgang von bis zu 15 Metern.

Post-Panamax-Doppelkatzbrücken

Als Post-Panamax-Doppelkatzbrücken werden solche Containerbrücken bezeichnet, die aufgrund ihrer Größe, insbesondere der Länge ihrer Ausleger in der Lage sind, Post-Panamax-Containerschiffe zu be- und entladen.

ROCE

Der Return on Capital Employed (ROCE) ist eine finanzielle Kennzahl, die die Gesamtkapitalverzinsung eines Unternehmens beschreibt. Die HHLA-Gruppe weist den ROCE aus, weil der Vorstand ihn als hilfreiche Kennzahl für die Planung, Steuerung und Kontrolle der HHLA-Gruppe ansieht. ROCE ist keine nach IFRS definierte Kennzahl. Der von der HHLA-Gruppe ausgewiesene ROCE ist in dieser Form nicht unbedingt mit Kennzahlen ähnlichen Namens vergleichbar, wie sie von anderen Unternehmen veröffentlicht werden. Die Berechnung des ROCE durch die HHLA-Gruppe ist dargestellt im Abschnitt „Ausgewählte Finanzangaben und Geschäftsinformationen“.

RoRo

Roll-on / Roll-off: Als Roll-on / Roll-off wird die Beladungsart bezeichnet, wenn die Schiffsladung auf ein Schiff herauf und wieder herunterfährt; es handelt sich dabei also insbesondere um Fahrzeuge und Züge.

RoRo-Schiffe

RoRo-Schiffe sind moderne Transportschiffe, welche bewegliche Güter im RoRo-Verfahren transportieren. Dies bedeutet, dass die Ladung auf das Schiff gefahren wird.

S-Aktien

Die nicht dem Angebot unterliegenden Aktien der HHLA, die ausschließlich das wirtschaftliche Ergebnis der nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien verbrieften.

Supply Chain Management

Das Supply Chain Management zielt auf eine langfristige, mittelfristige und kurzfristige Verbesserung von Effektivität und Effizienz industrieller Wertschöpfungsketten ab.

Teilkonzern Hafenlogistik

Die Sparte bzw. der Teilkonzern der HHLA, dessen wirtschaftliches Ergebnis durch die dem Angebot unterliegenden A-Aktien verbrieft wird und die mit Ausnahme des Segments Immobilien aus allen weiteren Segmenten der HHLA besteht.

Teilkonzern Immobilien

Die Sparte bzw. der Teilkonzern der HHLA, dessen wirtschaftliches Ergebnis durch die nicht dem Angebot unterliegenden S-Aktien verbrieft wird und die aus den nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA-Gruppe besteht.

TEU

Twenty-foot equivalent unit (genormter Standardcontainer, der weltweit als Maßeinheit zur einheitlichen Zählung von Containermengen

Verwendung findet). Der 20-Fuß-Container ist 20 Fuß (6,06 Meter) lang, 8 Fuß (2,44 Meter) breit und hoch.

trimodal

Ähnlich dem Begriff intermodal wird von trimodal gesprochen, wenn Transport unter Nutzung von drei Verkehrsträgern (z.B. Schiene, Wasser und Straße) durchgeführt wird.

TTEU

Tausend TEU (Twenty-foot equivalent unit).

Van Carrier, abgekürzt VC

Umschlaggerät mit meistens acht Rädern, das zum Transport von Containern auf den Terminals dient. Der Fahrer bewegt seinen Van Carrier über den Container, hebt diesen an und stapelt ihn in mehreren Lagen. Ein anderer Begriff für Van Carrier ist Straddle Carrier.

Yard Operation

Als „Yard Operation“ wird die Art und Weise der Bewirtschaftung eines Containerterminals bezeichnet. Während der Container Terminal Altenwerder mit AGVs (Automated Guided Vehicles, die keinen Fahrer haben) weitestgehend automatisiert betrieben wird, werden die Container Terminals Burchardkai und Tollerort mit Van Carriern, also von Menschen bedienten Umschlaggeräten zum Transport von Containern bedient.

Hamburg, London, Frankfurt am Main, im Oktober 2007

Hamburger Hafen und Logistik AG

gez. Klaus-Dieter Peters

gez. Dr. Roland Lappin

Citigroup Global Markets Limited

gez. Stefan Wintels

gez. Andreas Resch

J.P. Morgan Securities Ltd.

gez. Klaus H. Hessberger

gez. Dr. Joachim von der Goltz

Commerzbank Aktiengesellschaft

gez. i.V. Klaus H. Hessberger

gez. i.V. Dr. Joachim von der Goltz

Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG

gez. i.V. Klaus H. Hessberger

gez. i.V. Dr. Joachim von der Goltz

Hamburger Sparkasse AG

gez. i.V. Stefan Wintels

gez. i.V. Andreas Resch

HSH Nordbank AG

gez. i.V. Stefan Wintels

gez. i.V. Andreas Resch

M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien

gez. i.V. Stefan Wintels

gez. i.V. Andreas Resch

[Diese Seite wurde absichtlich freigelassen.]



HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT

Bei St. Annen 1, 20457 Hamburg, Telefon: 040-3088-1, Fax: 040-3088-3355, www.hhla.de, info@hhla.de