

# Geschäftsbericht 2025



# INHALT

3	<b>HIGHLIGHTS 2025</b>
3	<b>Kennzahlen</b>
4	<b>Highlights 2025</b>
5	<b>Interview</b>
7	<b>Vorstand</b>
8	<b>Team</b>
9	<b>Strategie</b>
10	<b>Gemini Cooperation</b>
11	<b>Nachhaltigkeit</b>
12	<b>Taufe der Wilhelmshaven Express</b>
13	<b>BERICHT DES AUFSICHTSRATS</b>
20	<b>ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT</b>
161	<b>KONZERNABSCHLUSS</b>
238	<b>INFORMATIONEN</b>

Für eine einfache Orientierung steht eine Navigation mit vier Elementen zur Verfügung:



Zur Inhaltsübersicht



Externer Link



Zurück zum Kapitelanfang



Im Bericht navigieren





## KENNZAHLEN

		2025	2024	Veränderung absolut
<b>Segment Linienschifffahrt</b>				
Anzahl Schiffe <sup>1</sup>		301	299	2
Kapazität der Schiffe <sup>1</sup>	TTEU	2.450	2.346	104
Kapazität der Container <sup>1</sup>	TTEU	3.708	3.654	54
Frachtrate	USD/TEU	1.376	1.492	-116
Transportmenge	TTEU	13.486	12.467	1.020
Umsatzerlöse	Mio. EUR	18.265	18.754	-490
EBITDA	Mio. EUR	3.054	4.510	-1.456
EBIT	Mio. EUR	891	2.511	-1.620
<b>Segment Terminal &amp; Infrastruktur</b>				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	455	401	54
EBITDA	Mio. EUR	134	139	-5
EBIT	Mio. EUR	58	66	-8
<b>Konzern Finanzkennzahlen</b>				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	18.633	19.112	-479
EBITDA	Mio. EUR	3.188	4.649	-1.461
EBIT	Mio. EUR	950	2.577	-1.628
Konzernergebnis	Mio. EUR	924	2.392	-1.468
Ergebnis je Aktie	EUR	5,18	13,57	-8,39
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	2.533	4.365	-1.832

		2025	2024	Veränderung absolut
<b>Konzern Renditekennzahlen</b>				
EBITDA-Marge	%	17,1	24,3	-7,2 ppt
EBIT-Marge	%	5,1	13,5	-8,4 ppt
ROIC <sup>2</sup>	%	4,6	14,0	-9,4 ppt
<b>Konzern Bilanzkennzahlen<sup>1</sup></b>				
Eigenkapital	Mio. EUR	17.987	20.864	-2.877
Eigenkapitalquote	%	62,2	62,1	0,2 ppt
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	6.387	6.608	-221
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. EUR	3.475	5.481	-2.005
Nettoverschuldung	Mio. EUR	1.028	-910	1.938

<sup>1</sup> Stichtagswerte zum 31. Dezember des jeweiligen Geschäftsjahres, für den 31. Dezember 2024 teilweise angepasst  
<sup>2</sup> Berechnung auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar

In den Tabellen und Grafiken dieses Geschäftsberichts können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der vorliegende Bericht wurde am 26. März 2026 veröffentlicht.





## HIGHLIGHTS 2025

- In einem anspruchsvollen Marktumfeld haben wir unsere Transportmenge um 8 % auf 13,5 Mio. TEU gesteigert. Dies ist maßgeblich auf die erfolgreiche Einführung der Gemini Cooperation zurückzuführen, die seit ihrem Start im Februar 2025 eine branchenführende Fahrplanzuverlässigkeit von 90 % erreicht hat.
- Gemini leistet damit einen entscheidenden Beitrag zu unserem strategischen Ziel, Qualitätsführer der Branche zu sein. Der Erfolg unserer Maßnahmen spiegelt sich zudem in neuen Höchstständen bei der Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit wider.
- Im Rahmen unserer Strategy 2030 haben wir darüber hinaus unser Terminalgeschäft durch Zukäufe in Frankreich und Brasilien gestärkt und weiterhin konsequent in die Erneuerung sowie Dekarbonisierung unserer Flotte investiert.
- Die neue Zollpolitik der USA führte 2025 zu einer volatilen Entwicklung von Nachfrage und Frachtraten. Gleichzeitig beeinträchtigten anhaltende Engpässe in wichtigen Seehäfen sowie die weiterhin angespannte Sicherheitslage im Roten Meer den operativen Betrieb.
- Niedrigere Frachtraten und höhere Kosten belasteten daher erwartungsgemäß die Ergebnisentwicklung. Das Konzern-EBITDA lag bei 3,2 Mrd. EUR (Vorjahr: 4,6 Mrd. EUR) und das Konzern-EBIT bei 1,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,6 Mrd. EUR).
- Im Einklang mit unserer bisherigen Ausschüttungspolitik schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 20. Mai 2026 vor, für das abgelaufene Geschäftsjahr eine Dividende von 3,00 EUR je Aktie auszuschütten (Vorjahr: 8,20 EUR). Dies entspricht einer Ausschüttungsquote bezogen auf das Konzernergebnis von 57 % (Vorjahr: 60 %).
- Vor dem Hintergrund des anhaltend komplexen geopolitischen Umfelds und der aktuellen Entwicklung der Frachtraten erwarten wir für das Geschäftsjahr 2026 ein Konzern-EBITDA zwischen 0,9 und 2,6 Mrd. EUR sowie ein Konzern-EBIT zwischen -1,3 und 0,4 Mrd. EUR.
- Am 16. Februar 2026 haben wir eine Vereinbarung zum Erwerb der weltweit zehntgrößten Containerschifflinie, ZIM Integrated Shipping Services Ltd., für 4,2 Mrd. USD unterzeichnet. Mit der Transaktion würden wir unsere Position als fünftgrößte Linienreederei weltweit stärken. Der Abschluss steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der ZIM-Aktionäre sowie der zuständigen Aufsichtsbehörden.

 <p>Transportmenge <b>13,5 Mio. TEU (+8,2 %)</b></p>	
<p>Umsatz <b>18,6 Mrd. EUR</b> VJ: 19,1 Mrd. EUR</p>	<p>EBITDA <b>3,2 Mrd. EUR</b> VJ: 4,6 Mrd. EUR</p>
<p>EBIT <b>1,0 Mrd. EUR</b> VJ: 2,6 Mrd. EUR</p>	<p>Konzernergebnis <b>0,9 Mrd. EUR</b> VJ: 2,4 Mrd. EUR</p>
<p>Ergebnis je Aktie <b>5,18 EUR</b> VJ: 13,57 EUR</p>	<p>Dividende je Aktie <b>3,00 EUR</b> VJ: 8,20 EUR</p>
<p>Eigenkapital <b>18,0 Mrd.</b> VJ: 20,9 Mrd.</p>	<p>EK-Quote <b>62,2 %</b> VJ: 62,1 %</p>
<p>Nettoverschuldung <b>1,0 Mrd. EUR</b> VJ: -0,9 Mrd. EUR</p>	<p>Liquiditätsreserve <b>6,0 Mrd. EUR</b> VJ: 8,2 Mrd. EUR</p>





## INTERVIEW MIT CEO ROLF HABBEN JANSEN

**Michael Kastl, Managing Director Treasury, Finance & Investor Relations, im Gespräch mit dem CEO der Hapag-Lloyd AG über die Geschäftsentwicklung 2025**

**Michael Kastl: Rolf, wie beurteilst Du das Geschäftsjahr 2025?**

**Rolf Habben Jansen:** Angesichts des herausfordernden Marktumfelds können wir mit unserer Leistung im Jahr 2025 zufrieden sein. Trotz geopolitischer Spannungen und der Dynamik im Welthandel haben wir unser Transportvolumen um 8 % erhöht – und mit einem Konzern-EBIT von einer Milliarde Euro lagen wir am oberen Ende unserer ursprünglichen Erwartungen. Das zeigt erneut unsere wirtschaftliche Stärke. Mit unserem Gemini Netzwerk konnten wir zudem einen neuen Maßstab bei der Fahrplanzuverlässigkeit setzen und die Kundenzufriedenheit auf ein Rekordniveau steigern. Um unsere Aktionäre angemessen am Erfolg zu beteiligen, werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung eine Dividende von 3,00 EUR je Aktie vorschlagen. Das entspricht einer Ausschüttungsquote von 57 % des Konzernjahresüberschusses.

**Wie hat sich das geopolitische Umfeld auf den Geschäftsverlauf ausgewirkt?**

2025 war geprägt von erheblichen geopolitischen Unsicherheiten und globalen handelspolitischen Spannungen. Die neue Zollpolitik der USA, wetterbedingte Störungen der Lieferketten, deutliche Schwankungen in der Nachfrage sowie die angespannte Sicherheitslage im Roten Meer haben unsere Branche vor große Herausforderungen gestellt. Gleichzeitig zeigt sich aber: Der Welthandel bleibt robust. Warenströme verschieben sich, neue Routen entstehen – und genau hier liegt unsere

Stärke. Dank unseres globalen Netzwerks und der modernen Flotte konnten wir flexibel reagieren und unseren Kunden einen zuverlässigen Service bieten. Vor allem das Hub-and-Spoke-Modell unseres Gemini Netzwerks hat uns effizienter gemacht und Hafenaufenthalte reduziert. So konnten wir im Jahr 2025 selbst unter schwierigen Bedingungen eine Fahrplanzuverlässigkeit von 90 % erreichen – ein Wert, der branchenweit einen neuen Maßstab setzt. Mit der jüngsten Eskalation des Konflikts im Nahen Osten stehen wir erneut vor Herausforderungen. Wie immer hat die Sicherheit unserer Mitarbeitenden, Schiffe, Ladung und unseres Betriebs oberste Priorität.

**Welche weiteren strategischen Fortschritte wurden im Jahr 2025 gemacht?**

Wir haben unsere Strategie 2030 konsequent weiter umgesetzt und uns auf unser Kerngeschäft in der Containerschifffahrt und den systematischen Ausbau unserer Terminalaktivitäten fokussiert. Mit Hanseatic Global Terminals haben wir unser weltweites Terminalgeschäft gebündelt und das Portfolio 2025 erweitert – unter anderem durch eine Mehrheitsbeteiligung an einem Terminal in Frankreich sowie eine Vereinbarung über ein Joint Venture zum Bau eines neuen Terminals in Brasilien. Auch in der Linienschifffahrt haben wir sehr gute Fortschritte gemacht, mit Rekordwerten bei der Kundenzufriedenheit und einem deutlich verbesserten digitalen Angebot, für das wir als führender Anbieter im digitalen Kundenerlebnis ausgezeichnet wurden. Außerdem haben wir unsere Flotte weiter modernisiert und dekarbonisiert. Mit der Indienststellung der letzten Einheiten der Hamburg Express Klasse setzen wir neue Maßstäbe bei Effizienz und Nachhaltigkeit. Bis Ende

CEO Rolf Habben Jansen



„Gemini setzt einen neuen Branchenmaßstab bei der Fahrplanzuverlässigkeit“





des Jahrzehnts werden rund 50 Schiffe in unserer Flotte mit alternativen Antrieben ausgestattet sein. Parallel dazu stärken wir unsere Wettbewerbsfähigkeit und beschleunigen unsere organisatorische Transformation, indem wir IT-Systeme in die Cloud migrieren, Künstliche Intelligenz stärker nutzen und ein umfassendes Kostensenkungsprogramm umsetzen.



„Qualität, Nachhaltigkeit und Effizienz bleiben bei uns im Fokus.“

Die Lage ist heute wahrscheinlich unsicherer denn je, da das geopolitische Umfeld nach wie vor komplex ist und die Containerschifffahrt eine Branche mit starkem Wettbewerb bleibt. Für die Linienschifffahrt wird – trotz steigender Transportmengen, unserem Fokus auf Qualität und der sehr guten Fahrplantreue – ein rückläufiges operatives Ergebnis erwartet. Dies liegt insbesondere an einem langsameren Marktwachstum, zusätzlichem Kapazitätsaufbau, niedrigeren Frachtraten und geopolitischen Belastungen. Hier werden wir mit Kosteneinsparungen teilweise gegensteuern können. Im Segment Terminal & Infrastruktur rechnen wir mit einem steigenden Ergebnis durch Effizienzsteigerungen, Synergien und positiven Effekten aus Akquisitionen. Dank der Kompetenz und des Engagements unserer Mitarbeitenden werden wir auch im laufenden Jahr Schritt für Schritt auf unsere Ziele hinarbeiten.

#### **Welche Bedeutung hat ein Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und ZIM vor dem Hintergrund der herausfordernden Marktlage?**

Die unterzeichnete Vereinbarung über den Zusammenschluss mit ZIM ist ein strategisch wichtiger Schritt, mit dem wir unsere Kräfte in einem schwierigen Marktumfeld bündeln möchten. Das kombinierte Unternehmen würde über eine Kapazität von mehr als 3 Millionen TEU verfügen, mehr als 400 moderne Schiffe einsetzen und jährlich über 18 Millionen TEU transportieren. Damit sichern wir unsere Position als fünftgrößte Linienreederei weltweit. Unsere Kunden können dadurch von einem stärkeren Netzwerk auf allen wichtigen Handelsrouten und besserer Konnektivität profitieren. Wir erwarten jährliche Synergien in Höhe von mehreren hundert Millionen US-Dollar. Gleichzeitig ist klar, dass eine solche Transaktion Verantwortung mit sich bringt: Wir wollen die Stärken beider Unternehmen – hochqualifizierte Mitarbeitende und moderne Technologien – zusammenführen und ein noch leistungsfähigeres Team formen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Transaktion der Zustimmung der ZIM-Aktionäre und der zuständigen Behörden bedarf und wir bis zu ihrem Abschluss weiterhin Wettbewerber bleiben.



#### **Wo werden weitere Schwerpunkte im laufenden Geschäftsjahr liegen?**

Qualität, Nachhaltigkeit und Effizienz bleiben bei uns im Fokus. Wir wollen uns operativ weiter verbessern, unsere digitalen Angebote ausbauen und die Transparenz entlang der Transportkette erhöhen. Gleichzeitig werden wir unsere ökologische Verantwortung wahrnehmen und kontinuierlich in unsere Flotte investieren, um diese weiter zu dekarbonisieren und bis 2045 einen Netto-Null-Schiffsbetrieb zu erreichen. Darüber hinaus entwickeln wir unsere Organisation weiter und bauen unsere Kompetenzen aus, denn langfristiger Erfolg basiert auf starken Teams. Wir möchten weiter profitabel wachsen und unseren Kunden herausragende Qualität bieten. Außerdem müssen wir bei unseren Stückkosten wettbewerbsfähiger werden: erste Erfolge sind bereits sichtbar, da sich die Einsparungen durch unser Gemini-Netzwerk nun bemerkbar machen. Für unsere Aktionäre möchten wir Mehrwert schaffen und gleichzeitig ein verlässlicher Partner für Kunden, Mitarbeitende und die Gesellschaft bleiben. Ganz besonders bedanke ich mich bei unseren 18.100 weltweiten Mitarbeitenden. Durch ihr Engagement und ihre Professionalität haben wir Hapag-Lloyd in einem herausfordernden Umfeld auf Erfolgskurs gehalten.





## VORSTAND



**CEO**  
**ROLF HABBEN JANSEN**

„2025 war ein gutes Jahr für Hapag-Lloyd mit soliden Ergebnissen: Wir haben unser Transportvolumen stärker als der Markt gesteigert, einen neuen Höchststand bei der Kundenzufriedenheit erreicht und mit einer Termintreue von 90 % in unserem Gemini-Netzwerk einen neuen Maßstab in unserer Branche gesetzt.“



**CIO & CHRO**  
**DONYA-FLORENCE AMER**

„Unsere Akademie und unsere neuen Führungskräfteprogramme haben unsere Lern- und Fachkompetenzen gestärkt, während der weitere Ausbau unseres Global Capability Center unsere Fähigkeit, digitale Kompetenz, Innovation und operative Exzellenz im gesamten Unternehmen zu skalieren, weiter verbessert hat. Darüber hinaus haben wir erheblich in unsere technologische Infrastruktur investiert, die Digitalisierung in wichtigen Geschäftsbereichen vorangetrieben und künstliche Intelligenz genutzt, um die Effizienz zu steigern.“



**CTIO**  
**DHEERAJ BHATIA**

„Wir haben die Synergien zwischen der Linienschifffahrt und dem Terminalbetrieb weiter ausgebaut, unsere Aktivitäten in Lateinamerika unter der Marke Hanseatic Global Terminals gebündelt und unser Terminalportfolio durch eine neue Terminal-Beteiligung in Frankreich sowie eine Greenfield-Investition in Brasilien erweitert.“



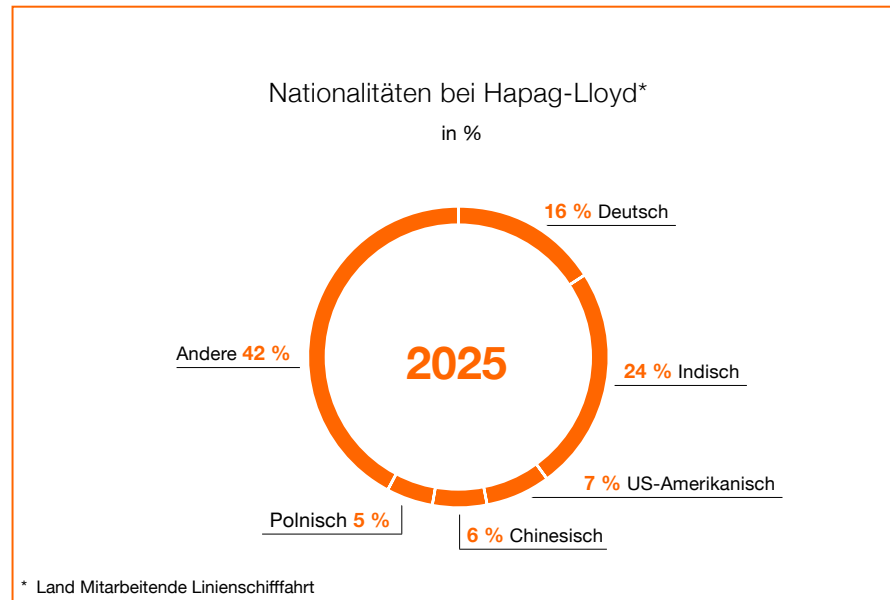
**CFO & CPO**  
**MARK FRESE**

„Wir haben unsere umsichtige Finanzpolitik beibehalten und zugleich unsere Wettbewerbsfähigkeit und Kostenstruktur gestärkt. Darüber hinaus haben wir unsere M&A-Aktivitäten deutlich ausgeweitet, unsere Beschaffungsprozesse optimiert und unsere finanzielle Transformation vorangetrieben.“



**COO**  
**DR. MAXIMILIAN ROTHKOPF**

„Mit dem Start der Gemini-Kooperation haben wir unsere operative Qualität weiter verbessert und kontinuierlich in die Modernisierung unserer Flotte, effiziente Schiffe, neue Antriebstechnologien und alternative Kraftstoffe investiert. Gleichzeitig haben wir unsere Dekarbonisierung vorangetrieben und konsequent an unserem ambitionierten Kurs festgehalten, bis 2045 einen Netto-Null Flottenbetrieb zu erreichen.“



Frauenanteil  
**37 %**



**18.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**  
Davon 14.800 Linienschiffahrt,  
3.300 Terminal & Infrastruktur



## TEAM

Weltweit arbeiten rund 18.000 Mitarbeitende auf allen Kontinenten für unser Unternehmen. Ihre unterschiedlichen kulturellen, fachlichen und persönlichen Hintergründe stärken unsere Leistungsfähigkeit und Innovationskraft und sind damit ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Hapag-Lloyd. Für den Umgang untereinander ebenso wie für die Zusammenarbeit mit Kunden, Geschäftspartnern und den lokalen Gemeinschaften, in denen wir tätig sind, orientieren wir uns an unseren gemeinsamen Unternehmenswerten „We Care. We Move. We Deliver.“

Die Sicherheit und das Wohlbefinden unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen im Mittelpunkt unseres Handelns. Faire Arbeitszeiten, eine wettbewerbsfähige Vergütung sowie zusätzliche soziale Leistungen schaffen attraktive und verlässliche Rahmenbedingungen. Wir investieren gezielt in die Weiterentwicklung unserer Belegschaft, unter anderem durch den kontinuierlichen Ausbau unserer Hapag-Lloyd Academy und die systematische Stärkung der Kompetenzen unserer Führungsmannschaft. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zeigt sich in einer anhaltend hohen Mitarbeiterinnen- und Mitarbeiterzufriedenheit: Der Employee Engagement Score lag mit 80 Punkten erneut auf einem sehr guten Niveau.

Über das operative Geschäft hinaus übernehmen wir Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt. Im Rahmen der Initiative Hapag-Lloyd Cares engagieren wir uns weltweit in sozialen und ökologischen Projekten. Unsere Teams unterstützen vor Ort unter anderem Bildungsprogramme, humanitäre Hilfe sowie Maßnahmen zum Schutz der Meere und leisten damit einen aktiven Beitrag zu nachhaltiger Entwicklung.



## STRATEGIE

Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir die Umsetzung unserer Strategie 2030 konsequent vorangetrieben. Durch Verbesserungen der Servicequalität und der Fahrplantreue konnten wir unser Kerngeschäft in der Containerschifffahrt weiter stärken und damit unseren Anspruch untermauern, für unsere Kunden die „unangefochtene Nummer eins für Qualität“ zu sein. Außerdem haben wir unsere Flotte weiter modernisiert und dekarbonisiert, unser globales Terminalnetzwerk durch gezielte Investitionen und Akquisitionen erweitert und wesentliche Impulse für die digitale Weiterentwicklung unseres Unternehmens gesetzt.

Im Zentrum unserer strategischen Ausrichtung steht der **Pure Play Plus** Ansatz. Dieser verbindet unseren klaren Fokus auf die Containerschifffahrt mit dem systematischen Aufbau eines komplementären Terminalgeschäfts. Unter der Marke Hanseatic Global Terminals (HGT) wurden unsere weltweiten Terminalaktivitäten in einer eigenständigen Gesellschaft zusammengeführt. Im Jahr 2025 erweiterten wir das Portfolio durch den Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung am Atlantique Container Terminal im französischen Le Havre sowie durch ein Joint Venture zum Bau eines neuen Terminals in Aracruz, Brasilien. Damit umfasst das Portfolio aktuell 24 Beteiligungen an Seehafenterminals – und bis zum Jahr 2030 sollen es rund 30 werden.

Als **Top-5-Global-Carrier** haben wir das Ziel, unsere Position unter den führenden Reedereien zu sichern und in attraktiven Kernmärkten profitabel zu wachsen. Differenzierung erreichen wir dabei durch ein starkes Leistungsversprechen in den Dimensionen Qualität, Nachhaltigkeit und Effizienz.

<b>STRATEGISCHE AUSRICHTUNG</b>	
<b>Pure Play Plus</b>	
> 30 Terminals   > 30 % Inlandsanteil	
<b>ZIELMÄRKTE</b>	
<b>Top 5 Global Container Line</b>	
Wachstum leicht über dem Marktniveau	
<b>ERFOLGSFAKTOREN</b>	
<b>Undisputed Number One for Quality</b>	
> 50 NPS <sup>1</sup>   > 80 % OTD <sup>2</sup> On Box-Level   #1 Digital CX <sup>3</sup> vs. Peers	
<b>Sustainability Driver</b>	
~1 / 3 absolute CO <sub>2</sub> e-Emissionsreduzierung vs. 2022	
<b>Top Performing Carrier</b>	
Top Profitabilität   -20 % Stückkosten   +30 % FTE <sup>4</sup> Produktivität	

<sup>1</sup> Net Promoter Score  
<sup>2</sup> OTD = On-Time Delivery  
<sup>3</sup> CX = Customer Experience  
<sup>4</sup> FTE = Full-Time Equivalent

Mit dem Ziel, die Planbarkeit, Transparenz und Zuverlässigkeit für unsere Kunden zu verbessern, haben wir im abgelaufenen Geschäftsjahr neun **Qualitätsversprechen** veröffentlicht, an denen wir uns messen lassen. Ein wesentlicher Meilenstein zur Verbesserung der operativen Qualität war dabei der Start der Gemini Cooperation mit Maersk. Seit Februar 2025 hat das neuartige Hub-and-Spoke-Netzwerk, das interkontinentale Dienste in den Ost-West-Verkehren mit regionalen Shuttles verbindet, mit einer Fahrplanzuverlässigkeit von rund 90 % einen neuen Branchenmaßstab in puncto Zuverlässigkeit etabliert.

Ergänzend stärken wir unsere Servicequalität durch datenbasierte Prozesse und digitale Schnittstellen mit Kunden. Mit unserer Online

Business Suite verfügen unsere Kunden über eine zentrale Plattform zur Überwachung des gesamten Transportprozesses sowie zur Buchung zusätzlicher Services. Die Ergebnisse dieser Qualitätsinitiative spiegeln sich in einer auf Rekordniveau gestiegenen Kundenzufriedenheit wider. Außerdem wurden wir in einer weltweit durchgeführten Kundenbefragung als führender Anbieter mit Blick auf das digitale Kundenerlebnis ausgezeichnet.

