

Gute Geschäfte im Hafen

Bilanzplus: Hamburgs HHLA-Konzern profitiert von weltweiten Spannungen

Von Burkhard Ilschner

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat Ende vergangener Woche für das Jahr 2025 gute Geschäfte bilanziert - »trotz konjunktureller Belastungen, geopolitischer Spannungen und Unsicherheiten in der US-Handelspolitik«. Allerdings ist diese Formulierung des Vorstands eine Untertreibung, denn zumindest die geopolitischen Spannungen entpuppen sich bei genauerer Betrachtung eher als Motor des wirtschaftlichen Erfolgs: Das Wort »Kriegsgewinnler« wabert durch den Raum.

Der Reihe nach: Im Containerumschlag meldet der Konzern ein Plus von 5,4 Prozent auf 6,295 Millionen TEU (twenty foot equivalent unit; Standardmaß für Container). Davon entfallen 5,956 Millionen TEU auf die drei Hamburger Terminals, was an der Elbe einem Zuwachs um 4,8 Prozent entspricht. Die übrigen 339.000 TEU verteilen sich auf die ausländischen Hafenbeteiligungen in Italien, Estland und der Ukraine.

Die Zahl von knapp sechs Millionen in Hamburg umgeschlagenen Containern liegt zwar weit unter den einstigen Träumen der Hanseaten (jW vom 23.2.2026) von 25 Millionen TEU im Jahr 2025. Aber Seehafenumschlag ist ja längst nicht mehr alles bei der HHLA: Dem größten Terminalbetreiber der Hansestadt gehört zu 100 Prozent auch die tschechische Metrans, in Europa führendes Bahnunternehmen für Güterverkehr. Zusammen mit dessen beträchtlichen 2025 erzielten Zuwächsen, knapp elf Prozent, konnte der HHLA-Vorstand daher für den börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik ein Umsatzplus von mehr als zehn Prozent auf rund 1,72 Milliarden Euro verbuchen. Das Betriebsergebnis (vor Steuern und Zinsen, Ebit) legte in Folge um 22,8 Prozent zu und wird mit 144,7 Millionen Euro beziffert. Für den HHLA-Konzern insgesamt werden ein Umsatzplus von 9,9 Prozent auf 1,756 Milliarden Euro und ein Betriebsergebnis (EBIT) von 19,5 Prozent Zuwachs auf 160,5 Millionen Euro bilanziert.

Das schließt aber den nicht börsennotierten und allein in städtischem Eigentum verbliebenen Teilkonzern Immobilien ein. Die Hafenlogistik gehört seit 2024 mehrheitlich der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft (PoH), deren Anteile von der Stadt Hamburg und der MSC Group (jW berichtete) gehalten werden - rund 3,76 Millionen Aktien von insgesamt 72,51 Millionen sind aber noch im Streubesitz. Anfang 2025 hat die PoH ein »Squeeze out« genanntes Verfahren eingeleitet, das Minderheitsaktionäre »gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung« (deren Höhe derzeit gutachterlich ermittelt wird) »rausquetschen« soll. Trotz des deutlich höheren Betriebsergebnisses beträgt der Konzernüberschuss wegen »steuerlicher Einmaleffekte« nur 9,8 Millionen Euro, im Vorjahr waren es noch 32,5 Millionen Euro.

Der Vorstand hat daher einen Dividendenverzicht vorgeschlagen, will das Squeeze-out »konstruktiv begleiten« und den schmalen Überschuss in Modernisierung investieren. Das wiederum ist häufig eine beschönigende Umschreibung für Automatisierung zum Beispiel an den Kajan, was unmittelbar oder später mit Arbeitsplatzabbau einhergeht: So sind vor wenigen Wochen schon am Elbterminal Altenwerder (CTA) die ersten ferngesteuerten Containerbrücken des Hamburger Hafens in Betrieb genommen worden, bis 2030 soll diese Umstellung abgeschlossen werden. Und am Terminal Burchardkai (CTB) haben automatisierte Transportfahrzeuge bereits die ersten Großschiffe »erfolgreich« abgefertigt.

»Infolge des militärischen Konflikts im Roten Meer« - gemeint sind die Routenverlagerungen infolge anhaltender Angriffe durch Jemens Ansarollah - konnten 2025 deutlich erhöhte Ladungsmengen im Verkehr mit großen nordwest- und westeuropäischen Häfen verzeichnet werden: Die Umwege vieler Schiffe ums Südafrika-Kap bringen hiesige Logistikketten und deren Terminpläne durcheinander. Auch Feederverkehre (Zubringerdienste im Nord- und Ostseeraum) nahmen in Folge zu. Im US-Verkehr gab es wegen Trump'scher Zollpolitik starke Mengeneinbrüche, in Richtung Mittel- und Fernost (»insbesondere China«), Südamerika, Afrika oder Australien beträchtliche Zuwächse. Zum Iran-Konflikt und der Hormus-Blockade äußert sich der 2025-Bericht nicht.

<https://www.jungewelt.de/artikel/520047.logistik-im-globalen-spannungsfeld-gute-geschäfte-im-hafen.html>