Als **Treiber für Nachhaltigkeit** verfolgen wir das Ziel, die Emissionen unserer Flotte bis 2030 um ein Drittel gegenüber 2022 zu senken und bis 2045 einen Netto-Null-Betrieb zu erreichen. Hierfür investieren wir konsequent in die Modernisierung bestehender Schiffe, den Neubau effizienter Einheiten sowie den Einsatz alternativer und emissionsarmer Kraftstoffe. Im Berichtsjahr haben wir trotz anspruchsvoller Rahmenbedingungen deutliche Fortschritte gemacht und die Emissionsintensität unserer Flotte weiter gesenkt. Mit unserem Ship Green Produkt bieten wir unseren Kunden zudem emissionsreduzierte Transporte und machen Dekarbonisierung entlang ihrer Lieferkette somit konkret für sie nutzbar.

Als **Top Performing Carrier** verbessern wir unsere Produktivität und Kosteneffizienz. Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir daher ein umfangreiches Kostensenkungsprogramm initiiert, das insbesondere zu deutlichen Einsparungen im Netzwerk führen soll. Parallel dazu fördern wir die Kompetenzen unseres Teams beispielsweise durch den Ausbau der Hapag-Lloyd Academy und treiben den Umbau zu einer modernen, agilen Organisation voran. Zentrale IT-Systeme werden schrittweise in die Cloud migriert, während der Einsatz Künstlicher Intelligenz neue Potenziale in Steuerung, Planung und Kundenservice erschließt. Dadurch werden wir schneller, schlanker und fokussierter.





~340  
Schiffe



~90 %  
Pünktlichkeit



Gemini Netzwerk



57 Dienste  
zwischen Nordamerika,  
Europa und Asien

## GEMINI COOPERATION

Im Februar 2025 haben wir gemeinsam mit Maersk die Gemini Cooperation als langfristige operative Partnerschaft gestartet. Ziel ist die Etablierung eines schnellen und robusten Servicenetzwerks in den Ost-West-Verkehren mit branchenführender Zuverlässigkeit. Trotz herausfordernder Rahmenbedingungen – darunter wetterbedingte Störungen der Lieferketten und erhebliche Mengenschwankungen infolge von Unsicherheiten durch weltweite Handelspolitiken – erreichte das Netzwerk bereits im ersten Jahr eine Fahrplanzuverlässigkeit von rund 90 %. Damit setzt dieses Netzwerk neue Maßstäbe in der Branche.

Strukturelles Herzstück von Gemini ist ein klar definiertes Hub-and-Spoke-Modell. Interkontinentale Hauptverkehre laufen gezielt wenige, leistungsstarke Drehkreuze an, von denen aus regionale Shuttleverbindungen die angebundenen Häfen bedienen. Die konsequente Trennung von Langstrecken- und Zubringerdiensten senkt die operative Komplexität, verkürzt Hafenaufenthalte und erhöht die Stabilität und operative Qualität des Gesamtsystems deutlich.

Ein weiterer Erfolgsfaktor liegt zudem in der engen Verzahnung von Netzwerkdesign und Terminalinfrastruktur. Strategisch ausgewählte Hubs, die überwiegend von einem der beiden Partner betrieben werden, gewährleisten kurze Umschlagszeiten und verlässliche Anschlussverbindungen. Auf diese Weise lassen sich Störungen in den Lieferketten besser puffern und Verzögerungen wirksam begrenzen.

Für Kunden resultieren daraus zuverlässigere Ankunftszeiten, kürzere Transitphasen sowie eine höhere Transparenz und bessere Planbarkeit entlang der gesamten Transportkette. Durch die spürbare Reduzierung von Verspätungen sind wir in der Lage, Kostenvorteile zu realisieren, und erwarten gleichzeitig eine positive Wirkung auf die Erreichung unserer Dekarbonisierungsziele.



## NACHHALTIGKEIT

Nachhaltigkeit ist ein zentraler Bestandteil unserer Strategie 2030 und fest in unserem Geschäftsmodell verankert. Wir arbeiten an emissionsarmen Transportlösungen und übernehmen gleichzeitig Verantwortung gegenüber Mitarbeitenden, Geschäftspartnern und der Gesellschaft. Im Fokus steht dabei die Dekarbonisierung unserer Schiffsflotte bis 2045.

Im Jahr 2025 wurden die letzten fünf von insgesamt zwölf ultragroßen Containerschiffen der Hamburg-Express-Klasse in Dienst gestellt, die dank Dual-Fuel-Antrieb unter anderem mit Biomethan betrieben werden können. Bis Ende des Jahrzehnts werden rund 50 Schiffe in unserer Flotte über alternative Antriebssysteme verfügen. Gleichzeitig zählen wir bereits heute zu den größten Nutzern von Biokraftstoffen in der Branche und haben langfristige Lieferverträge für Biomethan und grünes Methanol abgeschlossen. Dies hat es uns ermöglicht, im abgelaufenen Geschäftsjahr auch die zweite Ausschreibung der Zero Emission Maritime Buyers Alliance (ZEMBA) zu gewinnen.

Auch soziale Verantwortung ist fest verankert: Faire Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Sicherheit, Vielfalt sowie kontinuierliche Weiterbildung bilden die Grundlage einer hohen Mitarbeiterinnen- und Mitarbeiterzufriedenheit. Gleichzeitig setzen wir menschenrechtliche Sorgfaltspflichten entlang der Wertschöpfungskette konsequent um. Nachhaltigkeit ist außerdem ein integraler Bestandteil in unseren Governance-Prozessen. Transparente Strukturen, klare Verantwortlichkeiten sowie die Verknüpfung von Nachhaltigkeit mit der Vorstandsvergütung sichern eine langfristig orientierte und verantwortungsvolle Unternehmensführung.



		
		
		
		
Annual Efficiency Ratio (AER): <b>7,36 g CO<sub>2</sub>e / DWTnm</b> , 19 % Reduktion gegenüber dem Basisjahr 2022	Anzahl der schwerwiegenden Menschenrechtsprobleme und -vorfälle im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft: <b>0</b>	Anteil weiblicher Mitarbeitender auf der obersten Führungsebene: <b>21,4 %</b>
Risikobehaftete Funktionen im Hinblick auf Bestechung und Korruption, die durch Schulungsprogramme abgedeckt werden: <b>98,8 %</b>	 Einsatz von Biofuel Blends in Höhe von <b>204 k mt</b> sowie <b>15,8 k mt</b> Biomethan	Anzahl schiffsseitiger Effizienzmaßnahmen: <b>339</b> seit 2022 umgesetzt, davon <b>90</b> im Jahr 2025



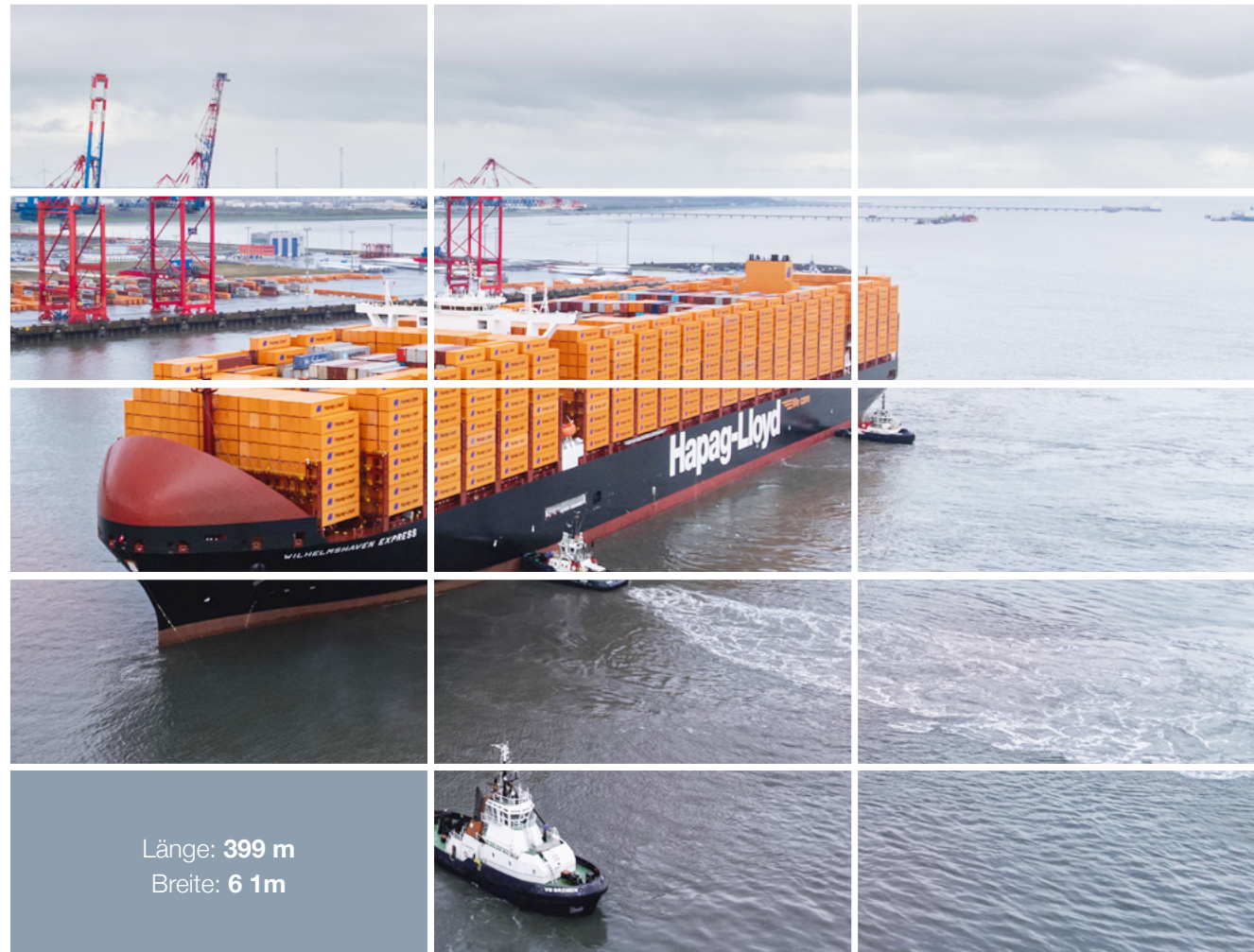


## TAUFE DER WILHELMSHAVEN EXPRESS

Am 28. Oktober 2025 feierten wir im Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) die Taufe des jüngsten Zugangs zu unserer Schiffsflotte, der Wilhelmshaven Express.

Die Wilhelmshaven Express ist das zwölfte Schiff der Hamburg-Express-Klasse – einer Serie ultragroßer und hochmoderner Containerschiffe, die unsere Flotte erweitert und Maßstäbe in puncto Effizienz und Produktivität setzt. Mit einer Kapazität von 23.664 TEU und einem Dual-Fuel-Antrieb, der neben fossilen Brennstoffen auch die Nutzung von Biomethan und E-Methanol ermöglicht, wird das hoch-effiziente Schiff im NE1-Dienst der Gemini Cooperation eingesetzt, der Asien und Nordeuropa verbindet.

Der Taufort hatte eine besondere Bedeutung: Die Wilhelmshaven Express wurde in dem Hafen getauft, dessen Namen sie trägt, und Hapag-Lloyd ist zudem mit 30 % am EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) beteiligt. Der Terminal hat sich mit einem Rekordumschlag von über 1 Mio. Containern im Geschäftsjahr 2025 als leistungsstarker Hub für Hapag-Lloyd etabliert, insbesondere in den Ost-West-Verkehren.



Länge: **399 m**  
Breite: **61 m**

**79.000 PS**  
Motorleistung

**220.000 t**  
Tragfähigkeit

**27 Seeleute**  
Besatzung

**Wilhelmshaven Express**

**23.664 TEU**  
Kapazität





# BERICHT DES AUFSICHTSRATS

## Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2025 hat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG alle Aufgaben, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung verantwortlich ist, ordnungsgemäß und gewissenhaft wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens überwacht und ihn sorgfältig und regelmäßig beratend begleitet. Die Wahrung der Interessen der Hapag-Lloyd AG, der für die Konzernentwicklung maßgeblichen operativen Einheit, stand dabei stets im Mittelpunkt.

## Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat im abgelaufenen Geschäftsjahr regelmäßig, umfassend und unverzüglich über das Wettbewerbsumfeld, die geplante Geschäftspolitik und alle strategischen und herausragenden operativen Entscheidungen sowie das Risikomanagement informiert. In gleicher Weise erörterte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat die wichtigsten Finanzkennzahlen als Grundlage der Beurteilung der wirtschaftlichen Situation der Gesellschaft und erläuterte dabei auch operative Kennzahlen. Ein zentraler Schwerpunkt der Berichterstattung und Beratung lag auf dem Start der Gemini Cooperation sowie auf den zunehmend herausfordernden Marktbedingungen und der anhaltenden politischen Unsicherheit. In den Sitzungen des Aufsichtsrats hat der Vorstand mündlich und

schriftlich berichtet und in diesem Zuge alle Fragen des Aufsichtsrats vollumfänglich beantwortet. Auch außerhalb der Sitzungen ist durch regelmäßige Berichte zur wirtschaftlichen Entwicklung des Konzerns und zu den wichtigsten Vorgängen in der Hapag-Lloyd AG die Information an den Aufsichtsrat sichergestellt worden. Des Weiteren ist die Zusammenarbeit des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und des Vorsitzenden des Vorstands von einem regelmäßigen Austausch zur aktuellen Geschäftslage geprägt. Der Aufsichtsratsvorsitzende nahm auch im Geschäftsjahr 2025 turnusmäßig an einigen Vorstandssitzungen teil. Die unverzügliche Information des Aufsichtsrats war stets gewährleistet. Die Berichterstattung des Vorstands wurde folglich den von Gesetz und Aufsichtsrat gestellten Anforderungen gerecht und entsprach den Grundsätzen guter Corporate Governance.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat frühzeitig in Entscheidungen mit bedeutendem Einfluss auf die Lage und Entwicklung des Unternehmens eingebunden. Dabei hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung durch den Vorstand jederzeit auf Grundlage von Rechtmäßigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit überwacht.



Karl Gernandt,  
Aufsichtsratsvorsitzender

## Sitzungen des Aufsichtsrats und Themen der Aufsichtsratsarbeit

Der Aufsichtsrat hielt im Berichtszeitraum vier Sitzungen ab. Die Sitzungen fanden am 19. März 2025, 30. April 2025, 10. September 2025 und 12. November 2025 statt. Die durchschnittliche Präsenzquote in den Aufsichtsratssitzungen und Sitzungen der Ausschüsse stellte sich wie folgt dar:

- Sitzungen des Aufsichtsrats: 92,2 %
- Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses: 90,0 %
- Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses: 96,9 %
- Sitzung des Nominierungsausschusses: 100 %





**Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2025**

Sitzung	Sitzungen des Aufsichtsrats				Sitzungen des Präsidial- und Personal-ausschusses			Sitzungen des Prüfungs- und Finanz-ausschusses				Nominierungs-ausschuss
	19.3.2025	30.4.2025	10.9.2025	12.11.2025	19.3.2025	10.9.2025	12.11.2025	18.3.2025	13.5.2025	13.8.2025	11.11.2025	
Name												
Herr Albrecht	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					
Herr Alnowaiser	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X					✓
Scheich Al-Thani	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	
Herr Behrendt	✓	✓	✓	X	✓	✓	X					✓
Herr Bieling												
Herr Gernandt	✓	✓	✓	X	✓	✓	X	✓	✓	✓	✓	✓
Herr Graeser	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					
Herr Hasbún	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	
Frau Kröger	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	
Frau Lehmköster	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	
Frau Neumann	✓	✓	X	X				✓	✓	✓	X	
Frau Nieswand	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					
Frau Niklas	X	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Herr Pérez	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					✓
Herr Rittstieg	✓	✓	✓	✓								
Herr Schroeter	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Frau Ulbrich	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					

✓ Teilnahme an der Sitzung  
 X Keine Teilnahme an der Sitzung  
 ■ Zum Zeitpunkt der Sitzung nicht Aufsichtsrats- beziehungsweise Ausschussmitglied

**Aufsichtsratssitzung am 19. März 2025**

In seiner Sitzung am 19. März 2025 beschäftigte sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit dem Jahresabschluss und billigte auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses sowie nach der von ihm vorgenommenen eigenen Prüfung den Jahres- und Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024. Der Aufsichtsrat stimmte ferner dem Abhängigkeitsbericht zu, beschloss den Vergütungsbericht und verabschiedete die in Übereinstimmung mit den §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB erstellte nichtfinanzielle Erklärung. Vor dem Hintergrund der ausstehenden Umsetzung der CSRD-Richtlinie (RL (EU) 2022/2464) und der damit verbundenen rechtlichen Unsicherheit fasste der Aufsichtsrat vorsorglich einen Beschluss über die Bestellung des Prüfers für die nichtfinanzielle Erklärung und beschloss darüber hinaus, der Hauptversammlung die Bestellung des Prüfers für die Nachhaltigkeitsberichterstattung für das Geschäftsjahr 2025 vorzuschlagen. Ferner wurde der Bericht des Aufsichtsrats verabschiedet und beschlossen, der Hauptversammlung vorzuschlagen, eine Dividende auszuschütten. Außerdem beschloss der Aufsichtsrat, die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) nach § 161 AktG zu erneuern. Im Folgenden stimmte der Aufsichtsrat der Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 30. April 2025 zu und verabschiedete seine weiteren Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten. Der Aufsichtsrat erörterte die aktuelle Geschäftslage, insbesondere den Start der Gemini-Kooperation sowie den von zunehmender Unsicherheit geprägten ersten Ausblick für 2025. Anschließend befasste sich der Aufsichtsrat zudem mit möglichen Flotteninvestitionen.

**Aufsichtsratssitzung am 30. April 2025**

Zu Beginn der Sitzung informierte der Vorstand den Aufsichtsrat über die aktuelle Geschäftslage und die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2025. Anschließend folgte ein Bericht zu geplanten Flotteninvestitionen, in dessen Rahmen auch über den aktuellen Stand zu USTR 301 informiert wurde. Zum Abschluss widmete sich der Aufsichtsrat den Vorbereitungen für die unmittelbar anschließende ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft.

Am 22. August 2025 genehmigte der Aufsichtsrat im Rahmen eines Umlaufverfahrens – der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend – die Refinanzierung eines Portfolios von Schiffen und Containerboxen.

**Aufsichtsratssitzung am 10. September 2025**

In der Sitzung am 10. September 2025 berichtete der Vorstand zunächst über die aktuelle Geschäftslage, insbesondere über ein wirtschaftlich solides erstes Halbjahr, das jedoch von einem zunehmend volatilen Marktumfeld geprägt war. Der Schwerpunkt der weiteren Beratungen lag auf der Aktualisierung der Ergebnisaussicht für das Geschäftsjahr 2025 sowie den wesentlichen Planannahmen für 2026. Im Zuge der Diskussionen über die Ergebnisaussicht für das Geschäftsjahr 2025 fasste der Aufsichtsrat einen Beschluss über ein zusätzliches Container-Investitionsbudget. Zudem informierte der Vorstand über geplante Investitionen in die Flotte sowie in Terminals. Ferner wurden wesentliche IT-Projekte vorgestellt. Den Abschluss der Sitzung bildete der Bericht des Chief Compliance Officers.





## Aufsichtsratssitzung am 12. November 2025

Zu Beginn der Sitzung informierte der Vorstand über die aktuelle Geschäftslage vor dem Hintergrund der weiterhin schwierigen Marktbedingungen. Im weiteren Verlauf standen die dritte Hochrechnung für das Geschäftsjahr 2025 sowie das Jahresbudget 2026 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG im Mittelpunkt. Der Vorstand präsentierte die entsprechenden Planungen detailliert und erläuterte die zugrunde liegenden Prämissen ausführlich. Auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses stimmte der Aufsichtsrat dem Jahresbudget 2026 einschließlich der Finanz- und Investitionsplanung zu. Anschließend wurden Terminalinvestitionen erörtert und es wurde ein Beschluss über eine Terminalbeteiligung gefasst. Zudem erfolgte eine Information zu den Schiffsinvestitionen. Dabei wurde die Bestellung von bis zu acht neuen Schiffen, deren Finanzierung sowie der Abschluss von Charterverträgen für bis zu vier Schiffe beschlossen. Abschließend folgte ein Bericht der Arbeitsdirektorin.

Am 22. Dezember 2025 verabschiedete der Aufsichtsrat mittels Umlaufverfahren zwei Beschlüsse zu Terminalbeteiligungen.

## Sitzungen der Ausschüsse und Themen der Ausschussarbeit

Die Arbeit des Aufsichtsrats wurde durch seine Ausschüsse vorbereitet und unterstützt. Die diesen Ausschüssen zugewiesenen Aufgaben sind im Einzelnen im Rahmen der gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung des Vorstands und Aufsichtsrats beschrieben. Folgende Ausschüsse mit den nachstehend genannten Mitgliedern waren im Berichtsjahr eingesetzt:

**Präsidial- und Personalausschuss:** Michael Behrendt (Mitglied und Vorsitz bis 26.02.2026), Karl Gernandt (Vorsitz ab 26.02.2026), Felix Albrecht, Turqi Alnowaiser, Peter Graeser, Sabine Nieswand, Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna (bis 31.01.2026), Macario Valdés Raczynski (ab 26.02.2026), Klaus Schroeter, Maren Ulbrich.

Der Präsidial- und Personalausschuss tagte im Jahr 2025 in drei Sitzungen: am 19. März, 10. September und 12. November.

Am 19. März 2025 befasste sich der Ausschuss neben der Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung des gleichen Tages auch mit der Angemessenheit der geplanten Zielvergütung der Vorstandsmitglieder für das Jahr 2025 und empfahl dem Aufsichtsrat, den Vergütungsbericht 2024 zu verabschieden.

In den Sitzungen am 10. September 2025 und 12. November 2025 befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss jeweils mit der Vorbereitung der sich anschließenden Aufsichtsratssitzung.

**Prüfungs- und Finanzausschuss:** Karl Gernandt (Vorsitz bis 26.02.2026), Oscar Eduardo Hasbún Martínez (Vorsitz ab 26.02.2026), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Annabell Kröger, Silke Lehmköster, Martina Neumann (bis 30. November 2025), Dr. Isabella Niklas, Klaus Schroeter.

Der Prüfungs- und Finanzausschuss tagte im Geschäftsjahr 2025 in vier Sitzungen: am 18. März, 13. Mai, 13. August und 11. November.

In der Sitzung am 18. März 2025 standen die Jahresabschluss Themen im Mittelpunkt, einschließlich des Berichts des Abschlussprüfers zum

Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2024 (siehe auch „Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2024“ im Geschäftsbericht 2024). Der Abhängigkeitsbericht wurde erörtert und eine entsprechende Empfehlung an den Aufsichtsrat beschlossen (siehe auch „Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen“ im Geschäftsbericht 2024). Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit den Vorschlägen zur Wahl des CSRD-Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2025 sowie mit Investitionsvorschlägen, deren Beratung in der Sitzung am 18. März begonnen und zur weiteren Diskussion am Folgetag fortgeführt wurde.

Die zweite Sitzung am 13. Mai 2025 stand im Zeichen der Beratung des Finanzberichts für das erste Quartal sowie der ersten Hochrechnung des Geschäftsjahres 2025. Zudem wurden Schiffsinvestitionen sowie Terminal-Konzessionen diskutiert, und es wurde das interne Kontrollsystem (IKS) erörtert.

In der Sitzung am 13. August 2025 standen die Befassung mit dem Halbjahresfinanzbericht und die Vorschau auf das zweite Halbjahr im Vordergrund der Beratungen. Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit den geplanten Flotteninvestitionen, den Sicherungsgeschäften im Konzern und dem Bericht der Konzernrevision.

In seiner vierten Sitzung am 11. November 2025 stand das vorgelegte Jahresbudget 2026 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG im Mittelpunkt der Beratungen. Zudem wurden der Quartalsfinanzbericht für das dritte Quartal, die Prüfungsschwerpunkte der Abschlussprüfung, Terminal- und Schiffsinvestitionen sowie das Risikomanagement erörtert.





**Nominierungsausschuss:** Michael Behrendt (Mitglied und Vorsitz bis 26.02.2026), Karl Gernandt (Vorsitz ab 26.02.2026), Turqi Alnowaiser, Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna (bis 31.01.2026), Macario Valdés Raczynski (ab 26.02.2026).

Der Nominierungsausschuss tagte am 19. März 2025 und empfahl dem Aufsichtsrat, der Hauptversammlung 2025 vorzuschlagen, Frau Dr. Isabella Niklas erneut in den Aufsichtsrat zu wählen.

**Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz:** Michael Behrendt (Mitglied und Vorsitz bis 26.02.2026), Karl Gernandt (Vorsitz ab 26.02.2026), Sabine Nieswand, José Francisco Pérez Mackenna (bis 31.01.2026), Klaus Schroeter.

Der Vermittlungsausschuss hielt im Geschäftsjahr 2025 keine Sitzung ab.

### Aus- und Fortbildungsmaßnahmen der Mitglieder des Aufsichtsrats

Die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben nützlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden hierbei auch von der Gesellschaft unterstützt.

Für neue Mitglieder des Aufsichtsrats finden Informationsveranstaltungen statt, in denen das Geschäftsmodell der Hapag-Lloyd AG vermittelt wird.

### Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand

Frau Martina Neumann hat ihr Aufsichtsratsmandat aus persönlichen Gründen zum 30. November 2025 niedergelegt. Hierfür ist Herr Stephan Bieling als gewählter Ersatzkandidat mit Wirkung zum 1. Dezember 2025 in den Aufsichtsrat nachgerückt.

Herr José Francisco Pérez Mackenna als Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat hat den Aufsichtsrat aus persönlichen Gründen zum 31. Januar 2026 verlassen. Das Amtsgericht Hamburg hat mit Wirkung zum 13. Februar 2026 Herrn Macario Valdés Raczynski als neuen Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat bestellt.

Auf Antrag aus der Mitte des Aufsichtsrats wurde Herr Michael Behrendt zum 26. Februar 2026 als Aufsichtsratsvorsitzender abgewählt, da er die mit dem Amt verbundenen Anforderungen aus gesundheitlichen Gründen derzeit nicht in vollem Umfang wahrnehmen kann; sein Aufsichtsratsmandat bleibt im Übrigen unverändert bestehen. Herr Karl Gernandt wurde mit Wirkung zum 26. Februar 2026 für den Rest seiner Amtszeit bis zur Beendigung der Hauptversammlung am 20. Mai 2026 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

### Corporate Governance

Der Aufsichtsrat bekennt sich zu den Grundsätzen einer guten Unternehmensführung und befasste sich im Geschäftsjahr 2025 kontinuierlich damit. Eine wesentliche Grundlage bildeten die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in der Fassung vom 28. April 2022. Eine gute Unternehmensführung schließt nicht aus, in einzelnen begründeten Aspekten von den Empfehlungen des Kodex abzuweichen. Als börsennotiertes Unternehmen

unterliegt die Hapag-Lloyd AG der Pflicht, nach § 161 des Aktiengesetzes zu erklären, dass den Empfehlungen des DCGK entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden und warum nicht (Entsprechenserklärung). Vorstand und Aufsichtsrat haben im März 2025 eine Entsprechenserklärung beschlossen, die auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich ist unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/compliance-statement.html>. Weitere Details zur Corporate Governance sind der Erklärung zur Unternehmensführung zu entnehmen.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Hapag-Lloyd AG sind verpflichtet, etwaige Interessenkonflikte, insbesondere solche, die durch Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten auftreten könnten, dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Entsprechend der Empfehlung des DCGK informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Im Geschäftsjahr 2025 hat es keine Hinweise auf tatsächliche oder potenzielle Interessenkonflikte gegeben.

### Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2025

Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Hapag-Lloyd AG sowie seinen Gewinnverwendungsvorschlag fristgerecht vorgelegt.

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat den vom Vorstand nach den Regeln des HGB aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2025 sowie den gemäß § 315e HGB auf der Grundlage der International Financial Reporting





Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, aufgestellten Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht geprüft und jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Abschlussprüfer hat vor der Beschlussfassung des Prüfungs- und Finanzausschusses über dessen Empfehlung an den Aufsichtsrat betreffend den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung erklärt, dass keine geschäftlichen, finanziellen, persönlichen oder sonstigen Beziehungen zwischen dem Prüfer und seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits und dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die Zweifel an seiner Unabhängigkeit begründen können. Im Rahmen dieser Erklärung wurde auch angegeben, in welchem Umfang im vorausgegangenen Geschäftsjahr andere Leistungen für das Unternehmen erbracht wurden beziehungsweise für das folgende Jahr vertraglich vereinbart waren. In diesem Rahmen wurde vom Prüfungs- und Finanzausschuss geprüft und bestätigt, dass die erforderliche Unabhängigkeit gegeben ist. Über das Ergebnis der Prüfung ist der Aufsichtsrat vor seiner Beschlussfassung zum Wahlvorschlag an die Hauptversammlung informiert worden.

Den Prüfungsauftrag für die Jahresabschlüsse der Gesellschaft und des Konzerns hat der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses des Aufsichtsrats entsprechend dem Beschluss der Hauptversammlung vom 30. April 2024 erteilt.

Die Unterlagen betreffend den Jahres- und Konzernabschluss und die Verwendung des Bilanzgewinns wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 24. März 2026 zur Vorbereitung der Prüfung und Behandlung dieser Unterlagen im Aufsichtsrat im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete,

sowie im Beisein des Vorstands intensiv behandelt und erörtert; dies schloss die Befragung des Abschlussprüfers zu Art und Umfang der Prüfung sowie zum Prüfungsergebnis ein. Der Prüfungs- und Finanzausschuss konnte sich dabei von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere auch zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. In diesem Rahmen bestätigte der Abschlussprüfer dem Prüfungs- und Finanzausschuss auch, dass keine Umstände vorliegen, die zu einer Befangenheit führen würden. Darüber hinaus ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss vom Abschlussprüfer über die Prüfung des Risikofrüherkennungssystems berichten. Die Prüfung hat ergeben, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen, insbesondere zur Einrichtung eines Überwachungssystems, in geeigneter Weise getroffen hat und dass das Überwachungssystem in allen wesentlichen Belangen geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, mit hinreichender Sicherheit frühzeitig zu erkennen. Diese Einschätzung wurde vom Prüfungs- und Finanzausschuss geteilt. Der Prüfungs- und Finanzausschuss hat dem Aufsichtsrat empfohlen, das Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und, da nach seiner eigenen Beurteilung keine Einwendungen gegen die Vorlagen von Jahres- und Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht des Vorstands zu erheben sind, den Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht zu billigen.

Die genannten Abschlussunterlagen, der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig zur Vorbereitung auf die Sitzung des Aufsichtsrats am 25. März 2026 zugeleitet.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 25. März 2026 das Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer und die Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses behandelt und seiner eigenen eingehenden Prüfung – nach Erläuterung dieser Vorlagen durch den Vorstand – unterzogen. An dieser Sitzung hat auch der Abschlussprüfer teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet sowie Fragen des Aufsichtsrats hinsichtlich der Art und des Umfangs der Prüfung sowie der Prüfungsergebnisse beantwortet. Die Erörterung bezog sich auch auf das Risikofrüherkennungssystem. Der Aufsichtsrat teilt die Auffassung des Prüfungs- und Finanzausschusses zur Wirksamkeit dieses Systems und ließ sich vom Prüfungs- und Finanzausschuss auch über dessen Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung der erbrachten prüfungsfremden Leistungen und dessen Einschätzung berichten, dass der Abschlussprüfer nach wie vor die erforderliche Unabhängigkeit besitzt. Insbesondere seine erweiterten Überwachungsaufgaben bezüglich der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers hat der Aufsichtsrat anhand seiner entsprechenden Richtlinie zur Genehmigung von Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vollumfänglich befolgt.

Der Aufsichtsrat konnte sich davon überzeugen, dass die Prüfung durch den Abschlussprüfer ordnungsgemäß durchgeführt worden ist und dass die Prüfung wie auch die Prüfungsberichte den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Nach eigener eingehender Prüfung des Jahresabschlusses sowie des Konzernabschlusses nebst zusammengefasstem Lagebericht (einschließlich der Erklärung zur Unternehmensführung) erklärt der Aufsichtsrat, dass er keine Einwendungen gegen den Jahres- und Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht erhebt. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend, hat der Aufsichtsrat das Ergebnis des Abschlussprüfers zustimmend zur Kenntnis genommen.





Damit hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss in seiner Sitzung am 25. März 2026 gebilligt. Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ist damit festgestellt. Der Aufsichtsrat stimmt in seiner Einschätzung der Lage von Gesellschaft und Konzern mit der vom Vorstand im zusammengefassten Lagebericht zum Ausdruck gebrachten Einschätzung überein. Den Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns, der eine Dividende in Höhe von 3,00 EUR je dividendenberechtigter Aktie vorsieht, hat der Aufsichtsrat unter den Gesichtspunkten der Ausschüttungspolitik und unter Berücksichtigung der Aktionärsinteressen erörtert. Der nach der Ausschüttung in Höhe von insgesamt 527,3 Mio. EUR verbleibende Bilanzgewinn in Höhe von 12.660,6 Mio. EUR wird auf neue Rechnung vorgetragen. Der Aufsichtsrat stimmte dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns am 25. März 2026 zu.

### **Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen**

Der Vorstand hat den von ihm aufgestellten Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen im Geschäftsjahr 2025 (Abhängigkeitsbericht) dem Aufsichtsrat fristgerecht vorgelegt.

Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Auch der Prüfungsbericht des Abschlussprüfers wurde dem Aufsichtsrat vorgelegt. Der Abhängigkeitsbericht und der Prüfungsbericht hierzu wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern zur Vorbereitung auf die Beratung in der Aufsichtsratssitzung am 25. März 2026 rechtzeitig übermittelt.

Zur Vorbereitung der Prüfung und Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat hat sich zunächst der Prüfungs- und Finanzausschuss eingehend mit den vorgenannten Unterlagen befasst. In seiner Sitzung am 24. März 2026 ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss den Abhängigkeitsbericht eingehend von den Mitgliedern des Vorstands erläutern. Ferner wurden Fragen der Ausschussmitglieder beantwortet. Der an der Sitzung ebenfalls teilnehmende Abschlussprüfer hat darüber hinaus über seine Prüfung, insbesondere seine Prüfungsschwerpunkte und die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung, berichtet sowie seinen Prüfungsbericht erläutert. Die Mitglieder des Prüfungs- und Finanzausschusses haben den Prüfungsbericht und den Bestätigungsvermerk zur Kenntnis genommen, kritisch gewürdigt und diese Unterlagen ebenso wie die Prüfung selbst mit dem Abschlussprüfer diskutiert, was die Befragung zu Art und Umfang der Prüfung sowie zu den Prüfungsergebnissen einschloss. Dabei konnte sich der Prüfungs- und Finanzausschuss von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Prüfungs- und Finanzausschuss hat dem Aufsichtsrat empfohlen, dem

Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zuzustimmen und, da nach seiner Beurteilung keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht zu erheben sind, eine entsprechende Beurteilung zu beschließen.

Die abschließende Prüfung durch den Aufsichtsrat erfolgte in der Aufsichtsratssitzung am 25. März 2026 unter Berücksichtigung des Beschlusses und der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses sowie des Prüfungsberichts des Abschlussprüfers. Der Vorstand erläuterte in dieser Sitzung den Abhängigkeitsbericht und beantwortete die Fragen der Aufsichtsratsmitglieder. Der Abschlussprüfer nahm an dieser Sitzung ebenfalls teil, berichtete über seine Prüfung des Abhängigkeitsberichts und seine wesentlichen Prüfungsergebnisse, erläuterte seinen Prüfungsbericht und beantwortete Fragen der Aufsichtsratsmitglieder, insbesondere zu Art und Umfang der Prüfung des Abhängigkeitsberichts und zu den Prüfungsergebnissen. Auf dieser Grundlage hat der Aufsichtsrat bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften geprüft, ob nach den Umständen, die im Zeitpunkt ihrer Vornahme bekannt waren, die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war oder Nachteile ausgeglichen worden sind. Dazu hat er sich insbesondere die Rechtsgeschäfte von wesentlicher Bedeutung erläutern lassen, nach welchen Grundsätzen die Leistungen der Gesellschaft und die dafür erhaltenen Gegenleistungen festgesetzt worden sind. Hierdurch und auf der Grundlage des vom Prüfungs- und Finanzausschuss erstatteten Berichts konnte sich der Aufsichtsrat von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung des Abhängigkeitsberichts und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Aufsichtsrat





hat den Abhängigkeitsbericht insbesondere auf Richtigkeit geprüft und hat sich dabei auch vergewissert, dass der Kreis der verbundenen Unternehmen mit der gebotenen Sorgfalt festgestellt wurde und notwendige Vorkehrungen zur Erfassung der berichtspflichtigen Rechtsgeschäfte und Maßnahmen getroffen wurden. Anhaltspunkte für Beanstandungen des Abhängigkeitsberichts sind bei dieser Prüfung nicht ersichtlich geworden. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend, hat der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer zugestimmt. Nach dem abschließenden Ergebnis der vom Aufsichtsrat durchgeführten eigenen Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht zu erheben.

Der Aufsichtsrat hat damit den Abhängigkeitsbericht des Vorstands und den Prüfungsbericht des Abschlussprüfers seinerseits geprüft.

### Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2025

Der Vorstand hat den Mitgliedern des Aufsichtsrats die im zusammengefassten Lagebericht 2025 enthaltene nichtfinanzielle Erklärung der Hapag-Lloyd AG und des Konzerns für das Geschäftsjahr 2025 (im Folgenden als „zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ bezeichnet) rechtzeitig zur Vorbereitung der eigenen Prüfung vorgelegt. Die Erklärung ergänzt die Finanzberichterstattung um die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (im Folgenden „EU-Taxonomie“) sowie die §§ 315b und 315c in Verbindung mit 289b bis 289e des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB).

Der Aufsichtsrat hat eine externe betriebswirtschaftliche Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2025 im Rahmen einer Limited Assurance beauftragt. Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Hamburg, hat eine externe betriebswirtschaftliche Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung nach dem International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised) im Rahmen einer Limited Assurance durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung keine Einwendungen.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 25. März 2026 das Ergebnis der Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung behandelt und einer eingehenden Prüfung – nach Erläuterung der Vorlage durch den Vorstand und im Beisein des Prüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete – unterzogen. Der Aufsichtsrat konnte sich dabei von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsvermerks überzeugen, nahm das Ergebnis des Prüfers zustimmend zur Kenntnis und verabschiedete die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung 2025 in seiner Sitzung am 25. März 2026.

### Dank

Der Aufsichtsrat bedankt sich sehr herzlich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns für das große persönliche Engagement und die sehr erfolgreich geleistete Arbeit im vergangenen Geschäftsjahr.

### Verabschiedung dieses Berichts

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht mit Beschluss vom 25. März 2026 gemäß § 171 Abs. 2 AktG verabschiedet.

Hamburg, den 25. März 2026

Für den Aufsichtsrat

Karl Gernandt  
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)





# ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

<b>21 GRUNDLAGEN DES KONZERNS</b>	<b>40 PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT</b>	<b>72 NACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG</b>
21 Geschäftstätigkeit	40 Prognosebericht	72 1. Allgemeine Informationen
22 Konzernstruktur	42 Risiko- und Chancenbericht	95 2. Umweltinformationen
23 Geschäfts- und Wettbewerbsumfeld		125 3. Soziale Informationen
24 Konzernsteuerung		139 4. Governance-Informationen
27 Forschung und Entwicklung	<b>53 ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG</b>	148 5. Anhänge zur Nachhaltigkeitserklärung
28 Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG	53 Grundlagen der Corporate Governance und Unternehmensstruktur	
28 Dividendenpolitik und Dividendenvorschlag	54 Angaben zu Unternehmensführung und Corporate Governance	<b>155 ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS DER HAPAG-LLOYD AG</b>
		155 Allgemeine Grundlagen / Vorbemerkungen
<b>29 WIRTSCHAFTSBERICHT</b>	<b>67 SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN</b>	155 Wirtschaftsbericht
29 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	67 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen	159 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht
29 Branchenspezifische Rahmenbedingungen		160 Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen
30 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage		
31 Ertragslage des Konzerns		
34 Finanzlage des Konzerns		
38 Vermögenslage des Konzerns		
39 Zielerreichungsgrad der Prognose		
39 Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf		





## GRUNDLAGEN DES KONZERNS

Der Lagebericht der Hapag-Lloyd AG und der Konzernlagebericht sind nach § 315 Abs. 5 in Verbindung mit § 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst. Die Hapag-Lloyd AG spezifischen Angaben werden im Kapitel [Erläuterungen zum Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG](#) dargestellt.

### GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Hapag-Lloyd Konzern gehört zu den weltweit führenden Containerlinienreedereien. Das Kerngeschäft umfasst den Seetransport von Containern von Hafen zu Hafen mittels eigener und gecharterter Schiffe sowie den dazugehörigen Hinterlandtransport von Tür zu Tür. Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd sein Engagement im Terminalbereich in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Die Geschäftsaktivitäten sind daher in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur gegliedert.

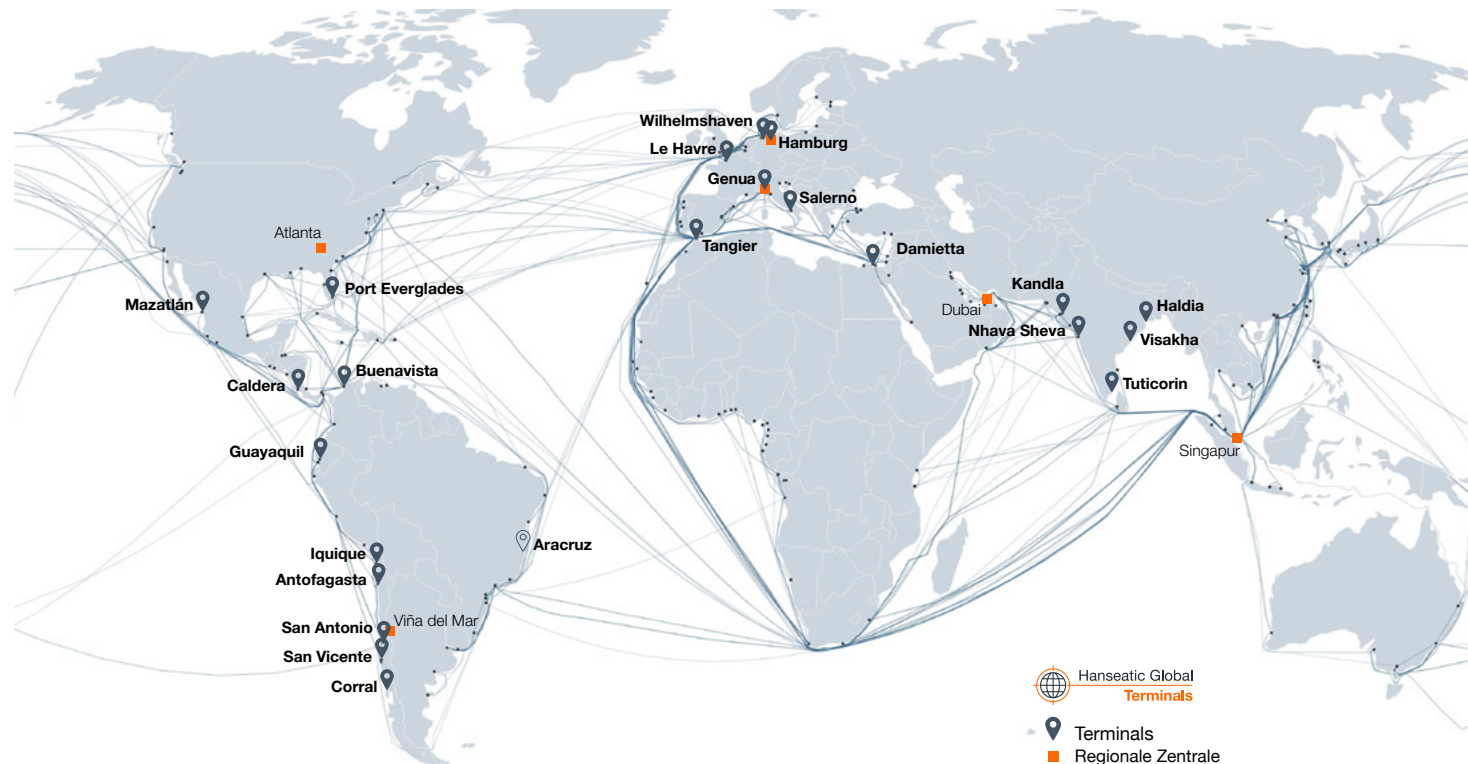
### SEGMENT LINIENSCHIFFFAHRT

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 31. Dezember 2025 aus 301 Containerschiffen (31. Dezember 2024: 299) mit einer Transportkapazität von 2,4 Mio. TEU (31. Dezember 2024: 2,3 Mio. TEU). Das Segment ist mit 396 Vertriebsstellen in 139 Ländern vertreten (31. Dezember 2024: 397 Vertriebsstellen in 139 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 133 Diensten (31. Dezember 2024: 113 Dienste) weltweit. Im Geschäftsjahr 2025 betreute der Geschäftsbereich global 27.400 Kunden (2024: 29.200).

### SEGMENT TERMINAL & INFRASTRUKTUR

Zum 31. Dezember 2025 war Hapag-Lloyd im Segment Terminal & Infrastruktur an 21 Containerterminals in Europa, Lateinamerika, den USA, Indien und Nordafrika beteiligt. Zudem ist Hapag-Lloyd an dem am Bilanzstichtag noch im Bau befindlichen Terminal in Damietta, Ägypten, beteiligt. Dieser neue Terminal hat im Februar 2026 den kommerziellen Betrieb aufgenommen. Neben den Terminalaktivitäten werden an einigen Standorten ergänzende Logistikdienstleistungen angeboten. Das Segment tritt unter dem Markennamen Hanseatic Global Terminals (HGT) auf.

#### Hapag-Lloyd Liniennetzwerk und Terminals





Im März 2025 wurde eine 60 %-Beteiligung an CNMP LH erworben, dem Betreiber des Atlantique Container Terminals in Le Havre. Dadurch wurde ein strategisch wichtiger Zugang zum französischen Markt gesichert.

Im Dezember 2025 hat Hanseatic Global Terminals eine Vereinbarung mit der Imetame Group für eine Investition in 50 % der Anteile an der Imetame Logística Porto (ILP) unterzeichnet. Im Rahmen der Vereinbarung werden beide Partner den neuen Containerterminal „Hanseatic Global Terminals Aracruz“ entwickeln und betreiben. Der Terminal mit einer Kapazität von rund 1,2 Mio. TEU soll 2028 in Betrieb genommen werden.

### Funktionale Währung des Konzerns

Der Hapag-Lloyd Konzern ist in einem internationalen Geschäftsumfeld tätig. Transaktionen werden überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit und die entsprechende Finanzierung der Investitionen. Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und fast aller Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung erfolgt dagegen in Euro.

## KONZERNSTRUKTUR

Die Hapag-Lloyd AG ist die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und gleichzeitig die größte operative Einzelgesellschaft des Konzerns. Operativ stellt sich die Konzernstruktur wie folgt dar:



Alle sechs Regionen des Segments Linienschifffahrt weisen eine identische Organisationsstruktur auf. Diese sogenannte Blueprint Organization ermöglicht in Verbindung mit dem Einsatz eines global einheitlichen IT-Systems, welches die gesamte Transportkette abdeckt, einen standardisierten Informationsaustausch zwischen der Zentrale und den Regionen.

Die Terminalaktivitäten des Konzerns werden im Geschäftssegment Terminal & Infrastruktur zusammengefasst und über die Hapag-Lloyd Terminal Holding mit Sitz in Rotterdam gesteuert.



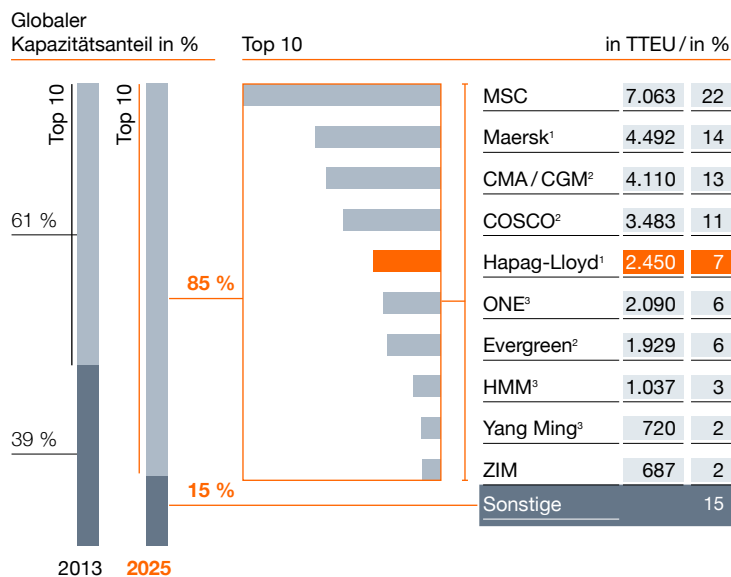


## GESCHÄFTS- UND WETTBEWERBSUMFELD

### Segment Linienschifffahrt

Die Linienschifffahrtsbranche wird im Wesentlichen durch zehn große, weltweit tätige Containerlinienreedereien geprägt, die zusammen einen Marktanteil von ca. 85 % der Gesamtkapazität auf sich vereinen (31. Dezember 2024: ca. 85 %). Daneben gibt es eine Vielzahl mittelgroßer und kleiner Wettbewerber, die sich primär auf intrakontinentale Verbindungen spezialisiert haben.

### Flottenkapazität und Marktanteil der größten Containerlinienreedereien in TTEU 2025



<sup>1</sup> Gemini Cooperation  
<sup>2</sup> Ocean Alliance  
<sup>3</sup> Premier Alliance  
Quelle: Drewry Q4 2025, MDS Transmodal Januar 2026

Vereinbarungen über die gemeinsame Nutzung von Schiffen („Vessel Sharing Agreements“) sowie Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerlinienschifffahrt, da sie ein umfassenderes Angebot an Liniendiensten ermöglichen und durch die bessere Auslastung zur Reduzierung von Stückkosten und Treibhausgasemissionen beitragen. Bis zum 31. Januar 2025 arbeitete Hapag-Lloyd im Rahmen der „THE Alliance“ gemeinsam mit ONE, HMM und Yang Ming auf den zentralen Ost-West-Fahrtgebieten zusammen. Ab dem 1. Februar 2025 wurde diese Partnerschaft durch die Gemini Cooperation abgelöst, in der Hapag-Lloyd nun gemeinsam mit Maersk auf den bedeutenden Ost-West-Fahrtgebieten kooperiert.

Nach der Auflösung der „2M Alliance“, bestehend aus den Marktführern MSC und Maersk, zum 31. Januar 2025 bestehen zwei weitere große Allianzen: die „Ocean Alliance“, die CMA CGM, COSCO (einschließlich des Tochterunternehmens OOIL) und Evergreen umfasst, sowie die aus der THE Alliance heraus neu gegründete „Premier Alliance“ von ONE, HMM und Yang Ming.

### Segment Terminal & Infrastruktur

Über ihre weltweit agierenden Terminalgesellschaften, wie beispielsweise China COSCO Shipping, APM Terminals (Maersk) oder TIL (MSC), zählen die größten Containerlinienreedereien auch gleichzeitig zu den größten Betreibern von Containerterminals. Daneben gibt es ein paar wenige große, weltweit agierende Terminalbetreiber wie PSA International, Hutchinson Ports oder DP World sowie eine Vielzahl von kleineren privaten und staatlichen Anbietern, die meist nur in einem Land oder auf einem Kontinent tätig sind.

Die Nachfrage nach Containertransporten und somit der Containerumschlag an den Terminals ist stark von der Entwicklung der

Weltwirtschaft und dem Welthandel sowie dem Im- und Export-Markt des jeweiligen Einzugsgebiets des Terminals abhängig. Die Wettbewerbsposition der einzelnen Terminals wird zusätzlich durch eine Reihe von lokalen Faktoren beeinflusst, wie beispielsweise der Anzahl der Wettbewerber im Einzugsgebiet, der Tiefe des Hafenbeckens und der Zufahrt, der Distanz zu den Hauptabnehmern der Güter und der Qualität der Hinterlandanbindung über Bahn, Straße oder Binnenschiffe.

### Regulatorische Rahmenbedingungen

Das Geschäft von Hapag-Lloyd unterliegt einer Vielzahl von internationalen und länderspezifischen regulatorischen und rechtlichen Vorschriften. Zum Geschäftsbetrieb ist der Besitz von Genehmigungen, Lizenzen und Zertifikaten notwendig.

### Segment Linienschifffahrt

Für die Linienschifffahrt sind insbesondere die Einhaltung des International Safety Management (ISM) Code, der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs regelt, des International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code und des ILO-Seearbeitsübereinkommens (MLC – Maritime Labour Convention) hervorzuheben. Der ISPS-Code schreibt die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Häfen fest und dient auf diese Weise der Sicherheit in der Lieferkette. Im MLC werden grundlegende Beschäftigungs- und Sozialrechte des Seepersonals festgelegt. Daneben gibt es zahlreiche länderspezifische Regularien, wie zum Beispiel sogenannte Advance Manifest Rules, die gewisse Offenlegungspflichten bezüglich der Ladung des Schiffs festschreiben. Die Einhaltung internationaler Regularien und Bestimmungen wie zum Beispiel Embargo- und Sanktionsvorschriften ist Grundvoraussetzung für die Leistungserbringung.





Das Geschäft unterliegt zudem einer Vielzahl nationaler und internationaler umweltspezifischer Vorschriften, insbesondere zum Schutz der Meere und zur Reduzierung von Treibhausgasen. Zu den wichtigsten Regelungen zählen die seit 2023 weltweit geltenden Energieeffizienzvorschriften, die eine kontinuierliche Reduzierung der CO<sub>2</sub>e-Intensität kommerzieller Schiffe vorsehen (Carbon Intensity Indicator). Die EU hat außerdem beschlossen, die kommerzielle Schifffahrt zwischen 2024 und 2026 schrittweise in das europäische Emissionshandelssystem (ETS) einzubeziehen. Dieses deckt die Treibhausgasemissionen von Reisen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sowie 50 % der Strecken zwischen einem EWR-Hafen und einem Nicht-EWR-Hafen ab. 2025 ist zusätzlich die FuelEU Maritime-Verordnung in Kraft getreten, die eine kontinuierliche Reduzierung der Treibhausgasintensität der verwendeten Brennstoffe für Schiffe vorschreibt, die EU-Häfen anlaufen.

Um den CO<sub>2</sub>e-Ausstoß nachhaltig zu reduzieren, hat Hapag-Lloyd daher Maßnahmen initiiert, die zu einer Senkung des Brennstoffverbrauchs führen. Diese beinhalten den Einsatz neuer, effizienter Schiffe, die Modernisierung der Bestandsflotte durch technische Maßnahmen und die Hebung von Netzwerkeffizienzen beispielsweise durch die Drosselung der Fahrtgeschwindigkeit. Darüber hinaus soll der Anteil von CO<sub>2</sub>e-armen oder -neutralen Brennstoffen sukzessive ausgeweitet werden.

#### Segment Terminal & Infrastruktur

Die maßgeblichen rechtlichen Rahmenbedingungen und Regularien für Containerterminals sind häufig nationalen oder sogar lokalen Ursprungs. Eine wichtige Ausnahme hiervon ist der auch für die internationale Schifffahrt geltende ISPS-Code, der die Maßnahmen zur Organisation einer sicheren maritimen Transportkette regelt.

In den einzelnen Ländern, in denen sich die Terminals befinden, gibt es rechtliche Rahmenbedingungen, die die Branche regulieren, Investitionen fördern und die Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Sektors sicherstellen sollen. Ein wichtiger Aspekt ist hier das Konzessionssystem für private Betreiber, das es in vielen Ländern gibt. Die Terminals werden dabei nach dem sogenannten Landlord-Modell bewirtschaftet, bei dem der Hafen, die Hafenverwaltung oder der Staat Eigentümerin der Hafenterrassen ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Die privaten Terminalbetreiber sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Hafen- und staatliche Behörden kontrollieren die Konzessionäre, vor allem in Fragen des freien Wettbewerbs und beim diskriminierungsfreien Zugang der Reedereien zu den Terminals. Weitere wichtige rechtliche Bestimmungen betreffen die Arbeitssicherheit sowie den Umwelt- und Klimaschutz.

### KONZERNSTEUERUNG

#### Steuerungskennzahlen

Die finanziellen Steuerungskennzahlen des Konzerns sowie für beide Geschäftssegmente sind das EBITDA und das EBIT. Während das EBIT ein Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse ist, ist das EBITDA ein Indikator für die Erzielung von Brutto-Cashflows und wird zudem als wichtige Steuerungsgröße für Investitions- und Finanzierungsentscheidungen verwendet.

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ergibt sich aus den in einer Periode erzielten Umsatzerlösen, dem sonstigen betrieblichen Ergebnis, dem Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und dem Ergebnis aus

Beteiligungen abzüglich der angefallenen operativen Aufwendungen ohne Berücksichtigung der Abschreibungen. Für die Berechnung des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT) wird das EBITDA um Abschreibungen vermindert.

Wesentliche Einflussfaktoren für die Entwicklung der operativen Ergebnisgrößen sind die Transportmenge und Frachtrate im Segment Linienschifffahrt beziehungsweise die Umschlagsmenge im Segment Terminal & Infrastruktur, operative Kosten, wie Transport- und Personalaufwendungen, sowie der Wechselkurs des US-Dollar zum Euro.

Die Steuerung der Frachtraten im Segment Linienschifffahrt ist infolge der starken Abhängigkeit von Marktkapazität und Marktnachfrage nur unter Einschränkungen möglich. Die Transportmenge ist sowohl von der Wettbewerbssituation in der Linienschifffahrt als auch von der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung und der daraus resultierenden Nachfrage nach Transportdienstleistungen abhängig. Ein wesentlicher Hebel der Steuerungskennzahlen EBITDA und EBIT ist daher ein effizientes Kostenmanagement. Dieses wird von einer integrierten Informationstechnologie unterstützt, die frühzeitig die nötigen Daten zur Steuerung beziehungsweise zur Umsetzung und zum Nachhalten der Kostensenkungsmaßnahmen liefert. Die Kostenbasis in der Linienschifffahrt wird maßgeblich von externen Faktoren beeinflusst, insbesondere von der Entwicklung der Bunkerpreise, die eng mit der Rohölpreisentwicklung korrelieren und starken Schwankungen unterliegen. Zur Kompensation dieser Kosten wird in der Regel ein Bunkerzuschlag auf die Frachtrate erhoben. Die Durchsetzbarkeit solcher Zuschläge ist jedoch von der jeweiligen Marktsituation abhängig. Eine Absicherung des Risikos von Bunkerpreisschwankungen durch Derivate erfolgt nur in Ausnahmefällen. Im Geschäftsjahr 2025





wurden keine entsprechenden Sicherungsgeschäfte durchgeführt. Aufgrund der weltweiten operativen Geschäftsaktivitäten beeinflussen zudem Wechselkursschwankungen in erheblichem Maße die Höhe der Kosten.

### Rendite auf das investierte Kapital

Hapag-Lloyd strebt eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital, die zumindest den gewichteten Kapitalkosten des Unternehmens entspricht. Aus diesem Grund wird die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) als zusätzliche strategische Messgröße verwendet.

Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit after Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich damit im Zusammenhang stehender Steuern, mit dem durchschnittlichen investierten Kapital in der Berichtsperiode (Invested Capital). Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrts- und Terminalunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung der Rendite auf das investierte Kapital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

### Berechnung Return on Invested Capital auf Konzernbasis

	Mio. EUR		Mio. USD	
	2025	2024*	2025	2024*
Langfristige Vermögenswerte <sup>1</sup>	20.470,1	22.588,3	24.065,7	23.477,2
Vorräte	577,9	630,6	679,4	655,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.966,3	2.447,1	2.311,7	2.543,4
Übrige kurzfristige Vermögenswerte <sup>1</sup>	533,4	432,6	627,1	449,7
<b>Vermögenswerte</b>	<b>23.547,7</b>	<b>26.098,7</b>	<b>27.683,9</b>	<b>27.125,7</b>
Rückstellungen	1.132,3	1.569,2	1.331,2	1.631,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.203,8	2.765,9	2.590,9	2.874,8
Sonstige Schulden	1.196,2	1.809,6	1.406,3	1.880,8
<b>Schulden</b>	<b>4.532,3</b>	<b>6.144,7</b>	<b>5.322,8</b>	<b>6.386,5</b>
<b>Investiertes Kapital</b>				
zum Ende der Berichtsperiode	19.015,4	19.954,0	22.355,5	20.739,2
am Anfang der Berichtsperiode	19.813,1	16.171,2	20.739,2	17.912,0
Durchschnittlich investiertes Kapital	19.414,3	18.062,6	21.547,3	19.325,6
EBIT	949,9	2.577,5	1.073,1	2.788,1
Ertragsteuern (auf EBIT entfallend) <sup>2</sup>	70,6	70,3	79,7	76,0
<b>Operatives Ergebnis nach Steuern (NOPAT)</b>	<b>879,3</b>	<b>2.507,2</b>	<b>993,4</b>	<b>2.712,1</b>
<b>Rendite auf das investierte Kapital (ROIC, annualisiert in %)</b>			<b>4,6 %</b>	<b>14,0 %</b>

<sup>1</sup> Ohne zinstragende Vermögenswerte

<sup>2</sup> Ohne Steuern auf Einkommen aus zinstragenden Vermögenswerten

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum im Konzernanhang des Konzernabschlusses“ verwiesen.

Für das Geschäftsjahr 2025 ergab sich eine Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 4,6 % nach 14,0 % im Jahr 2024. Damit lag die Kapitalverzinsung unter den durchschnittlichen Kapitalkosten nach Ertragsteuern von 9,4 % (31. Dezember 2024: 9,6 %)¹.

### Nichtfinanzielle Grundlagen

Die nachfolgend aufgeführten nichtfinanziellen Grundlagen bilden wichtige Informationen zum Verständnis von Hapag-Lloyd als Linienreederei und Terminalbetreiber ab, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen verwendet.

### Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. Dezember 2025 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 301 Containerschiffen (31. Dezember 2024: 299). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC- (ISPS-) Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

Die Stellplatzkapazität der Flotte betrug zum 31. Dezember 2025 2.450 TTEU und ist somit gegenüber dem 31. Dezember 2024 (2.346 TTEU) um 4,4 % gestiegen. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. Dezember 2025 60 % der Flotte im Eigentum (31. Dezember 2024: 58 %). Im Geschäftsjahr 2025 wurden vier Neubauten mit einer Kapazität von jeweils 23.664 TEU in Dienst gestellt. Die Schiffe sind mit einem Hochdruck-Dual-Fuel-Motor, der sowohl mit LNG als auch mit konventionellem Brennstoff betrieben werden kann, ausgestattet. Insgesamt setzte Hapag-Lloyd per 31. Dezember 2025 13 Schiffe mit Hochdruck-Dual-Fuel-Motoren ein.

¹ Der Kapitalkostensatz entspricht den geschätzten durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten der Branche Linienschifffahrt.





2025 wurde ein Auftrag über den Bau von acht Dual-Fuel-Methanol-Containerschiffen mit einer Kapazität von jeweils 4.500 TEU unterzeichnet, die in den Jahren 2028 und 2029 ausgeliefert werden sollen. Zum 31. Dezember 2025 umfasst das Orderbuch von Hapag-Lloyd 32 Neubauten mit einer Gesamtkapazität von 349 TTEU.

Das kapazitätsgewichtete Durchschnittsalter der Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum 31. Dezember 2025 11,5 Jahre (31. Dezember 2023: 11,0 Jahre). Damit lag es leicht über dem Durchschnittsalter der zehn größten Containerlinienreedereien von 11,1 Jahren.

2025 stieg der Bunkerverbrauch der Hapag-Lloyd Flotte um 6,6 % auf 5,0 Mio. Tonnen. Dies ist auf eine um 8,2 % höhere Transportmenge sowie die anhaltenden Umleitungen von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung zurückzuführen.

Zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>e-Ausstoßes und Erhöhung der Stellplatzkapazität hat Hapag-Lloyd 2022 ein Optimierungsprogramm für die Bestandsflotte initiiert. Seitdem wurden 132 Schiffe modernisiert.

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum 31. Dezember 2025 über 2,1 Mio. (31. Dezember 2024: 2,1 Mio.) eigene und gemietete Container mit einer Kapazität von 3,7 Mio. TEU (31. Dezember 2024: 3,7 Mio. TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 31. Dezember 2025 69 % (31. Dezember 2024: 65 %). 2025 wurden neue Container mit einer Gesamtkapazität von 230 TTEU bestellt.

### Struktur der Schiffs- und Containerflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2022
Anzahl der Schiffe	301	299	266	251
davon				
Eigene Schiffe <sup>1</sup>	135	131	123	121
Gecharterte Schiffe	166	168	143	130
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	2.450	2.346	1.972	1.797
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	3.708	3.654	2.975	2.972

<sup>1</sup> Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

### Linienetzwerk

Bis zum 31. Januar 2025 arbeitete Hapag-Lloyd im Rahmen der THE Alliance gemeinsam mit ONE, HMM und Yang Ming zusammen. Ab dem 1. Februar 2025 wurde diese Partnerschaft durch die Gemini Cooperation abgelöst, in der Hapag-Lloyd nun gemeinsam mit Maersk auf den bedeutenden Ost-West-Fahrtgebieten kooperiert. Im Zuge der neuen Partnerschaft wurde eine umfassende Überarbeitung des Linienetzwerks durchgeführt. Das neue Hub-and-Spoke-Netzwerk verbindet große interkontinentale Dienste mit regionalen Shuttles und zeichnet sich durch eine branchenführende Fahrplanzuverlässigkeit von rund 90 % aus.

Das gesamte Linienetzwerk von Hapag-Lloyd, inklusive der Gemini Cooperation, umfasste zum 31. Dezember 2025 133 Dienste (31. Dezember 2024: 113 Dienste). Der deutliche Anstieg ist primär auf die neue Netzwerkstruktur der Gemini Cooperation zurückzuführen.

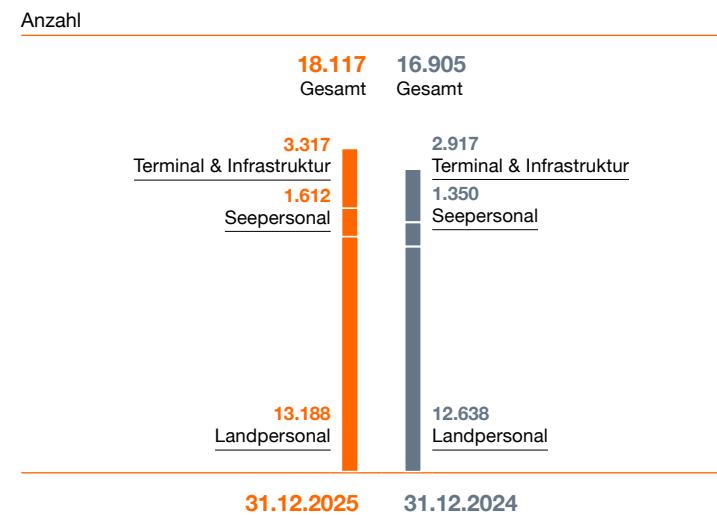
### Hapag-Lloyd Liniendienste

Anzahl	
Afrika & intraregionale Fahrtgebiete	79
Atlantik	16
Pazifik	18
Asien – Europa	20

### Personal

Zum 31. Dezember 2025 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 18.117 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31. Dezember 2024: 16.905). Der Anstieg ist insbesondere auf den Ausbau des Landpersonals im Segment Linienschiffahrt sowie die Übernahme eines französischen Seehafenterminals in Le Havre im abgeschlossenen Geschäftsjahr zurückzuführen.

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter





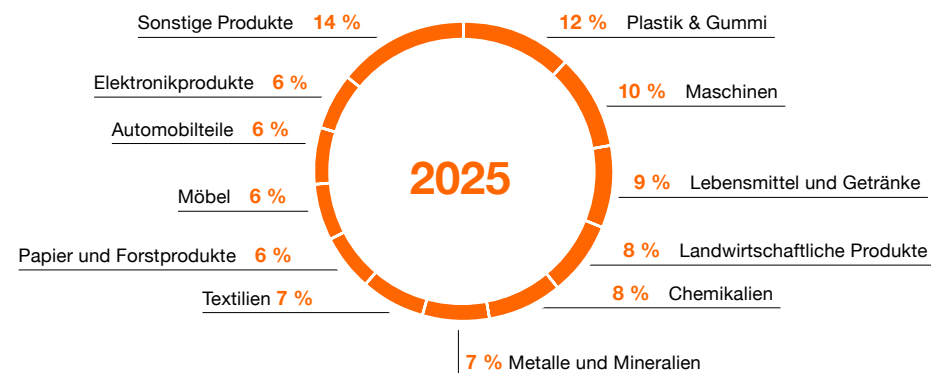
## Kunden

Hapag-Lloyd setzt in der Linienschifffahrt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio, bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern. Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 36 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 % des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2025 Transportaufträge für 27.400 Kunden (Vorjahreszeitraum: 29.200 Kunden) durchgeführt.

Die Aufteilung der transportierten Güter nach Produktkategorien zeigt eine relativ ausgewogene Verteilung. Keine einzelne Produktkategorie hatte im vergangenen Geschäftsjahr einen Anteil von mehr als 12 % (Vorjahreszeitraum: 12 %).

## Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2025

in %



Somit ist der Einfluss von Konjunkturzyklen einzelner Branchen auf die Entwicklung der Transportmenge relativ gering. Das sorgt – normale Konjunkturverhältnisse vorausgesetzt – für eine kontinuierliche Entwicklung der transportierten Menge.

Die Kunden im Segment Terminal & Infrastruktur sind hauptsächlich die weltweit operierenden Containerreedereien sowie große Im- und Exporteure. Das Hapag-Lloyd Linienschifffahrtssegment zählt daher zu den größten Kunden des Segments Terminal & Infrastruktur.

## FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Entwicklungsaktivitäten bei Hapag-Lloyd konzentrieren sich auf das Segment Linienschifffahrt und lassen sich in die Bereiche IT & Digitalisierung sowie Schiffstechnik und das Testen neuer Brennstoffe und Antriebstechnologien im Rahmen der Dekarbonisierungsstrategie aufteilen. Die Abteilung Fleet Innovation & Technologies ist für die Entwicklung und Implementierung von effizienzsteigernden technischen Lösungen, wie zum Beispiel neuen Propellerentwürfen, für die Flotte verantwortlich. Zudem wird in Abstimmung mit der Nachhaltigkeitsabteilung der Einsatz neuer Brennstoffe und Antriebstechniken zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>e-Ausstoßes getestet. Der gesamtheitliche Ansatz zur kontinuierlichen Verbesserung der Klimabilanz für die Erfüllung der Transportaufgabe umfasst weiterhin eine Steigerung der Ladekapazitäten sowie der Flexibilität beim Stau und Umschlag der Ladung.





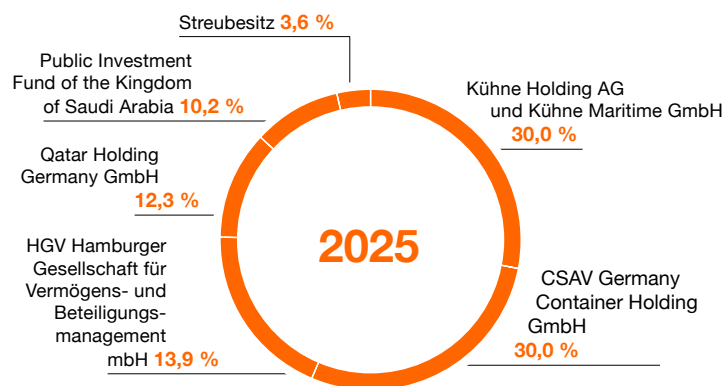
Die digitale Transformation ist eine strategische Priorität für Hapag-Lloyd und in allen Geschäftsbereichen verankert. In enger Zusammenarbeit zwischen der IT-Abteilung und den Fachbereichen entstehen integrierte Lösungen, die moderne Technologien wie Robotic Process Automation, Process Mining, Cloud-Computing und künstliche Intelligenz nutzen. Eines der wichtigsten Entwicklungsprojekte ist dabei die Weiterentwicklung des Freight Information System (FIS), der zentralen IT-Plattform für den Betrieb, Vertrieb und Kundenservice im Segment Linienschifffahrt. Darüber hinaus wurde zur Verbesserung von Transparenz und Effizienz in der Lieferkette ein Großteil der Containerflotte mit Fernüberwachungstechnologie ausgestattet. Die gewonnenen Daten dienen dazu, Prozessabläufe zu optimieren und neue, kundenorientierte Dienstleistungen zu entwickeln. Die erforderlichen Entwicklungskapazitäten sowie das Know-how werden an den IT-Standorten Hamburg, Danzig und Chennai sowie gemeinsam mit Partnern kontinuierlich ausgebaut.

Die Aufwendungen für Entwicklung beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 119,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 115,2 Mio. EUR). Dies entspricht einem Anteil am Konzernumsatz von 0,6 % (Vorjahr: 0,6 %). Die Investitionen in zu aktivierende selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte lagen im Geschäftsjahr 2025 bei 46,4 Mio. EUR (Anteil am Konzernumsatz: 0,2 %), nach 23,5 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum (Anteil am Konzernumsatz: 0,2 %).

### AKTIONÄRSSTRUKTUR DER HAPAG-LLOYD AG

Die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG zeichnet sich durch fünf Großaktionäre aus, die zusammen 96,4 % des Grundkapitals der Gesellschaft halten. Zum 31. Dezember 2025 war die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG unverändert zum 31. Dezember 2024:

**Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG**  
in %



Die Aktionäre CSAV, die Kühne Maritime GmbH und die HGV haben sich in einer bis zum 31. Dezember 2026 gültigen Aktionärsvereinbarung geeinigt, ihre Stimmrechte an den Aktien der Hapag-Lloyd AG durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht auszuüben. CSAV und die Kühne Maritime GmbH haben die Aktionärsvereinbarung im September 2024 bilateral bis zum 31. Dezember 2030 verlängert.

### DIVIDENDENPOLITIK UND DIVIDENDENVORSCHLAG

Grundsätzlich strebt Hapag-Lloyd im Rahmen der handelsrechtlichen und finanzwirtschaftlichen Möglichkeiten an, eine Dividende von mindestens 30 % des Konzernergebnisses auszuschütten. Ausschüttungsgrundlage ist der handelsrechtliche Bilanzgewinn der Hapag-Lloyd AG, über dessen Verwendung gemäß deutschem Recht die Hauptversammlung beschließt. Für das Geschäftsjahr 2025 schlagen der Vorstand und der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG der Hauptversammlung die Zahlung einer Dividende von 3,00 EUR je Aktie vor (Vorjahr: 8,20 EUR je Aktie). Dies entspricht einer Ausschüttungsquote bezogen auf das Konzernergebnis von 57 % (Vorjahr: 60 %).





# WIRTSCHAFTSBERICHT

## GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Entwicklung des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und Terminaldienstleistungen von großer Bedeutung.

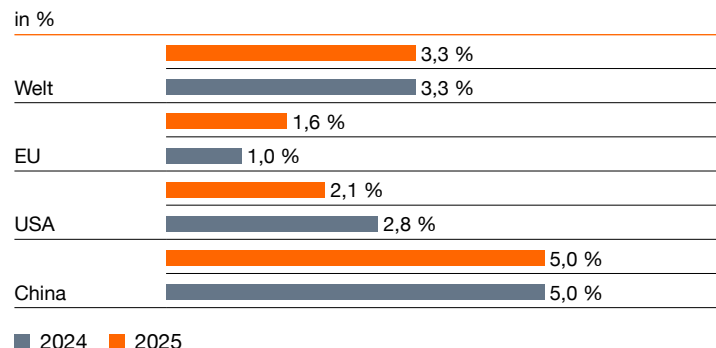
Die Weltwirtschaft zeigte sich im Jahr 2025 trotz geopolitischer Unsicherheiten insgesamt robust. Der Internationale Währungsfonds (IWF) schätzt das globale Wachstum für 2025 auf 3,3 % und damit auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Gleichzeitig legte der Welthandel um 4,1 % zu. Die wirtschaftliche Entwicklung wurde insbesondere durch Investitionen im Technologiesektor gestützt.

Die chinesische Wirtschaftsleistung wuchs im Jahr 2025 um 5,0 %. Das Wachstum wurde durch staatliche Stützungsmaßnahmen und einen starken Export getragen, der um 6,1 % zulegen, während die Importe nur um 0,5 % zulegten (National Bureau of Statistics of China, Januar 2026). Die Hauptabnehmer chinesischer Waren sind die USA und Europa.

Das Wirtschaftswachstum der USA lag im Jahr 2025 mit 2,1 % unter dem Niveau des Vorjahres (2024: 2,8 %). Wachstumstreiber waren der private Konsum, höhere Staatsausgaben sowie Investitionen in die IT-Infrastruktur, während der Government Shutdown im Schlussquartal die wirtschaftliche Aktivität dämpfte (IWF, Januar 2026). Die Importe stiegen um 4,3 % (Vorjahr: 6,1 %) und die Exporte um 5,7 % (Vorjahr: 1,6 %) (Bureau of Economic Analysis, Februar 2026).

Mit einem Zuwachs von 1,6 % verzeichnete die Europäische Union im Jahr 2025 ein höheres Wirtschaftswachstum als im Vorjahr (1,0 %). Dies ist insbesondere auf ein leicht positives Wachstum in Deutschland nach zwei Jahren der Rezession zurückzuführen. Der Export von Gütern aus der EU stieg im Jahr 2025 um 2,0 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, die Importe stiegen um 2,4 % (Eurostat, Februar 2026).

### Wirtschaftswachstum 2024 und 2025



Quelle: IWF, Januar 2026; National Bureau of Statistics of China, Januar 2026; Eurostat, Januar 2026

Der Preis für Brent Rohöl notierte per 31. Dezember 2025 bei 60,85 USD pro Barrel, 18,5 % unter dem Jahresschlusskurs 2024 von 74,64 USD pro Barrel. Hauptursachen waren eine gedämpfte Nachfrage sowie Produktionssteigerungen innerhalb der OPEC+. Geopolitische Ereignisse und Konflikte führten nur zeitweise zu Preiserhöhungen, konnten den Gesamtabwärtstrend jedoch nicht aufhalten (U.S. Energy Information Administration, Januar 2026).

Bunker mit niedrigem Schwefelgehalt (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam) notierte zum 31. Dezember 2025 mit 372 USD / t um 26,2 % niedriger als zum Jahresschlusskurs 2024 von 504 USD / t (S&P Global Commodity Insights, Bloomberg).

## BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die beiden Segmente Linienschifffahrt und Terminal & Infrastruktur werden im Wesentlichen von den gleichen volkswirtschaftlichen Entwicklungen, insbesondere dem internationalen Handel, bestimmt.

Die weltweite Containertransportmenge ist im Jahr 2025 um 4,7 % gestiegen, nach 6,5 % im Jahr 2024 (Container Trades Statistics, CTS, Februar 2026). Besonders die Exporte aus Fernost trugen maßgeblich zu diesem Wachstum bei. Allerdings zeigte sich auf der wichtigen Route von Fernost nach Nordamerika ein abweichender Trend: Hier lag das Transportvolumen um 4,1 % unter dem Vorjahresniveau. Verantwortlich für diese Entwicklung war vor allem die neue US-Zollpolitik, die im Jahresverlauf zu einer volatilen Nachfrage mit teils erheblichen monatlichen Schwankungen geführt hat.

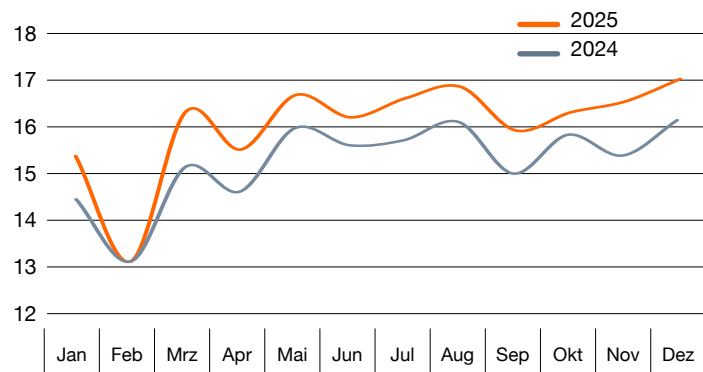
Mit einem Plus von 5,6 % entwickelten sich die Transporte zwischen Europa und Lateinamerika ebenfalls sehr positiv. Die Verkehre zwischen Europa und Nordamerika stiegen dagegen mit 0,5 % nur leicht an.





### Monatliche globale Containertransportmengen

in Mio. TEU

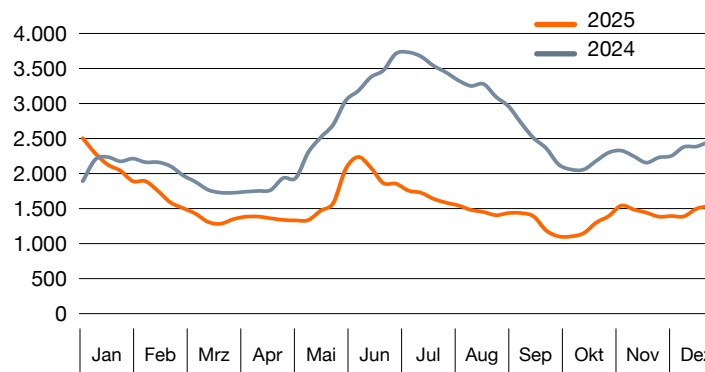


Quelle: CTS, Februar 2026

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), der die Spotraten auf den wichtigsten Handelsrouten ab Shanghai abbildet, lag im Jahr 2025 deutlich unter dem Vorjahresniveau. Zum Jahresende notierte der Index bei 1.656 USD / TEU (Vorjahr: 2.460 USD / TEU). Nach einem starken Rückgang im ersten Quartal 2025 stabilisierte sich der Index zunächst im April, ehe die temporäre Reduzierung der US-Einfuhrzölle im Mai zu einer spürbaren Belebung der Transportnachfrage und folglich zu einem Anstieg der Frachtraten führte. Mit der Normalisierung der Nachfrage sowie der Ausweitung der Transportkapazitäten auf den Routen zwischen Fernost und Nordamerika gaben die Spotraten im weiteren Jahresverlauf wieder nach. Zum Jahresende führte die saisonale Belebung der Nachfrage wieder zu steigenden Frachtraten. Im Vorjahr hatte eine unerwartet hohe Nachfrage die verfügbare Transportkapazität überstiegen, was zu einem starken Anstieg der Spot-Frachtraten geführt hatte.

### Entwicklung des Shanghai Containerized Freight Index

in USD / TEU



Quelle: Shanghai Shipping Exchange, Januar 2026

### ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- Transportmenge steigt um 8,2 %, was unter anderem auf die Einführung der Gemini Cooperation zurückzuführen ist.
- Volatile Nachfrage- und Frachratenentwicklung 2025 infolge anhaltender operativer Beeinträchtigungen durch Hafengpässe und geopolitischer Spannung führte zu einem Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate im Vergleich zum Vorjahr.
- Konzern-EBIT liegt mit 949,9 Mio. EUR erwartungsgemäß unter dem Vorjahr.

### Geschäftsverlauf Hapag-Lloyd Konzern

Im Geschäftsjahr 2025 erhöhte der Konzern sein Transportvolumen deutlich. Wesentlicher Treiber war der Start der Gemini Cooperation, die zu einer spürbaren Ausweitung der transportierten Mengen beitrug. Gleichzeitig entwickelte sich die Nachfrage volatil bei einer durchschnittlichen Frachtrate unter Vorjahresniveau. Gründe für die Entwicklung waren insbesondere die veränderte Zollpolitik der USA. Belastend wirkten zudem operative Störungen in verschiedenen Seehäfen und anhaltende geopolitische Spannungen, die das Marktumfeld insgesamt beeinträchtigten. Die operative Kostenbasis stieg im Berichtsjahr an. Ausschlaggebend waren zum einen Störungen in globalen Lieferketten, zum anderen planmäßige Anlaufkosten im Zusammenhang mit dem Aufbau des neuen Gemini-Netzwerks. Der Hapag-Lloyd Konzern erwirtschaftete demzufolge im Geschäftsjahr 2025 trotz einer Steigerung des Transportvolumens mit 924,2 Mio. EUR ein geringeres Konzernergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (2.392,1 Mio. EUR).



**ERTRAGSLAGE DES KONZERNS****Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung<sup>1</sup>**

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Umsatzerlöse	18.632,8	19.111,8
Transport- und Terminalaufwendungen	-13.765,4	-12.865,4
Personalaufwendungen	-1.147,8	-1.154,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-2.238,5	-2.071,7
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-547,9	-441,8
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>933,1</b>	<b>2.578,5</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-6,6	0,2
Ergebnis aus Beteiligungen	23,3	-1,2
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>949,9</b>	<b>2.577,5</b>
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	-49,1	44,4
Ertragsteuern	23,5	-229,8
<b>Konzernergebnis</b>	<b>924,2</b>	<b>2.392,1</b>
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	909,8	2.385,5
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	14,4	6,6
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	5,18	13,57
<b>EBITDA</b>	<b>3.188,4</b>	<b>4.649,2</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>17,1</b>	<b>24,3</b>
<b>EBIT</b>	<b>949,9</b>	<b>2.577,5</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>5,1</b>	<b>13,5</b>

<sup>1</sup> Im Berichtsjahr wurde die Umsatzrealisierung von laufenden Transportaufträgen weiterentwickelt. Die sich daraus ergebenden Anpassungen wurden prospektiv erfasst. Vorjahreszahlen wurden nicht angepasst. Einzelheiten zur Umstellung sind im Konzernanhang in Kapitel „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen“ dargestellt.

**Umsatzerlöse im Konzern**

Im Geschäftsjahr 2025 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 479,0 Mio. EUR auf 18.632,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 19.111,8 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang von 2,5 % entspricht. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 0,3 Mrd. EUR beziehungsweise 1,8 % ergeben. Dieser Anstieg ist insbesondere auf ein höheres Transportvolumen (+8,2 %) bei einer um -7,8 % gesunkenen durchschnittlichen Frachtrate gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurückzuführen.

**Operative Aufwendungen im Konzern**

Die Transport- und Terminalaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2025 um 900,0 Mio. EUR auf 13.765,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12.865,4 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 7,0 % und ist auf die anhaltenden operativen Störungen in lokalen Seehäfen, die erwartungsgemäßen Anlaufkosten des Gemini-Netzwerks sowie ein höheres Transportvolumen zurückzuführen. Kompensiert wurde dies durch die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transport- und Terminalaufwendungen um 11,8 % ergeben. Darüber hinaus wirkt sich ein außerordentlicher Ertrag aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 176,2 Mio. EUR, welcher auf in den Vorjahren zurückgestellte Steuerabzugsbeträge in den operativen Aufwendungen entfällt, mit deren Inanspruchnahme in künftigen Perioden nicht mehr zu rechnen ist, positiv auf die Entwicklung aus.

Hapag-Lloyd hat im Zuge der digitalen Transformation den Prozess zur Umsatzrealisierung laufender Transportaufträge überarbeitet. Die Änderungen wurden prospektiv in der aktuellen Berichtsperiode in der

Gewinn- und Verlustrechnung erfasst und reduzierten die operativen Aufwendungen des Konzerns um 53,8 Mio. EUR. Einzelheiten zur Umstellung sind im Konzernanhang in Kapitel „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen“ dargestellt.

Die Personalaufwendungen blieben im Geschäftsjahr 2025 mit 1.147,8 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums (Vorjahreszeitraum: 1.154,4 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2025 lagen die Abschreibungen mit 2.238,5 Mio. EUR um 166,8 Mio. EUR über dem Vorjahr (Vorjahreszeitraum: 2.071,7 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus zusätzlichen Abschreibungen für erworbene Schiffe und Container. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleaste Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 1.219,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.081,9 Mio. EUR).

**Sonstiges betriebliches Ergebnis**

Das sonstige betriebliche Ergebnis setzt sich aus den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 1.138,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.276,5 Mio. EUR) sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen mit einem Betrag von 591,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 834,7 Mio. EUR) zusammen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen Wechselkursverluste (470,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 652,0 Mio. EUR) sowie IT- und Kommunikationskosten (289,9 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 290,2 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge betrafen im Wesentlichen Erträge aus Wechselkursgewinnen (428,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 674,3 Mio. EUR) sowie Erträge aus aktivierten Eigenleistungen (49,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 24,8 Mio. EUR).





### Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

Im Geschäftsjahr 2025 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf –49,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 44,4 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge auf 331,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 365,2 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Volumen an Geldmarktgeschäften. Die Geldmarktgeschäfte erzielten Zinserträge in Höhe von 177,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 258,2 Mio. EUR). Die Zinserträge aus den Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ beliefen sich auf 69,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 70,5 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinsaufwendungen und sonstigen Finanzaufwendungen auf 380,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 320,8 Mio. EUR) ergab sich im Wesentlichen aus den gestiegenen Zinsaufwendungen aus Charter-, Leasing- und Konzessionsvereinbarungen in Höhe von 207,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 164,2 Mio. EUR).

### Ertragsteuern

Im Geschäftsjahr ergab sich ein Ertrag für Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 23,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Steuer- aufwand 229,8 Mio. EUR). Die Veränderung von 253,3 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf die Entwicklung der latenten Steuern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Während die laufenden Ertragsteuern hauptsächlich als Folge von realisierten Fremdwährungs- und Kurseffekten im Bereich der inländischen Kapitalanlagen außerhalb der Tonnagebesteuerung auf 113,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 13,8 Mio. EUR) gestiegen sind, ist ein deutlicher Anstieg des Ertrags aus latenten Steuern in Höhe von 136,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: latenter Steuer- aufwand 216,0 Mio. EUR) zu verzeichnen. Der Anstieg des latenten Steuerertrags resultiert im Wesentlichen aus der Reduktion von passiven und der Bildung von aktiven latenten Steuern aufgrund von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen, die zu temporären

Differenzen in der steuerlichen Bemessungsgrundlage führen. Darüber hinaus resultiert ein Teil des latenten Ertragsteuerertrags aus der erstmaligen Bildung aktiver latenter Ertragsteuern auf Verlustvorträge.

### Konzernergebnis

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag im Berichtsjahr mit 3.188,4 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 4.649,2 Mio. EUR. Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) ist ebenfalls auf 949,9 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 2.577,5 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag mit 924,2 Mio. EUR unter dem Vorjahresergebnis von 2.392,1 Mio. EUR und setzt sich aus dem Ergebnis der Anteilseigner der Muttergesellschaft in Höhe von 909,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.385,5 Mio. EUR) und dem Ergebnis nicht beherrschender Gesellschafter in Höhe von 14,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6,6 Mio. EUR) zusammen.

Das Konzerngesamtergebnis in Höhe von –1.416,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: 3.609,9 Mio. EUR) setzt sich zusammen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 924,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.392,1 Mio. EUR) sowie dem sonstigen Ergebnis in Höhe von –2.340,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: 1.217,8 Mio. EUR). Das sonstige Ergebnis beinhaltet im Wesentlichen ein Ergebnis aus der Währungsumrechnung in Höhe von –2.362,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: 1.219,8 Mio. EUR) sowie aus der Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen aufgrund eines gestiegenen Marktzinssatzes in Höhe von 27,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11,5 Mio. EUR).

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen im Konzernanhang des Konzernabschlusses“ verwiesen.

## ERTRAGSLAGE IN DEN SEGMENTEN

### Segment Linienschifffahrt

#### Gewinn- und Verlustrechnung Linienschifffahrt

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Umsatzerlöse	18.264,6	18.754,3
Transportaufwendungen	–13.689,2	–12.783,0
davon:		
Brennstoffe und Emissionen	–2.473,8	–2.649,2
Handling und Haulage	–6.781,8	–6.305,1
Container und Repositionierung <sup>1</sup>	–1.856,7	–1.632,5
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) <sup>1</sup>	–2.576,9	–2.161,2
Veränderungen der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen <sup>2</sup>	–	–35,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–2.162,7	–1.998,5
Übrige Erlöse und Aufwendungen	–1.521,5	–1.461,4
<b>EBITDA</b>	<b>3.053,9</b>	<b>4.509,9</b>
EBITDA-Marge (%)	16,7	24,0
<b>EBIT</b>	<b>891,2</b>	<b>2.511,3</b>
EBIT-Marge (%)	4,9	13,4

<sup>1</sup> Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

<sup>2</sup> Die im Vorjahr als Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen dargestellten Beträge stellen den Unterschiedsbetrag zwischen den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der betrachteten und den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der Vorperiode dar. Mit der geänderten Erfassung von laufenden Transportaufträgen ist die Darstellung ab dem 31. Dezember 2025 hinfällig. Einzelheiten zur Umstellung sind im Konzernanhang in Kapitel „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen“ dargestellt.

**Operative Entwicklung Linienschifffahrt****Transportmenge pro Fahrtgebiet**

TTEU	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Asien – Europa	3.883	3.547
Pazifik	3.923	3.378
Atlantik	2.756	2.733
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	2.924	2.808
<b>Gesamt</b>	<b>13.486</b>	<b>12.467</b>

Die Transportmenge lag im Geschäftsjahr 2025 mit 13.486 TTEU um 8,2 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 12.467 TTEU). Die Transportmenge in den Fahrtgebieten Pazifik und Asien – Europa nahm insbesondere aufgrund erhöhter Schiffskapazitäten und des Ausbaus der Marktanteile, vor allem infolge des Gemini-Netzwerks, sowie einer parallel gestiegenen Marktnachfrage zu.

**Frachtraten pro Fahrtgebiet**

USD/TEU	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Asien – Europa	1.240	1.509
Pazifik	1.515	1.713
Atlantik	1.495	1.468
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	1.257	1.226
<b>Gesamt (gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.376</b>	<b>1.492</b>

Die durchschnittliche Frachtrate lag im Geschäftsjahr 2025 mit 1.376 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 1.492 USD/TEU) unter Vorjahresniveau (–7,8 %).

Die im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesunkene durchschnittliche Frachtrate ist maßgeblich durch die hohe im Markt verfügbare Transportkapazität im Containertransport bedingt.

**Ergebnisentwicklung Linienschifffahrt****Umsatzerlöse**

Im Geschäftsjahr 2025 sind die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt um 489,7 Mio. EUR auf 18.264,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 18.754,3 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 2,6 % entspricht. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 0,3 Mrd. EUR beziehungsweise 1,7 % ergeben. Dieser Anstieg ist insbesondere auf ein höheres Transportvolumen (+8,2 %) bei einer um 7,8 % gesunkenen durchschnittlichen Frachtrate gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurückzuführen.

**Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>**

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Asien – Europa	4.262,8	4.946,8
Pazifik	5.260,3	5.351,6
Atlantik	3.646,6	3.710,0
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	3.253,0	3.182,6
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.842,0	1.563,3
<b>Gesamt</b>	<b>18.264,6</b>	<b>18.754,3</b>

<sup>1</sup> Die Allokation der Umsatzerlöse in der oben dargestellten Tabelle erfolgt auf Basis von abgeschlossenen Schiffsreisen.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind im wesentlichen Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage und Detention) sowie Ausgleichszahlungen für Schiffsraum enthalten.

**Transportaufwendungen**

Die Transportaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2025 um 906,2 Mio. EUR auf 13.689,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12.783,0 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 7,1 %, der unter anderem aus dem gestiegenen Transportvolumen resultiert. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro milderte den Anstieg der Transportaufwendungen ab. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen von 1,4 Mrd. EUR beziehungsweise 11,9 % ergeben.

Die um 175,4 Mio. EUR auf 2.473,8 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (2.649,2 Mio. EUR) rückläufigen Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen ergaben sich vor allem durch niedrigere Aufwendungen für Brennstoffe. Während der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis im Geschäftsjahr 2025 mit 528 USD/t um 60 USD/t unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 588 USD/t lag, dämpfte der um 6,6 % auf 5,0 Mio. Tonnen gestiegene Bunkerverbrauch den Rückgang der Aufwendungen für Brennstoffe. Die Aufwendungen für CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikate stiegen um 52,6 Mio. EUR auf 136,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 84,4 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im Berichtsjahr um 576,7 Mio. EUR auf 6.781,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.305,1 Mio. EUR) gestiegen. Dieser Anstieg ist insbesondere auf höhere Lagerkosten für Container und gestiegene Aufwendungen für Inlandtransporte zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Container und Repositionierung in Höhe von 1.856,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.632,5 Mio. EUR) sind im





Wesentlichen aufgrund lokaler Störungen in den Lieferketten sowie planmäßiger Anlaufkosten des Gemini-Netzwerks gestiegen.

Der Anstieg der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) des Berichtszeitraums in Höhe von 415,7 Mio. EUR auf 2.576,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.161,2 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus den Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen, dem erhöhten Anteil mittelfristig eingecharterter Schiffe und den damit verbundenen operativen Aufwendungen (Nichtleasingkomponenten) sowie gestiegenen Kanalkosten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

### Abschreibungen

Im Geschäftsjahr 2025 sind die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahr um 164,1 Mio. EUR auf 2.162,7 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 1.998,5 Mio. EUR). Sie ergaben sich im Wesentlichen aus den planmäßigen Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 2.018,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.840,3 Mio. EUR).

### Operatives Ergebnis

Das Ergebnis des Segments Linienschifffahrt liegt im Geschäftsjahr 2025 unter dem Ergebnis des Vorjahreszeitraums. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Linienschifffahrt lag bei 3.053,9 Mio. EUR, nach 4.509,9 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum, und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) bei 891,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.511,3 Mio. EUR).

### Segment Terminal & Infrastruktur

#### Gewinn- und Verlustrechnung Terminal & Infrastruktur

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Umsatzerlöse	454,6	401,1
Terminalaufwendungen	-157,5	-123,4
Personalaufwendungen	-139,0	-120,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-75,9	-73,2
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	13,5	25,0
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-37,5	-42,2
<b>EBITDA</b>	<b>134,2</b>	<b>139,5</b>
EBITDA-Marge (%)	29,5	34,8
<b>EBIT</b>	<b>58,3</b>	<b>66,3</b>
EBIT-Marge (%)	12,8	16,5

#### Ergebnisentwicklung Terminal & Infrastruktur

##### Umsatzerlöse

Im Geschäftsjahr 2025 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 454,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 401,1 Mio. EUR) insbesondere durch das Handling von Containern und anderen Frachten erwirtschaftet. Der Anstieg der Umsatzerlöse ist im Wesentlichen auf das im Geschäftsjahr 2025 neu erworbene Terminal Hanseatic Global Terminals Le Havre SAS zurückzuführen.

##### Operative Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur ergaben sich im Geschäftsjahr 2025 insbesondere aus Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 157,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 123,4 Mio. EUR) sowie den Personalaufwendungen mit einem Betrag von 139,0 Mio. EUR

(Vorjahreszeitraum: 120,9 Mio. EUR). Zudem ergaben sich Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 75,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 73,2 Mio. EUR).

### Operatives Ergebnis

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) im Segment Terminal & Infrastruktur lag mit 134,2 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 139,5 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) ist ebenfalls auf 58,3 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 66,3 Mio. EUR).

### FINANZLAGE DES KONZERNS

#### Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Hapag-Lloyd Konzerns erfolgt grundsätzlich zentral durch die Hapag-Lloyd AG und hat die Sicherstellung der permanenten Zahlungsfähigkeit und damit die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichts im Konzern zum Ziel. Neben der ausreichenden Liquiditätsversorgung werden darüber hinaus finanzwirtschaftliche Risiken durch Absicherung von Nettopositionen in Fremdwährungen, Nutzung derivativer Finanzinstrumente (Währungen und Zinsen), Einsatz eines Cash-Pooling-Systems sowie die Optimierung der Kreditbedingungen begrenzt.

Die Wahrung einer angemessenen Mindestliquidität ist hierbei von entscheidender Bedeutung. Eine wesentliche Grundlage für ein effizientes Finanzmanagement ist, die kurz- und mittelfristigen Liquiditätsabflüsse zu optimieren. Eine mehrjährige Finanzplanung sowie eine monatlich rollierende Liquiditätsplanung mit einem Planungszeitraum von einem Jahr bilden dafür die Basis. Die Hapag-Lloyd AG sichert die kurzfristige Liquiditätsreserve durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale





Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln. Darüber hinaus existiert für überschüssige Liquidität eine risikooptimierte Anlagestrategie mit diversifizierten Kontrahenten hoher Bonität. Hierbei wird Liquidität mittels marktüblicher Geldmarktinstrumente (Termingelder, Geldmarktfonds etc.) rollierend und gestaffelt für Zeiträume von bis zu sechs Monaten angelegt. Zur Reduzierung von Kontrahenten- / Konzentrationsrisiken erfolgt eine breite Streuung der Anlagen bei Banken und Finanzinstituten der Rating-Kategorie „Investment Grade“. Jedem Kontrahenten wird ein maximales Anlagelimit zugewiesen, dessen Höhe sich nach verschiedenen Bonitätsparametern bemisst. Die Entwicklung dieser Parameter wird täglich überwacht.

Der Hapag-Lloyd Konzern ist international aufgestellt und agiert weltweit. Der Konzern ist operativen finanzwirtschaftlichen Transaktionsrisiken ausgesetzt, die aus dem laufenden Geschäftsbetrieb resultieren. Hierzu zählen insbesondere das Bunkerpreisänderungsrisiko, das Währungsrisiko sowie das Risiko aus sich verändernden Zinsniveaus.

Rohstoffpreisänderungen wirken sich im Hapag-Lloyd Konzern insbesondere auf die Kosten der Beschaffung von Treibstoffen wie Bunkeröl aus. Sofern möglich, wird das Risiko aus Bunkerpreisänderungen mittels vertraglicher Vereinbarungen an die Kunden weitergegeben.

Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US-Dollar abgewickelt. Daneben sind die Währungen Euro, Chinesische Renminbi (CNY) und Britische Pfund (GBP) von Bedeutung. Transaktionsrisiken bestehen ferner aus in Euro denominierten Finanzschulden (insbesondere begebenen Anleihen).

Zur Absicherung dieser Euro-Wechselkursrisiken werden zum Teil derivative Sicherungsgeschäfte abgeschlossen. Zinsänderungsrisiken,

die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden im Rahmen eines Zinsmanagements zentral gesteuert und zum Teil durch derivative Zinssicherungsinstrumente begrenzt.

Der Einsatz von derivativen Sicherungsgeschäften erfolgt grundsätzlich geschäftsbezogen; eingesetzte Derivate dienen nicht der Spekulation.

Weitere Angaben zu Sicherungsstrategien und zum Risikomanagement sowie zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthalten der Risikobericht des zusammengefassten Lageberichts und Anmerkung [\(28\) Derivative Finanzinstrumente](#) im Konzernanhang.

#### Emittenten-Ratings

Rating / Ausblick	31.12.2025	31.12.2024
Standard & Poor's	BB+ / Stable	BB+ / Stable
Moody's	Ba1 / Stable	Ba1 / Stable

Die internationalen Ratingagenturen Standard & Poor's sowie Moody's bewerten in regelmäßigen Abständen die Finanzstärke von Hapag-Lloyd. Im Geschäftsjahr 2025 bestätigte Standard & Poor's das Emittenten-Rating des Konzerns mit „BB+ / Stable“. Auch Moody's bewertete das Corporate Family Rating unverändert mit „Ba1 / Stable“.

#### Finanzierung

Der Konzern deckt seinen Finanzierungsbedarf mit Mittelzuflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Finanzschulden.

Der Finanzierungsmix bei der Kreditaufnahme zielt darauf ab, die Finanzierungsbedingungen zu optimieren, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil aufzuweisen sowie die Kapitalgeber zu diversifizieren.

Die Finanzierungsaktivitäten im Geschäftsjahr 2025 bestanden im Wesentlichen aus der Ziehung von Finanzierungsmitteln unter geschlossenen Finanzierungsverträgen, die im Zusammenhang mit ausgelieferten Schiffsneubauten stehen.

Weitere Angaben zum Fristigkeits- und Fälligkeitsprofil der bestehenden Finanzierungen und zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthält Anmerkung [\(29\) Finanzinstrumente](#) im Konzernanhang.

#### Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten

Im Berichtsjahr 2025 hat der Konzern folgende wesentliche Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten in den Segmenten Linienschifffahrt und Terminal & Infrastruktur vorgenommen:

#### Segment Linienschifffahrt

##### Container

- Während des Geschäftsjahres 2025 wurden neue Container und Container-Equipment in Höhe von 432,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.201,9 Mio. EUR) angeschafft. Die Auslieferung der Container an Hapag-Lloyd erfolgte bis zum Ende des Berichtsjahres.
- Die im Geschäftsjahr 2025 getätigten Investitionen in Container und Container-Equipment wurden aus der freien Liquidität des Konzerns finanziert. Jedoch wurden Container aus den Baujahren 2022 und 2023 mittels einer Sale-and-Leaseback-Finanzierung in Höhe von 142,0 Mio. EUR (167,0 Mio. USD) refinanziert.



**Schiffe**

- Das Bestellobligo (Nominalwert) zum 31. Dezember 2025 für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 32 Containerschiffen belief sich auf 3.658,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 3.873,7 Mio. EUR). Hierzu bestehen Kreditzusagen in Höhe von 3.156,4 Mio. EUR in Form von Hypothekenfinanzierungen und Sale-and-Leaseback-Finanzierungen, die mit Abnahme der Schiffe in Anspruch genommen werden können. Die Ablieferung der Schiffe soll planmäßig in den Jahren 2027, 2028 und 2029 erfolgen.
- Im Geschäftsjahr 2025 wurden insgesamt vier Containerschiffsneubauten ausgeliefert. Für fünf Containerschiffsneubauten, die in den Jahren 2024 und 2025 abgeliefert wurden, sind unter bereits geschlossenen Finanzierungsverträgen Kredite in Höhe von insgesamt 594,8 Mio. EUR aufgenommen worden.
- Bestehende Sale-and-Leaseback-Finanzierungen in Höhe von 387,1 Mio. EUR für 18 Schiffe wurden vorzeitig zurückgeführt.
- In Rahmen einer Refinanzierung sind Sale-and-Leaseback-Finanzierungen für drei Schiffe in Höhe von 339,4 Mio. EUR aufgenommen worden.

**Sonstiges**

- Im Geschäftsjahr 2025 hat die Hapag-Lloyd AG entsprechend ihres prozentualen Beteiligungsanteils Kapitalerhöhungen bei der Norcoast Logistica S.A. in Höhe von insgesamt 95,0 Mio BRL (15,0 Mio. EUR) vorgenommen.

**Segment Terminal & Infrastruktur**

- Im März 2025 hat die Hapag-Lloyd AG ihre Beteiligung an der indischen J M Baxi Ports & Logistics Private Limited um 1 % auf nun insgesamt 49 % erhöht.

- Im März 2025 hat die Hapag-Lloyd AG im Rahmen des Erwerbs der Hanseatic Global Terminals Le Havre SAS (ehemals CNMP LH SAS) mittelbar Anteile an der Europe Atlantique Terminal S.A. erworben.
- Im November 2025 hat die Hapag-Lloyd AG entsprechend ihres prozentualen Beteiligungsanteils an einer Kapitalerhöhung bei der Damietta Alliance Container Terminals S.A. in Höhe von 10,9 Mio. USD (9,3 Mio. EUR) teilgenommen.
- Im Geschäftsjahr 2025 hat die Hapag-Lloyd AG entsprechend ihrem prozentualen Beteiligungsanteil Kapitalerhöhungen bei der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG in Höhe von insgesamt 4,8 Mio. EUR vorgenommen.

Die im Geschäftsjahr getätigten Investitionen in das Segment Terminal & Infrastruktur beliefen sich dabei auf insgesamt 47,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 156,1 Mio. EUR).

Segmentübergreifend bestanden für Hapag-Lloyd zum Bilanzstichtag Bankkredite und Verpflichtungen aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen in Höhe von 6.387,5 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 6.608,2 Mio. EUR). Hieraus entfällt der größte Teil auf Schiffs- und Containerfinanzierungen.

Für die bestehenden Finanzierungen der Hapag-Lloyd AG sind marktübliche Covenant-Klauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital, die Liquidität sowie bestimmte Loan-to-Value-Quoten für Finanzierungen von Schiffsinvestitionen. Für das Geschäftsjahr 2025 wurden sämtliche Covenants eingehalten.

**Finanzielle Solidität**

Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024
Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	6.387,5	6.608,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	3.475,1	5.480,6
Geldmarktgeschäfte sowie Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.884,3	2.037,8
<b>Nettoverschuldung (+) / Nettoliquidität (-)<sup>1</sup></b>	<b>1.028,1</b>	<b>-910,1</b>
<b>Frei verfügbare Kreditlinien</b>	<b>616,7</b>	<b>697,6</b>
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>62,2</b>	<b>62,1</b>

<sup>1</sup> Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zuzüglich Geldmarktgeschäfte sowie Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte) abzüglich Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

Zum 31. Dezember 2025 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 1.028,1 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoliquidität am 31. Dezember 2024 in Höhe von 910,1 Mio. EUR ist die Nettoverschuldung somit um 1.938,2 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen durch die Dividendenzahlung und die Entwicklung der Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen im Zusammenhang mit Wechselkurseffekten.

Das Eigenkapital verringerte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2024 um 2.876,8 Mio. EUR und betrug zum 31. Dezember 2025 17.987,3 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote lag bei 62,2 % (31. Dezember 2024: 62,1 %). Eine detaillierte Übersicht über die Veränderung des Eigenkapitals enthält die [Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung](#) im Konzernabschluss. Für die Veränderungen der Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen wird auf Anmerkung [\(25\) Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen](#) des Konzernanhangs verwiesen.





## Liquiditätsanalyse

Die Zahlungsfähigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln sowie bilaterale und syndizierte Kreditvereinbarungen mit Banken jederzeit gegeben. Die Liquiditätsreserve (liquide Mittel, Geldmarktgeschäfte sowie Wertpapiere des Spezialfonds und nicht genutzte Kreditlinien) betrug insgesamt 5.976,1 Mio. EUR (Vorjahr: 8.215,9 Mio. EUR). Erläuterungen zu Verfügungsbeschränkungen der liquiden Mittel enthält der Konzernanhang in Anmerkung [\(17\) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente](#).

## Kapitalflussrechnung und Investitionen

### Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
<b>EBITDA</b>	<b>3.188,4</b>	<b>4.649,2</b>
Working-Capital-Veränderungen	-394,6	-141,9
Übrige Effekte	-261,1	-142,4
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	2.532,7	4.364,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-1.244,5	-1.977,5
<b>Free Cashflow</b>	<b>1.288,2</b>	<b>2.387,4</b>
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-2.706,2	-3.083,0
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>-1.418,0</b>	<b>-695,6</b>

In der Kapitalflussrechnung wird die Entwicklung der Zahlungsströme getrennt nach Mittelzuflüssen und Mittelabflüssen aus der laufenden Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

### Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2025 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 2.532,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.364,9 Mio. EUR). Der Rückgang des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch ein niedrigeres Jahresergebnis und die Working-Capital-Veränderungen im Geschäftsjahr 2025.

### Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeiten beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf insgesamt 1.244,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.977,5 Mio. EUR). Darin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten in Höhe von 1.450,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.166,3 Mio. EUR). Des Weiteren wurden Mittelabflüsse für Unternehmens- und Beteiligungserwerbe als auch Kapitaleinlagen in bereits bestehende und unverändert nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen von 62,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 216,4 Mio. EUR) getätigt. Demgegenüber standen im Wesentlichen Zinseinzahlungen in Höhe von 254,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 336,0 Mio. EUR).

### Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im Geschäftsjahr im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 2.706,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.083,0 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 1.441,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.625,8 Mio. EUR). Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen gemäß IFRS 16 beliefen sich auf 1.317,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.200,7 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden im Geschäftsjahr 1.068,2 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum:

596,9 Mio. EUR). Demgegenüber standen im Wesentlichen Mittelzuflüsse aus der Darlehensaufnahme zur Finanzierung von zugegangenen Schiffsneubauten in Höhe von 1.119,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 402,7 Mio. EUR).

### Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>5.480,6</b>	<b>5.809,8</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	-587,4	366,4
Zahlungswirksame Veränderungen	-1.418,0	-695,6
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>3.475,1</b>	<b>5.480,6</b>


Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2025 ein Zahlungsmittelabfluss von 1.418,0 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von -587,4 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. Dezember 2025 ein Finanzmittelbestand von 3.475,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 5.480,6 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 616,7 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 697,6 Mio. EUR) sowie Geldmarktgeschäfte und Wertpapiere des Spezialfonds inklusive Zinsen (sonstige finanzielle Vermögenswerte) in Höhe von 1.884,3 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.037,8 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 5.976,1 Mio. EUR ergibt (31. Dezember 2024: 8.215,9 Mio. EUR).

Die detaillierte [Konzernkapitalflussrechnung](#) ist im Konzernabschluss enthalten.





## Außerbilanzielle Verpflichtungen

Ausführungen zu außerbilanziellen Verpflichtungen sind Anmerkung  (32) **Sonstige finanzielle Verpflichtungen** des Konzernanhangs zu entnehmen.

## VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

### Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024*
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	20.472,1	22.591,2
davon Anlagevermögen	20.144,9	22.427,2
Kurzfristige Vermögenswerte	8.435,0	11.025,8
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.475,1	5.480,6
<b>Bilanzsumme</b>	<b>28.907,1</b>	<b>33.617,1</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	17.987,3	20.864,1
Fremdkapital	10.919,8	12.752,9
davon langfristige Schulden	5.249,0	5.731,9
davon kurzfristige Schulden	5.670,8	7.021,1
davon Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	6.387,5	6.608,2
davon langfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	4.752,8	5.086,6
davon kurzfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.634,7	1.521,6
<b>Bilanzsumme</b>	<b>28.907,1</b>	<b>33.617,1</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen im Konzernanhang des Konzernabschlusses“ verwiesen.

Zum 31. Dezember 2025 sank die Bilanzsumme des Konzerns auf 28.907,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024\*: 33.617,1 Mio. EUR). Die Veränderung wurde insbesondere durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte beeinflusst. Gleichzeitig führte die Dividendenzahlung zu einem Rückgang der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und einem niedrigeren Eigenkapital. Der USD / EUR-Kurs notierte zum 31. Dezember 2025 bei 1,18 (31. Dezember 2024: 1,04).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 2.282,3 Mio. EUR auf 20.144,9 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 22.427,2 Mio. EUR) insbesondere durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 2.553,1 Mio. EUR. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 2.238,5 Mio. EUR trugen zu dem Rückgang bei. Davon entfielen 1.219,4 Mio. EUR auf Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten. Gegenläufig wirkten sich neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 1.485,1 Mio. EUR sowie Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container einschließlich geleisteter Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 1.108,7 Mio. EUR aus.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund der Dividendenaus-schüttung für das Geschäftsjahr 2024 am 6. Mai 2025 in Höhe von 1.441,2 Mio. EUR auf 3.475,1 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2024 (5.480,6 Mio. EUR).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen fielen stichtagsbedingt um 480,8 Mio. EUR auf 1.966,3 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.447,1 Mio. EUR).

Auf der Passivseite sank das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 2.876,8 Mio. EUR auf 17.987,3 Mio. EUR. Dieser Rückgang resultiert im Wesentlichen aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 2.362,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: Gewinne 1.219,8 Mio. EUR) sowie der Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 8,20 EUR (Vorjahr: 9,25 EUR) je dividendenberechtigter Stückaktie, d. h. in Höhe von insgesamt 1.441,2 Mio. EUR. Das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene Konzernergebnis in Höhe von 924,2 Mio. EUR wirkte diesem Rückgang entgegen (Vorjahreszeitraum: 2.392,1 Mio. EUR).

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2024 um 1.833,1 Mio. EUR gesunken. Dies resultiert insbesondere aus der Abnahme der sonstigen Rückstellungen auf 893,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.315,3 Mio. EUR) im Wesentlichen infolge der Auflösung von in Vorjahren zurückgestellten Steuerabzugsbeträgen in Höhe von 176,2 Mio. EUR, des Nettoverbrauchs der Bonusrückstellungen in Höhe von 97,7 Mio. EUR sowie weiterer Auflösungen von Rückstellungen für Rechtsrisiken resultierend aus länderspezifischen Sachverhalten. Außerdem gingen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stichtagsbedingt auf 2.203,8 Mio. EUR zurück (31. Dezember 2024: 2.765,9 Mio. EUR). Die Reduktion der Vertragsverbindlichkeiten um 350,9 Mio. EUR auf 772,3 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.123,1 Mio. EUR) im Wesentlichen infolge eines rückläufigen pendenten Transportvolumens und rückläufiger Frachtraten für zum Stichtag nicht beendete Transportaufträge trug ebenfalls zu dem Rückgang bei.

Innerhalb des Fremdkapitals blieben die Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen



weitestgehend unverändert. Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 2.033,5 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte innerhalb der Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen in Höhe von 737,3 Mio. EUR wurden durch neu eingegangene oder verlängerte Charter- und Leasingverträge in Höhe von 1.503,7 Mio. EUR, die Aufnahme neuer Bankdarlehen im Zusammenhang mit Schiffsfinanzierungen in Höhe von 625,2 Mio. EUR sowie neuer Chinese Leases in Höhe von 482,0 Mio. EUR teilweise kompensiert.

Der Rückgang der passiven latenten Ertragsteuern auf 137,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 255,1 Mio. EUR) resultiert hauptsächlich aus der Reduktion von passiven latenten Steuern aufgrund von Währungskurseffekten auf regelbesteuerte Kapitalanlagen sowie aus der Minderung um 19,5 Mio. EUR der passiven latenten Ertragsteuern aus diversen ausländischen Konzerngesellschaften.

Für weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten verweisen wir auf die Erläuterungen zur Konzernbilanz im Konzernanhang in den Anmerkungen [\(10\) Immaterielle Vermögenswerte](#) bis [\(29\) Finanzinstrumente](#).

### ZIELERREICHUNGSGRAD DER PROGNOSE

Die Geschäftsentwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns lag im Rahmen der zu Jahresbeginn 2025 kommunizierten Erwartungen. Die Ergebnisprognose wurde mit der Veröffentlichung der Halbjahres- und Neunmonatszahlen sukzessive eingegrenzt und die wesentlichen zugrunde liegenden Annahmen aktualisiert. Der Anstieg der Transportmenge um 8,2 % lag zwar unter den ursprünglichen Erwartungen, jedoch über dem Marktwachstum von 4,7 %. Die durchschnittliche Frachtrate lag mit 1.376 USD / TEU erwartungsgemäß moderat unter

Vorjahr (–7,8 %), während der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis niedriger ausfiel als ursprünglich prognostiziert.

### Ergebnisprognosen und Zielerreichung für das Geschäftsjahr 2025

	Ist 2024	Prognose 2025 (vom 20. März 2025)	Prognose 2025 (vom 14. August 2025)	Prognose 2025 (vom 13. November 2025)	Ist 2025
Transportmenge <sup>1</sup>	12,5 Mio. TEU	Deutlich steigend	Moderat steigend	Moderat steigend	13,5 Mio. TEU
Durchschnittliche Frachtrate <sup>1</sup>	1.492 USD / TEU	Moderat fallend	Moderat fallend	Moderat fallend	1.376 USD / TEU
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis <sup>1</sup>	588 USD / t	Auf Vorjahresniveau	Moderat fallend	Moderat fallend	528 USD / t
<b>Konzern-EBITDA</b>	<b>5,0 Mrd. USD 4,6 Mrd. EUR</b>	<b>2,5 bis 4,0 Mrd. USD 2,4 bis 3,9 Mrd. EUR</b>	<b>2,8 bis 3,8 Mrd. USD 2,5 bis 3,4 Mrd. EUR</b>	<b>3,1 bis 3,6 Mrd. USD 2,8 bis 3,2 Mrd. EUR</b>	<b>3,6 Mrd. USD 3,2 Mrd. EUR</b>
<b>Konzern- EBIT</b>	<b>2,8 Mrd. USD 2,6 Mrd. EUR</b>	<b>0,0 bis 1,5 Mrd. USD 0,0 bis 1,5 Mrd. EUR</b>	<b>0,25 bis 1,25 Mrd. USD 0,2 bis 1,1 Mrd. EUR</b>	<b>0,6 bis 1,1 Mrd. USD 0,5 bis 1,0 Mrd. EUR</b>	<b>1,1 Mrd. USD 1,0 Mrd. EUR</b>

<sup>1</sup> Segment Linienschiffahrt

### GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Im Geschäftsjahr 2025 konnte das Transportvolumen des Hapag-Lloyd Konzerns, vor allem durch die neue Gemini Cooperation, spürbar gesteigert werden. Gleichzeitig blieb die Nachfrage aufgrund der veränderten US-Zollpolitik, verstärkt durch handelspolitische Maßnahmen weiterer bedeutender Volkswirtschaften, von erhöhter Volatilität geprägt. Operative Störungen in verschiedenen Seehäfen sowie anhaltende geopolitische Spannungen belasteten das Marktumfeld zusätzlich.

Die operative Kostenbasis erhöhte sich im Berichtsjahr insbesondere infolge von Störungen in den globalen Lieferketten sowie der planmäßigen Anlaufkosten für das neue Gemini-Netzwerk. Diese Effekte führten

zu einem deutlichen Anstieg der Transportaufwendungen und wirkten ergebnisbelastend.

Vor diesem Hintergrund verringerte sich das Konzernergebnis im Vergleich zum Vorjahr. Konzern-EBITDA und Konzern-EBIT lagen unter dem Vorjahresniveau, erreichten jedoch den oberen Rand der im November 2025 eingegrenzten Ergebnisprognose.

Insgesamt stuft der Vorstand das Geschäftsjahr 2025 bei gestiegenen Transportvolumina und einer im Vorjahresvergleich niedrigeren durchschnittlichen Frachtrate vor dem Hintergrund des anspruchsvollen Marktumfelds als positiv ein.





# PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Der Prognose-, Risiko- und Chancenbericht erläutert die erwartete künftige Entwicklung der Steuerungskennzahlen von Hapag-Lloyd und die Rahmenbedingungen der Geschäftsentwicklung. Risiken und Chancen, die zu einer Abweichung von den prognostizierten Entwicklungen führen könnten, werden ebenfalls dargestellt.

## PROGNOSEBERICHT

### Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Der Internationale Währungsfonds (IWF) prognostiziert für das Jahr 2026 ein stabiles globales Wirtschaftswachstum von 3,3 %. Für die Industrienationen wird ein Wirtschaftswachstum von 1,8 % nach 1,7 % im Vorjahr erwartet. Für die Entwicklungs- und Schwellenländer wird ein Wachstum von 4,2 % prognostiziert, was leicht unter dem Wert von 4,4 % aus dem Vorjahr liegt.

Für die Vereinigten Staaten erwartet der IWF ein Wachstum von 2,4 %, nach 2,1 % im Vorjahr. Dieses soll von einer expansiven Fiskalpolitik, einem niedrigeren Zinsumfeld sowie weiterhin hohen Investitionen im Technologiesektor getragen werden.

In der Europäischen Union wird ein stabiles Wachstum von 1,5 % erwartet, das insbesondere durch höhere öffentliche Ausgaben in mehreren Mitgliedstaaten sowie durch die weiterhin robuste Entwicklung in Irland und Spanien gestützt werden soll. Gleichzeitig belasten ungelöste strukturelle Herausforderungen, die anhaltenden Auswirkungen gestiegener Energiepreise sowie eine durch die Aufwertung

des Euro verringerte Wettbewerbsfähigkeit die industrielle Aktivität und dämpfen das gesamtwirtschaftliche Momentum.

In China wird für das Jahr 2026 ein Wirtschaftswachstum von 4,5 % erwartet, nach 5,0 % im Vorjahr. Dieses Wachstum soll durch gezielte Konjunkturmaßnahmen, eine Ausweitung der Kreditvergabe staatlicher Entwicklungsbanken sowie niedrigere US-Zollsätze infolge des im November 2025 vereinbarten Handelsabkommens gestützt werden.

Nach einem starken Anstieg des Welthandels im Jahr 2025 um 4,1 % erwartet der IWF für 2026 eine Verlangsamung des globalen Handelswachstums auf 2,6 %.

### Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2027e	2026e	2025	2024	2023
Wachstum Weltwirtschaft	3,2	3,3	3,3	3,3	3,5
Industrienationen	1,7	1,8	1,7	1,8	1,7
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,1	4,2	4,4	4,3	4,7
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,1	2,6	4,1	3,6	1,0

Quelle: IWF World Economic Outlook, Januar 2026

### Branchenspezifischer Ausblick

Die beiden Segmente Linienschifffahrt und Terminal & Infrastruktur werden im Wesentlichen von den gleichen volkswirtschaftlichen Entwicklungen, insbesondere dem internationalen Handel, bestimmt.

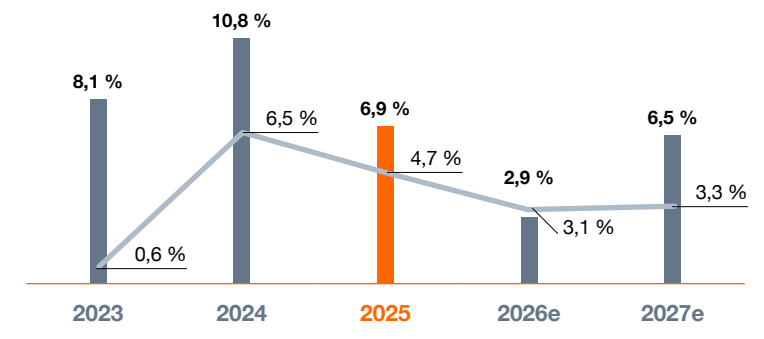
Der maritime Branchendienst Accenture Cargo prognostiziert für das Jahr 2026 einen Anstieg der globalen Containertransportmenge um 3,1 %, nachdem diese im Vorjahr laut CTS um 4,7 % gestiegen ist.

Überdurchschnittliches Wachstum wird in den Fahrtgebieten Afrika, Mittlerer Osten und Fernost mit respektive 4,7 %, 3,9 % und 3,8 % erwartet, wohingegen der Atlantik und Intra-Amerika die geringsten Wachstumsraten mit 1,5 % und 1,8 % aufweisen dürften. Für das Fahrtgebiet Transpazifik zwischen Asien und Nordamerika wird ein Wachstum von 2,6 % erwartet.

Die Tonnage der bestellten Containerschiffe stieg laut MDS Transmodal bis Ende Dezember 2025 auf 10,3 Mio. TEU, verglichen mit 7,5 Mio. TEU im Vorjahr. Dies entspricht einem Verhältnis von Auftragsbestand zur weltweiten Containerflottenkapazität von 31,8 % (Ende 2024: 24,6 %). Für 2026 prognostiziert der Branchendienst Drewry Schiffsauslieferungen mit einer Gesamtkapazität von 1,7 Mio. TEU. Nach Abzug der Verschrottungen würde die Flottenkapazität um 2,9 % wachsen (Vorjahr: 6,9 %).

### Erwartete Angebots- und Nachfrageentwicklung

in %



■ Nettokapazitätswachstum  
— Wachstum der Containertransportmenge (in %)

Quelle: CTS, Februar 2026; Accenture Cargo, Dezember 2025; Drewry Container Forecaster Q4 2024





### Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Auf Grundlage der zu Jahresbeginn vorliegenden Nachfragesituation und Frachtratenentwicklung erwartet der Vorstand für das laufende Geschäftsjahr 2026 ein Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 1,1 bis 3,1 Mrd. USD (Vorjahr: 3,6 Mrd. USD) und ein Konzern-EBIT in der Bandbreite von –1,5 bis 0,5 Mrd. USD (Vorjahr: 1,1 Mrd. USD). In Euro entspricht dies einem erwarteten Konzern-EBITDA in einer Bandbreite von 0,9 bis 2,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 3,2 Mrd. EUR) und einem Konzern-EBIT in der Bandbreite von –1,3 bis 0,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,0 Mrd. EUR).

Für das Segment Linienschifffahrt wird mit einem rückläufigen operativen Ergebnis gerechnet. Die Ergebniserwartung basiert insbesondere auf der Annahme, dass dank der Fokussierung auf Qualität und der branchenführenden Fahrplanteue im Rahmen der Gemini Cooperation die Transportmenge weiter steigt. Im Gegenzug wird angesichts eines insgesamt verlangsamten Marktwachstums und des zunehmenden Kapazitätsangebots mit einer niedrigeren durchschnittlichen Frachtrate gerechnet. In diesem Zusammenhang wird davon ausgegangen, dass trotz aktueller Gerichtsentscheidungen die USA die Grundsätze ihrer neuen Zollpolitik beibehalten und die Einfuhren in die USA dadurch weiterhin beeinträchtigt bleiben. Die Transportkosten dürften weiterhin durch exogene Faktoren wie steigende Hafengebühren und anhaltende Störungen in den Lieferketten belastet werden. Das laufende Kostensenkungsprogramm sollte jedoch dieser Entwicklung entgegenwirken und dürfte insgesamt zu einem Rückgang der Stückkosten führen. Diese Entwicklung dürfte zusätzlich durch einen rückläufigen Bunkerverbrauchspreis unterstützt werden.

Für das Segment Terminal & Infrastruktur wird aufgrund von Effizienzsteigerungen, Synergien und Akquisitionseffekten hingegen mit einem steigenden operativen Ergebnis gerechnet.

Der Ergebnisprognose liegt ein durchschnittlicher Wechselkurs von 1,20 USD / EUR (Geschäftsjahr 2025: 1,13 USD / EUR) zugrunde.

Vor dem Hintergrund der sehr volatilen Frachtratenentwicklung und großen geopolitischen Herausforderungen ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Prognose ließen sich insbesondere die Auswirkungen des Konflikts im Nahen Osten nicht abschließend abschätzen. Zudem war aufgrund der angespannten Sicherheitslage weiterhin unklar, wann die Durchfahrten durch das Rote Meer wieder aufgenommen werden können. Dies würde zu einer Senkung der Transportkosten beitragen. Gleichzeitig könnte der effektive Anstieg der verfügbaren Schiffskapazität die Frachtraten belasten.

Unberücksichtigt in der Ergebnisprognose sind derzeit nicht erwartete, aber nicht auszuschließende Wertminderungen von Vermögenswerten im Verlauf des Geschäftsjahres 2026. Ebenfalls unberücksichtigt sind etwaige Konsolidierungseffekte aus der geplanten Übernahme von ZIM Integrated Shipping Services Ltd, da die Transaktion unter dem Vorbehalt der Zustimmung der ZIM-Hauptversammlung sowie regulatorischer Freigaben steht.

### Prognose 2026

	Ist 2025	Prognose 2026
	3,6 Mrd. USD	1,1 bis 3,1 Mrd. USD
<b>Konzern EBITDA</b>	3,2 Mrd. EUR	0,9 bis 2,6 Mrd. EUR
	1,1 Mrd. USD	–1,5 bis 0,5 Mrd. USD
<b>Konzern EBIT</b>	1,0 Mrd. EUR	–1,3 bis 0,4 Mrd. EUR





## RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die Risikosteuerung und die strategische Ausrichtung auf Geschäftschancen tragen zur stetigen und nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts, zur Erreichung der mittel- und langfristigen Ziele sowie zur dauerhaften Sicherung des Fortbestands des Unternehmens bei. Das Risikomanagementsystem (RMS) umfasst Risiken- und Chancenpotenziale, fokussiert jedoch maßgeblich auf Risiken.

### CHANCEN

Bei Hapag-Lloyd ist das Erkennen und Nutzen von Chancen integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Grundlage für die Identifikation von Chancen sind die systematische Beobachtung und Analyse von Entwicklungen auf den für den Konzern relevanten Märkten sowie von gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen, aber auch nachhaltigkeitsbezogenen Trends, aus denen sich Chancen ableiten und bewerten lassen. Auf Basis dieser Analyse und Bewertung werden Maßnahmen ergriffen, die auf ein langfristiges sowie nachhaltiges Wachstum ausgerichtet sind und zur nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung beitragen sollen. Als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien wird der Geschäftserfolg von Hapag-Lloyd wesentlich durch Entwicklungen auf regionalen und internationalen Märkten beeinflusst. Auf Basis der in diesem Lagebericht beschriebenen Rahmenbedingungen sowie der Ausführungen zur Markt-, Wettbewerbs- und Geschäftsentwicklung ergeben sich vielfältige Chancenpotenziale.

Unter Nutzung und Ausbau der vorhandenen eigenen Stärken und Wettbewerbsvorteile ist Hapag-Lloyd bestrebt, die sich bietenden Chancenpotenziale bestmöglich zu verwerten.

## RISIKOMANAGEMENT

Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und geeignete Bewältigungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um die Risikoposition auf ein angemessenes Niveau zu senken und somit die Erreichbarkeit der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele von Hapag-Lloyd zu sichern. Unternehmensweit installierte Kontroll- und Steuerungssysteme überwachen die Geschäftsentwicklung und damit verbundene Risiken in ihren Auswirkungen auf Hapag-Lloyd. Das Risikomanagement ist entsprechend der Organisationsstruktur von Hapag-Lloyd dezentral aufgebaut. Die Gestaltung des iterativen Risikomanagementprozesses ist eine Adaption des international anerkannten Risikomanagementstandards „Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) Enterprise Risk Management – Integrating with Strategy and Performance“.

Die Funktionstrennung und das damit verbundene Rollenkonzept sind in Anlehnung an das Drei-Linien-Modell des Institute of Internal Auditors konzipiert. Diese und weitere Grundsätze, Rollen und Zuständigkeiten, Prozesse sowie Schwellenwerte des Risikomanagements sind in einer Konzernrichtlinie definiert, die für den gesamten Konzern gültig ist. Im Kontext der dezentralen Organisation des Risikomanagements sind konzernweit Risikomanager benannt, die die fortlaufende Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Überwachung der Risiken in den Geschäfts- und zentralen Fachbereichen verantworten. Diese Risikomanager dokumentieren die identifizierten Risiken sowie deren Bewertung einschließlich der Maßnahmen zur Risikobewältigung im Rahmen der quartalsweisen Risikoberichterstattung.

Die Bewertung der Risiken durch die dezentralen Verantwortlichen erfolgt anhand von mindestens einem Szenario. Optional können weitere Szenarien zur Vervollständigung der Risikoquantifizierung ergänzt werden. Die quantitative Beschreibung der Szenarien beinhaltet die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit sowie der potenziellen Auswirkungen. Nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen sind neben den finanziellen Auswirkungen auch Bestandteil der Risikoquantifizierung. Ausgehend von der initialen Bruttobetrachtung wird die Nettobetrachtung unter Berücksichtigung der bereits implementierten Bewältigungsmaßnahmen, die auf die Risiken wirken, abgeleitet. Auf Basis der Nettobewertung werden die Risiken in standardisierte Größenklassen unterteilt und anhand dieser intern in Relevanzklassen eingeteilt und überwacht. Die Definition der Relevanzklassen berücksichtigt auch nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen gemäß der oben beschriebenen Folgenabschätzung. Risikoberichte werden quartalsweise an die Risikomanagementfunktion im zentralen Fachbereich Accounting übermittelt. Eine außerplanmäßige Berichterstattung an die Risikomanagementfunktion ist erforderlich, sofern Risiken neu identifiziert oder neu bewertet und dabei festgelegte Meldegrenzen überschritten werden oder außerordentliche Sachverhalte auftreten, die ein potenziell kritisches Schadensausmaß erreichen könnten (Ad-hoc-Meldungen).

Die Risikomanagementfunktion überwacht die regelmäßige Berichterstattung durch die Risikomanager, vervollständigt die Portfolio-betrachtung und fasst die bedeutsamsten Risiken quartalsweise sowie in dringenden Fällen außerplanmäßig für das Risikokomitee zusammen. Das Risikokomitee erörtert die vorliegenden Risiken und berichtet anschließend über die Gesamtrisikosituation an den Vorstand, das heißt insbesondere über den Risikostatus wesentlicher Einflussfaktoren, wie zum Beispiel die unterjährige Entwicklung





von Frachtraten und Transportvolumen, und die potenziellen Auswirkungen wesentlicher Schwankungen dieser Faktoren sowie über wesentliche Einzelrisiken und geografische oder thematische Risikokonzentrationen.

**Risikomanagementsystem von Hapag-Lloyd**



Die Methoden und Systeme des Risikomanagements sind auf die Art der Risiken zugeschnitten und werden regelmäßig überprüft, weiterentwickelt und den sich wandelnden geschäftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen angepasst. Die Konzernrevision prüft jährlich mit wechselnden Schwerpunkten die Risikomanagementprozesse inklusive des Risikofrüherkennungssystems.

Für eventuelle Schadensfälle und verschiedenartige Risiken aus der täglichen Geschäftstätigkeit wurden, soweit wirtschaftlich vertretbar, Versicherungen abgeschlossen. Im Konzern bestehen unter anderem branchenübliche, auf die Belange von Hapag-Lloyd zugeschnittene Haftpflicht-, Sach- und Personenversicherungen sowie Versicherungen für die Seefahrt. Diese werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

**RISIKEN UND CHANCEN**

Die bedeutsamsten Risiken und Chancen sowie ihre finanziellen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Hapag-Lloyd und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit sind im folgenden Abschnitt „Zusammenfassender Überblick über Konzernrisiken und -chancen“ aufgeführt. Die daran anschließenden Abschnitte erläutern qualitative Beschreibungen dieser und weiterer relevanter Ereignisse, die einem hohen Maße an Unsicherheit ausgesetzt sind und die Geschäftsentwicklung beeinflussen können, wenngleich für diese – soweit nicht anders vermerkt – für Steuerungszwecke keine Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Auswirkung erfolgt. Unter Berücksichtigung der aktuellen Prognose wurden im Vergleich zur Risikoberichterstattung im Vorjahr keine neuen bedeutsamen Risiken identifiziert.

**Zusammenfassender Überblick über Konzernrisiken und -chancen**

Die bedeutsamsten Risiken resultieren aus Sicht des Vorstands von Hapag-Lloyd aus einem möglichen geringeren Transportmengenwachstum und einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate. Daneben gehört das Risiko von Cyberattacken auf die Informationstechnologie und -sicherheit zu den bedeutsamsten

Die finanziellen Nettoauswirkungen auf Unternehmenszielgrößen, im Wesentlichen EBIT, im Geschäftsjahr 2026 sind wie folgt klassifiziert:

Risiken ebenso wie eine Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten sowie für nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen.

Nach Einschätzung des Vorstands von Hapag-Lloyd resultieren die bedeutsamsten Chancen aus einer positiven Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate sowie einem stärkeren als prognostizierten Anstieg der Transportmenge.

Diese und weitere Chancenpotenziale werden als integraler Bestandteil der Unternehmensführung und im Rahmen der Umsetzung der strategischen Zielstellungen in den Führungsgremien von Hapag-Lloyd regelmäßig analysiert und diskutiert. Über die möglichen Auswirkungen der Chancen auf die Unternehmensentwicklung informiert der Vorstand den Aufsichtsrat auf den turnusmäßigen Sitzungen sowie in Einzelgesprächen.

Risiken werden gemäß der Nettobetrachtung ihrer finanziellen Auswirkung sowie Eintrittswahrscheinlichkeit, das heißt nach Einbeziehung der Wirkung von Bewältigungsmaßnahmen, intern definierten Relevanzklassen zugeordnet. Die Einstufung von Chancen erfolgt ebenfalls anhand der definierten Relevanzklassen.

Einstufung Risikoauswirkung	Einstufung Chancenauswirkung
Tragbar	Niedrig
Wesentlich	Mittel
Kritisch	Hoch





Die Nettoeintrittswahrscheinlichkeit der Risiken und Chancen bezogen auf die zum Zeitpunkt der Erstellung des zusammengefassten Lageberichts zugrunde gelegten Planungsannahmen für das Geschäftsjahr 2026 ist wie folgt klassifiziert:

Einstufung Eintrittswahrscheinlichkeit	Größenklassen Eintrittswahrscheinlichkeit
Gering	< 10 %
Niedrig	≥ 10 % ≤ 25 %
Mittel	> 25 % ≤ 50 %
Hoch	> 50 %

Zudem wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken und Chancen mit der Einschätzung des Vorjahres verglichen.

Einstufung Veränderung	Veränderung Eintrittswahrscheinlichkeit
Geringer	Deutlich geringer
Gleich	Unverändert
Höher	Deutlich höher

Die Beurteilung der Risiken und Chancen im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich aus der Veränderung der Eintrittswahrscheinlichkeit.

**Bedeutsamste Risiken und Chancen**

Risiken und Chancen	Risiken			Chancen		
	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit 2026 im Vergleich zum Vorjahr	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit 2026 im Vergleich zum Vorjahr
Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate <sup>1</sup>	Kritisch	Mittel	Gleich	Hoch	Niedrig	Gleich
Schwankung der Transportmengen <sup>1</sup>	Kritisch	Mittel	Gleich	Mittel	Niedrig	Gleich
Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten	Kritisch	Niedrig	Gleich	-	-	-
Risiken aus Beteiligungen	Kritisch	Niedrig	Gleich	-	-	-
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberattacke	Wesentlich	Mittel	Gleich	-	-	-

<sup>1</sup> Segment Linienschifffahrt

**VOLKSWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN UND CHANCEN**

**Gesamtwirtschaftliche Entwicklung**

Containertransportdienstleistungen sind stark abhängig von den Rahmenbedingungen innerhalb und zwischen den Volkswirtschaften weltweit und unterliegen einer hohen Unsicherheit, durch konjunkturelle Schwankungen oder krisenhafte Ereignisse unmittelbar beeinflusst zu werden. Die Entwicklung der Frachtraten, die einen erheblichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd ausübt, ist insbesondere abhängig von der Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen sowie dem Kapazitätsangebot in den Fahrtgebieten. Daneben sind Lage und Beschaffenheit der Hafeninfrastuktur und Qualität der Hinterlandanbindungen wichtige Faktoren, die ebenfalls von der konjunkturellen Entwicklung einzelner Regionen beeinflusst werden können.

Die Entwicklung der Weltwirtschaft und damit mittelbar auch der zu erwartenden Containertransportmengen unterliegt auch 2026 hoher Unsicherheit. Die detaillierten Erwartungen sind im Kapitel [Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen](#) sowie im Kapitel [Prognosebericht](#) dargestellt.

Die Dynamik des globalen Wirtschaftswachstums und die sich daraus ergebende Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien und der Umschlagsmengen der Terminalbetreiber von großer Bedeutung. Lokale Krisen und globale Ausnahmeereignisse können die Wachstumserwartungen nachhaltig negativ beeinflussen, sich jedoch auch temporär kommerziell positiv für die Containerschifffahrt auswirken. Zu Jahresbeginn 2026 bleibt der Ausblick auf einen weltweiten konjunkturellen Aufschwung verhalten optimistisch, insbesondere aufgrund der





fortdauernden geopolitischen Konfliktherde, wie dem Russland-Ukraine-Krieg und dem Konflikt im Mittleren Osten. Die dadurch bedingten Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung sind für den restlichen Jahresverlauf nicht abschließend einschätzbar.

Nach Einschätzungen des Branchendienstes Accenture Cargo sollte das weltweite Containertransportvolumen im Jahr 2026 um 3,1 % steigen. Sollten der konjunkturelle Aufschwung und damit auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen im laufenden Jahr stärker als derzeit prognostiziert ausfallen, ergäbe sich hieraus die Chance auf ein zusätzliches Transportmengenwachstum verbunden mit positiven Auswirkungen auf die Ergebnissituation.

#### Handelsströme und Veränderungen politischer Rahmenbedingungen

Die Auslastung der Transport- und Containerkapazitäten des Konzerns wird von der Entwicklung der Handelsströme zwischen den verschiedenen geografischen Regionen beeinflusst. Bei Transporten zwischen Regionen von Nettoexporteuren und Regionen von Nettoimporteuren fällt die Nutzung der Kapazitäten in beide Richtungen unterschiedlich aus. Dadurch kommt es zu Leertransporten und entsprechenden Kosten. Ein zunehmendes Ungleichgewicht im internationalen Handel könnte die mit Leertransporten verbundenen Kosten erhöhen und sich somit negativ auf die Ertragslage auswirken. Zudem können verschärfte Einfuhrbeschränkungen sowie die wiederkehrende Eskalation von Handelsstreitigkeiten zu einer zeitweisen Abschwächung und Verlagerung der asiatischen, aber auch der zentral- und nord-amerikanischen Im- und Exporte führen. In der Folge könnte dies zu einem Transportmengenrückgang führen, verbunden mit negativen Auswirkungen auf die Ertragslage.

Hapag-Lloyd ist weltweit in zahlreichen Ländern aktiv. Die geschäftlichen Aktivitäten können durch politische Spannungen, Kriege, Terrorismus sowie durch wirtschaftliche und soziale Krisen, wie Rohstoffknappheit und Versorgungsengpässe, beeinträchtigt werden. Dadurch können Unterbrechungen der Produktions- und Lieferketten bei Kunden oder Beeinträchtigungen der eigenen Liniendienste sowie Terminal- und Infrastrukturaktivitäten auftreten. Als weitere Folge solcher Störungen könnte die Nutzung von Häfen und wichtigen Wasserstraßen, insbesondere Schifffahrtskanäle wie der Panamakanal oder der Suezkanal, eingeschränkt werden. Einzelne Länder könnten als Konsequenz finanzieller oder wirtschaftlicher Krisen zu protektionistischen Maßnahmen greifen und zum Beispiel Import- sowie Devisenverkehrsbeschränkungen beschließen. Andere Länder könnten Gegenmaßnahmen einleiten und somit die Fragmentierung der weltweiten Handelsbeziehungen sowie Protektionismus fördern. Dies hätte einen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Containerschifffahrt und somit auch negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd.

Die zunehmende Industrialisierung der aufstrebenden Wirtschaftsregionen in Lateinamerika, Asien und Afrika sowie der steigende Wohlstand in den dortigen Ländern dürften zu einem stärkeren Warenaustausch untereinander wie auch mit den Industrienationen führen. Dies könnte im Jahr 2026 unter anderem durch neu in Kraft tretende Wirtschafts- und Handelsabkommen zusätzliche Wachstumspotenziale für die Linienschifffahrt und den Betrieb von Terminals bieten. Durch ein entsprechendes Servicenetzwerk strebt Hapag-Lloyd an, an diesen Wachstumsmärkten zu partizipieren, was sich positiv auf das Transportvolumen über die im Prognosebericht berücksichtigte Erwartung hinaus sowie auf die Umschlagsmengen auswirken könnte.

## BRANCHEN- UND UNTERNEHMENSSEZIFISCHE RISIKEN UND CHANCEN

### Schwankung von durchschnittlicher Frachtrate und Transportmenge

Hinsichtlich der Entwicklung der Frachtraten und Transportmengen im Segment Linienschifffahrt bestehen Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrtgebieten, in denen Hapag-Lloyd tätig ist. Zudem unterliegen Frachtraten und Transportmengen in der Containerschifffahrt traditionell deutlichen saisonalen Schwankungen. Die Frachratenentwicklung wird stark von den in einem Fahrtgebiet verfügbaren und nachgefragten Transportkapazitäten bestimmt. Für die Abdeckung aller bedeutenden Fahrtgebiete und das Angebot eines globalen Servicenetzwerks ist die Nutzung von Ressourcen anderer Linienreedereien beispielsweise im Rahmen von Allianzen, Kooperationen oder auch die Überlassung von Containerstellplätzen auf Schiffen vorteilhaft. Hierdurch können Chancen aus der Entwicklung von Transportvolumen und Schiffskapazitäten noch besser wahrgenommen werden. Die Entwicklung der Transportmengen ist stark von den wirtschaftlichen Aktivitäten in den Regionen, die die Fahrtgebiete verbinden, abhängig. Hapag-Lloyd arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung IT-gestützter Prognosemodelle, um Leertransporte zu minimieren und die damit verbundenen Kosten zu senken. Hieraus ergeben sich Kostenvorteile, wenn es gelingt, die Leertransportquote unter den marktüblichen Durchschnitt zu senken, was sich positiv auf die Ertragslage auswirken könnte.

Angesichts einer absehbaren Erhöhung der Transportkapazitäten im Markt, unter anderem durch beauftragte Schiffsneubauten, können ein intensiverer Wettbewerb zwischen den Reedereien und eine stagnierende Nachfrage nach Transportdienstleistungen zu einem verschärften Preiswettbewerb in einzelnen Fahrtgebieten führen.





Sollten die Frachtraten oder Transportmengen nicht den erwarteten Ergebnisbeitrag leisten, könnte dies einen negativen Einfluss auf die Ergebnis- und Liquiditätssituation von Hapag-Lloyd haben.

Eine mögliche Erweiterung des Serviceangebots, zum Beispiel auf den Hinterlandverkehren, könnte zusätzliche Wachstumschancen beinhalten und sich somit positiv auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd auswirken.

#### Informationstechnologie und -sicherheit

Für Hapag-Lloyd sind Informations- und Kommunikationstechnologien unerlässlich für die Abwicklung, Steuerung und Dokumentation sowie Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse weltweit. Die Verfügbarkeit der IT-Systeme sichert die kontinuierliche Verarbeitung von Daten, um die effiziente Steuerung von Geschäftsprozessen und Kosten zu gewährleisten.

Ein Ausfall von IT-Systemen, beispielsweise durch fehlerhafte Hard- und Softwarekomponenten sowie Netzwerkkonfigurationen, oder auch ein zeitweiser Totalausfall der IT-Infrastruktur durch einen Cyberangriff könnte eine Beeinträchtigung der Geschäftsprozesse und höhere Kosten durch Betriebsunterbrechungen zur Folge haben. Um diesen Risiken zu begegnen, sind die IT-Systeme mehrfach gesichert. Zudem verfügt Hapag-Lloyd über ein Informationssicherheitsmanagementsystem. Unter Berücksichtigung dieser und weiterer Bewältigungsmaßnahmen wird der negative Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage sowohl durch einen Cyberangriff als auch durch eine ungeplante eingeschränkte Verfügbarkeit zentraler IT-Systeme als wesentlich und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Ereignisse als mittel eingestuft.

#### Ergebnisbeitrag aus Effizienzprojekten

Hapag-Lloyd setzt Effizienz- und Kostensenkungsprogramme zur nachhaltigen Optimierung der Kostenstruktur um, um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und die strategischen sowie finanziellen Ziele des Unternehmens zu unterstützen. Sollten geplante Maßnahmen nicht oder nicht im erwarteten Umfang beziehungsweise nicht im vorgesehenen Zeitraum umgesetzt oder die vorgesehenen Einspar- und Effizienzpotenziale nicht realisiert werden, kann dies zu Planabweichungen führen und die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage negativ beeinflussen. Zur Steuerung und Unterstützung der Maßnahmenumsetzung wurde eine professionelle Projekt-Governance implementiert, die durch das Senior Management des Unternehmens sowie externe Dienstleister gesteuert wird.

Umgekehrt können eine schnellere Umsetzung oder die Realisierung zusätzlicher, bislang nicht erwarteter Effizienzpotenziale die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage positiv beeinflussen.

#### Bunkerverbrauchspreisschwankung

Das Segment Linienschifffahrt ist aufgrund seiner Geschäftstätigkeit Marktpreisrisiken aus der Beschaffung von Treibstoffen (Bunker) für die Containerschiffsflotte ausgesetzt. Die Ausgaben für Bunker haben einen erheblichen Anteil an den gesamten Betriebskosten. Die Schwankungen der Bunkerverbrauchspreise wirken sich, je nach Zeitpunkt der Bunkerbeschaffung, zeitversetzt auf die Transportaufwendungen aus. Der Bunkerverbrauchspreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschifffahrtsbranche.

Der Preis für Bunker verändert sich in der Regel mit dem Rohölpreis, der historisch starken Schwankungen unterliegt und durch eine Reihe

wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. Nach relativ stabilen Bunkerpreisen in der ersten Jahreshälfte 2025 waren sinkende Preise bis zum Jahresende zu verzeichnen. Unter dem Eindruck der sich verändernden politischen Rahmenbedingungen und daraus resultierenden konjunkturellen Wachstumserwartungen unterliegt die Entwicklung des Rohölpreinsniveaus und somit auch der Bunkerpreise im weiteren Jahresverlauf Unsicherheiten. Sollte sich der Trend sinkender Bunkerpreise fortsetzen, könnte dies zu stabileren oder geringeren Treibstoffkosten führen als bisher prognostiziert. Ein Anstieg der Bunkerpreise würde hingegen die Treibstoffkosten erhöhen und einen potenziell gegenläufigen Effekt haben. Die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage werden als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit als niedrig eingestuft.

Zur Begrenzung der Auswirkung steigender Bunkerverbrauchspreise auf die Transportkosten strebt Hapag-Lloyd an, einen Teil der Rohstoffpreisschwankungen über die Frachtrate mit dem Marine-Fuel-Recovery (MFR)-Mechanismus zu kompensieren. Der MFR-Mechanismus berücksichtigt, neben unterschiedlichen Parametern, auch Preisschwankungen durch eine optimierte Abdeckung von Aufwärts- und Abwärtsbewegungen der Marktpreise für Treibstoff. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch stark von der entsprechenden Marktsituation ab. Können die Kostenerhöhungen nicht oder nur teilweise an Kunden weitergegeben werden, führt dies zu einer Belastung des Ergebnisses. Grundsätzlich können Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Strategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert werden. Derzeit bestehen diese Sicherungsgeschäfte jedoch nicht.

#### Digitale Transformationsprojekte

Um auch in Zukunft innovative Produkte und attraktive Dienstleistungen anbieten zu können, sind effiziente Prozesse und leistungsstarke





Technologien unerlässlich. Hapag-Lloyd verfolgt die Weiterentwicklung bestehender IT-Systeme und die Erweiterung und Modernisierung der digitalen Infrastruktur im Rahmen verschiedener Initiativen und Projekte. Die teils hohe Komplexität durch Abhängigkeiten verschiedener Systeme und Technologien untereinander, aber auch durch sich stetig verändernde Kunden- und Nutzungsbedürfnisse können Verzögerungen und ungeplante Kostensteigerungen der Transformationsprojekte zur Folge haben.

#### Risiken durch Engpässe in Häfen und regionalen Logistikketten

In den vergangenen Jahren sind die Kapazitäten in der Containerschifffahrt schneller gewachsen als die verfügbaren Liegeplätze in den Häfen. Mit dem weiteren Ausbau der Transport- und Containerkapazitäten könnten die Zeitverluste in den betreffenden Häfen noch ansteigen. Zudem können Ungleichgewichte in den Handelsströmen in regionalen Engpässen der Verfügbarkeit von Schiffs- und Containerkapazitäten münden. Dies, aber auch krisenereignisbedingte temporäre (Teil-)Schließungen von Containerterminals können in den betreffenden Häfen zu Wartezeiten und damit zum Teil zu beträchtlichen Zeitverlusten beim Be- und Entladen der Schiffe sowie zu höheren Lagerkosten führen. Können diese Kostensteigerungen für längere Verweildauern von Containern nicht vollständig an Kunden weitergegeben und die Verzögerungen in den Transportketten nicht reduziert werden, führt dies zu negativen Auswirkungen auf das Ergebnis und auf die Transportmengen.

Arbeitskämpfe in den Häfen können ebenfalls die Einhaltung von Fahrplänen erschweren und möglicherweise erhebliche zusätzliche Kosten verursachen, mit negativen Auswirkungen auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd. Dies könnte zu Belastungen für das Geschäftsergebnis und die Finanzlage von Hapag-Lloyd führen.

#### Schwankung von Charratzen

Im Rahmen eines Chartervertrags stellt der Eigentümer eines Schiffs einer Containerlinienreederei ein Schiff für einen vertraglich festgelegten Zeitraum zur Verfügung. Der Eigentümer stellt üblicherweise auch die Besatzung, trägt die Versicherung und ist für die Wartung verantwortlich. Da die Charratzen in Abhängigkeit von den Erwartungen der Marktteilnehmer über die künftige Angebots- und Nachfrageentwicklung hinsichtlich Schiffskapazitäten – insbesondere bei Verträgen mit kurzer Laufzeit – starken Schwankungen unterworfen sind, kann das Chartern von Schiffen in Zeiten steigender Nachfrage teurer sein als der Betrieb eigener Schiffe.

In der Regel folgen die Charratzen der Entwicklung der Frachtraten, die von den Erwartungen über die künftige Entwicklung von Angebot und Nachfrage nach Transportkapazitäten abhängen, mit einer Zeitverzögerung von mehreren Monaten. Diese Zeitverzögerung in der Anpassung der Charratzen ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffs und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charratzen nicht vor Ablauf des Vertrags anheben. Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charratzen erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten unter anderem durch einen Preiswettbewerb, aber auch aufgrund eines Rückgangs des Transportvolumens infolge sinkender Nachfrage nach Transportdienstleistungen bei fixen Charratzen zu einer negativen Ergebnisauswirkung führen, insbesondere nach einer Phase hoher Nachfrage nach Transportdienstleistungen und Schiffscharter. Im Ergebnis könnte Hapag-Lloyd mehrere Monate nicht in der Lage sein, den Bestand an gecharterten Schiffen mit im Spot-Marktvergleich überdurchschnittlich hohen Charratzen zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren.

Es ist nicht auszuschließen, dass steigende Charratzen und entsprechende Kostensteigerungen nicht in vollem Umfang über höhere Frachtraten an Kunden weitergegeben werden können. Aus den Marktschwankungen zwischen Angebot und Nachfrage nach Transportleistungen können sich durch die Realisierung von Kostenvorteilen beziehungsweise die Erzielung von steigenden Frachtraten auch Chancen ergeben. Bei einem hohen Bestand an gecharterten Schiffen können sich für mehrere Monate Kostenvorteile ergeben, wenn Schiffe zu günstigen Raten gechartert wurden und die Frachtraten aufgrund höherer Nachfrage steigen. Dies könnte sich positiv auf die Ergebnissituation des Segments Linienschifffahrt auswirken.

#### Risiken beim Betrieb von Schiffen und Terminals

Der Betrieb von Schiffen und Terminals ist mit besonderen Risiken verbunden; hierzu zählen unter anderem Havarie, Kollisionen, Totalverlust des Schiffs, Umweltschäden, Feuer, Explosionen, Verlust oder Beschädigung der Ladung, durch Materialfehler verursachte Schäden, menschliches Versagen, Krieg, Terrorismus, Piraterie, politische Maßnahmen in einzelnen Ländern, Verlust der Zertifizierung der Schiffe, schwierige Wetterbedingungen sowie Verzögerungen durch Streiks der Besatzungen oder Hafendarbeiterinnen und Hafendarbeiter.

Die aufgeführten Punkte können den Betrieb von Schiffen verhindern oder den Reiseablauf stören, zum Tod oder zu Verletzungen von Menschen sowie zu Umweltverschmutzungen und zum Verlust oder zur Beschädigung von Eigentum wie beispielsweise Hafenanlagen und Terminalequipment führen. Hierdurch könnte das Ansehen des Unternehmens Schaden nehmen, und Kundenbeziehungen könnten belastet werden. Sofern möglich, hat Hapag-Lloyd in einem wirtschaftlich angemessenen Rahmen Versicherungen gegen diese Risiken abgeschlossen. Es ist nicht auszuschließen, dass die bestehenden





Versicherungen nicht sämtliche finanziellen Schäden in voller Höhe abdecken. Dies könnte einen erheblichen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd nehmen.

#### Risiken aus dem Verlust des US-Flag-Geschäfts

Als eine von drei internationalen Containerreedereien erbringt Hapag-Lloyd Containertransportdienstleistungen für staatliche Organisationen der USA (US-Flag-Geschäft). Sollte Hapag-Lloyd die hierfür notwendigen Voraussetzungen nicht mehr erfüllen, könnte dies negative Auswirkungen auf die Ertragslage haben. Das US-Flag-Geschäft wird über die Gesellschaft Hapag-Lloyd USA LLC betrieben.

### FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN UND CHANCEN

#### Risiken durch Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten

Sollte eine Wertminderungsprüfung den Bedarf einer Wertminderung auf Geschäfts- oder Firmenwerte aufzeigen, könnte dies eine erhebliche negative Auswirkung auf die Ertragslage sowie die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd haben. Die Wertminderungsprüfungen zum 31. Dezember 2025 ergaben keinen Wertminderungsbedarf. Vor dem Hintergrund der Unsicherheiten im makroökonomischen Umfeld, beispielsweise Veränderung des Zinsniveaus, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines möglichen Wertminderungsbedarfs auf Geschäfts- oder Firmenwerte zum Zeitpunkt der Berichterstellung als niedrig eingeschätzt.

#### Risiken aus Beteiligungen

Hapag-Lloyd ist weltweit an verschiedenen Unternehmen und Joint Ventures insbesondere in der Terminal- und Logistikbranche beteiligt und hat zudem Vereinbarungen über den Erwerb weiterer Unternehmensbeteiligungen geschlossen. Die Ertragslage und damit auch

die Ausschüttung von Dividenden sowie der Beteiligungswert der Unternehmensbeteiligungen sind unter anderem abhängig von der Nachfrage nach den betreffenden Dienstleistungen des jeweiligen Unternehmens. Ein Nachfragerückgang beispielsweise nach Containertransportdienstleistungen im Terminalbereich hätte negative Auswirkungen auf die Ertragslage der Beteiligungen und somit mittelbar auch auf die Ertrags- und Vermögenslage von Hapag-Lloyd. Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Wertminderungsbedarfs für nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen wird als niedrig eingestuft.

#### Liquidität und Zugang zu Kapitalmärkten

Das Finanzmanagement erfolgt bei Hapag-Lloyd zentral und hat die Sicherstellung der permanenten Zahlungsfähigkeit und damit die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichts im Konzern zum Ziel. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln verfolgt die Gesellschaft das Ziel, eine ausreichende Liquiditätsreserve zu sichern. Zudem werden typischerweise in Schiffskrediten Beleihungsgrenzen (sogenannten Loan-to-Value-Quoten) vereinbart, die fortlaufend (in der Regel halbjährlich) durch die Kreditgeber überprüft werden. Eine Unterschreitung dieser Loan-to-Value-Quoten hat im Regelfall zur Folge, dass adäquate Ersatzsicherheit beschafft werden muss oder eine entsprechende Sondertilgung unter dem Kredit zu erfolgen hat. Sollte dies nicht möglich sein, könnte sich die Unterschreitung der Quoten negativ auf den Liquiditätsrahmen und die Finanzlage von Hapag-Lloyd auswirken. Zum Bilanzstichtag besteht auf Basis aktueller Gebrauchtpreise für Schiffe ausreichend Puffer unter den Loan-to-Value-Quoten der Schiffsfinauzierungen des Unternehmens. Für die bestehenden Finauzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenant-Klauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital und die Liquidität auf Ebene des Hapag-Lloyd Konzerns sowie bestimmte

Loan-to-Value-Quoten für Finauzierungen von Schiffsinvestitionen. Die Einhaltung der betreffenden Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen wird regelmäßig überwacht. Eine Nichteinhaltung des vereinbarten Reporting Covenant würde zu verschärften Berichtspflichten führen, eine Nichteinhaltung der vereinbarten Mindestanforderungen zudem die betroffenen Finanzinstitute dazu berechtigen, die ausstehenden Kreditbeträge kurzfristig fällig zu stellen. Dies würde sich negativ auf den Liquiditätsrahmen und die Finanzlage von Hapag-Lloyd auswirken. Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos im Prognosezeitraum wird als sehr gering eingestuft.

Eine Änderung des Ratings der Hapag-Lloyd AG oder der begebenen Anleihe könnte zu veränderten Konditionen bei der Aufnahme neuer Mittel führen und den Kurs sowie die Handelbarkeit der bereits emittierten Titel beeinträchtigen. Eine Herabstufung des Ratings könnte somit negative Auswirkungen auf die Finauzierungskosten von Hapag-Lloyd haben, was sich wiederum negativ auf das Jahresergebnis auswirken könnte. Eine Anhebung des Ratings würde einen gegenläufigen Effekt haben.

#### Wechselkursschwankungen in Bezug auf den US-Dollar

In der internationalen Containerschiffahrt ist der US-Dollar die übliche Währung, in der der Großteil der Leistungen fakturiert wird. Dies gilt sowohl für die Fracht- und Charratzen sowie Treibstoffe als auch für die Finauzierung von Containern und Schiffen. Innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar die funktionale Währung. Dennoch ist der Konzern als weltweit tätiges Unternehmen im operativen Geschäft aufgrund unterschiedlicher Währungen bei den Einnahmen und Ausgaben Wechselkursschwankungen ausgesetzt, welche sowohl Chancen- als auch Risikopotenzial bieten. Dies gilt auch für in Euro aufgenommene Finauzschulden.





Die Berichtswährung für den Hapag-Lloyd Konzern sowie den Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG ist der Euro. Die Veränderung der USD / EUR-Relation hat somit einen tragbaren Einfluss auf die im Konzern- und Jahresabschluss und in den Quartalsabschlüssen ausgewiesenen Finanzkennzahlen. Die Entwicklung der in Euro ausgewiesenen Finanzkennzahlen kann daher gegebenenfalls von den in US-Dollar erstellten Finanzkennzahlen des operativen Geschäfts abweichen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als niedrig eingestuft.

Wechselkursschwankungen werden bezüglich ihrer Wesentlichkeit fortlaufend überwacht. Der Konzern sichert im Bedarfsfall einen Teil der Nettzahlungen über einen rollierenden Sicherungsansatz mit dem Ziel, Währungsrisiken im Konzernabschluss zu begrenzen. Trotzdem können die Schwankungen der Wechselkurse Einfluss auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd haben.

#### Zinssatzschwankungen

Zinssatzschwankungen können sich im Rahmen der Aufnahme von Finanzmitteln sowie bei Geldanlagen ergeben. Mögliche Zinssatzsteigerungen für Finanzschulden werden durch ein ausbalanciertes Portfolio an festen und variablen Zinsstrukturen reduziert. Gegebenenfalls können weitere Zinssicherungsgeschäfte getätigt werden. Für Geldanlagen stellt ein Anstieg des Zinssatzes jedoch eine Chance dar, wohingegen sich eine Senkung des Zinssatzes negativ auf das zu erwartende Zinsergebnis auswirken würde. Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos im Prognosezeitraum wird als niedrig und die Auswirkung auf die Ergebnis- und Liquiditätssituation als tragbar eingestuft.

#### Kreditausfallrisiken

Zur Vermeidung beziehungsweise Reduzierung von Forderungsausfällen verfolgt Hapag-Lloyd ein einheitliches und zentral gesteuertes

Forderungsmanagement. Zu den Komponenten gehören ein einheitliches Genehmigungsverfahren zur Kreditgewährung inklusive Prüfung der Bonitätsrisiken, die Absicherung der Kundenforderungen durch eine Kreditversicherung sowie ein zentral gesteuertes Berichtswesen zur Überwachung der Außenstände inklusive der Altersstruktur und der Richtlinien und Regelungen des Forderungsmanagements. Zu dem Umfang und der Art der bestehenden Kreditrisiken zum Bilanzstichtag wird auf Anmerkung [\(13\) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte](#) und sonstige finanzielle Vermögenswerte des Anhangs zum Konzernabschluss verwiesen.

Das Bankenausfallrisikomanagement erstreckt sich auf die derivativen Finanzinstrumente und Geldanlagen im Hapag-Lloyd Konzern. Bei den abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumenten beschränkt sich das maximale Ausfallrisiko auf die Summe aller positiven Marktwerte dieser Instrumente, da bei Nichterfüllung seitens der Vertragspartner Vermögensverluste nur bis zu dieser Höhe entstehen würden. Durch den Abschluss derivativer Finanzinstrumente mit unterschiedlichen Schuldnern, die über eine einwandfreie Bonität verfügen, sind keine Ausfallrisiken zu erwarten. Unabhängig davon wird das Kontrahentenrisiko mittels interner Bankenlimits gesteuert und laufend überwacht, um im Bedarfsfall die Risikoposition durch eine Limitanpassung zu begrenzen.

### RECHTLICHE RISIKEN UND CHANCEN

#### Rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen

Als weltweiter Anbieter von Containertransportdienstleistungen und Terminalbetreiber ist Hapag-Lloyd mit zahlreichen national und international geltenden Vorschriften konfrontiert. Die Veränderung oder Ausweitung derartiger Vorschriften und die Notwendigkeit, zusätzliche Genehmigungen einzuholen, sowie die Erweiterung von

Dokumentations- und Nachweispflichten könnten den Geschäftsverlauf belasten und gegebenenfalls durch erforderliche Anpassungen die Komplexität von Geschäftsprozessen erhöhen.

Diese Vorschriften umfassen unter anderem zahlreiche Sicherheitsbestimmungen und Zollvorschriften in den jeweiligen Herkunfts-, Durchgangs- und Bestimmungsändern, aber auch Überwachungs-, Melde- und Kontrollvorschriften beispielsweise für Emissionsmesssysteme. Bei einem Verstoß gegen geltende Vorschriften könnte das Unternehmen mit beträchtlichen Bußgeldern konfrontiert werden.

In diesem Zusammenhang könnten Zollgebühren erhoben beziehungsweise Strafzahlungen gegen Exporteure, Importeure, Terminalbetreiber oder die Reederei verhängt werden. Aufgrund der gegenwärtigen und absehbaren künftigen regulatorischen Rahmenbedingungen sind aus heutiger Sicht keine Anhaltspunkte erkennbar, die zu Einschränkungen im Hinblick auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns führen könnten.

Im Zeitalter der Digitalisierung sind Datenschutz und Datensicherheit entscheidende Faktoren für das Vertrauensverhältnis zwischen Kunden und Unternehmen. Infolge der Inkraftsetzung der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) verstetigt sich weltweit die Entwicklung hin zu anspruchsvolleren Datenschutzvorschriften und empfindlicheren Strafen, insbesondere im asiatischen Raum, in Lateinamerika, aber auch im Mittleren Osten. Neben der klassischen datenschutzrechtlichen Regulierung streben einige Staaten und multinationale Organisationen auch eine stärkere Normierung von IT-Sicherheit und Regulierung von Datensouveränität an.

Ferner verschiebt sich infolge der zunehmenden Digitalisierung und Automatisierung von Geschäftsprozessen die Risikoexposition von





Hapag-Lloyd, sodass die hinzutretenden datenschutzrechtlichen Risiken fortlaufend bewertet und gemanagt werden müssen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Risiken wird als niedrig und die Auswirkung auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd als tragbar eingestuft.

#### Risiken in Verbindung mit Rechtsstreitigkeiten sowie Steuer- und Zollbestimmungen

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer Tochtergesellschaften sind derzeit in Rechtsstreitigkeiten involviert. Diese umfassen unter anderem Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Lieferanten, ehemaligen Agenten und Kunden. Rechtsstreitigkeiten können auch im Erfolgsfall höhere Aufwendungen und somit negative Auswirkungen auf die Ertragslage zur Folge haben, sofern nicht versichert, und das Ansehen des Unternehmens schädigen. Die Auswirkungen werden als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Risiken wird in der Gesamtbetrachtung als niedrig eingestuft.

Weiterhin unterliegt Hapag-Lloyd regelmäßig Steuerprüfungen in diversen Ländern, in denen der Konzern größere wirtschaftliche Aktivitäten unterhält (zum Beispiel Deutschland, Indien, Türkei). Aus diesen Steuerprüfungen können Steuernachzahlungen resultieren. Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden sie durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Die Auswirkungen werden als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Risiken wird in der Gesamtbetrachtung als niedrig eingestuft.

#### Risiken aus Lieferketten-Sorgfaltspflichten

Die gesetzliche Verankerung unternehmerischer Sorgfaltspflichten im Bereich der internationalen Lieferketten bringt eine Ausweitung des Verantwortungsbereichs von Unternehmen sowie steigende Anforderungen, unter anderem an die Integration von entsprechenden Überwachungs- und Risikovermeidungsprozessen zur Achtung von Menschenrechten und Einhaltung von Arbeitsrechtsstandards, mit sich. Es besteht das Risiko, dass Hapag-Lloyd im Falle eines Verstoßes gegen die Sorgfaltspflichten mit beträchtlichen Bußgeldern konfrontiert werden könnte. Darüber hinaus würden mit der verpflichtenden Anwendung der europäischen Richtlinie über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit künftig die Anforderungen an die unternehmerischen Sorgfaltspflichten sowie Haftungsansprüche ausgeweitet werden. Die damit verbundene Erhöhung des Bußgeldrahmens würde die Risikoexposition entsprechend erhöhen.

#### STRATEGISCHE RISIKEN

Nachfolgend sind jene Entwicklungen als strategische Risiken beschrieben, die ergänzend zu den vorgenannten Risiken die mittel- und langfristige Geschäftsentwicklung, also nach dem Prognosezeitraum, negativ beeinträchtigen können und in der Rückschau strategische Wendepunkte in der Branche darstellen könnten. Je nach Ausprägung der zugrunde liegenden Treiber können sich diese strategischen Risiken negativ auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und auf die Erreichung der jeweils betreffenden Kernziele der Strategie und der darin inbegriffenen strategischen finanziellen und nichtfinanziellen Ziele auswirken. Zur Erreichung der strategischen Ziele wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet.

#### Strukturelles Nachfrage- und Angebot-Ungleichgewicht

Im Unterschied zu den zuvor beschriebenen volkswirtschaftlichen und branchenspezifischen Risiken in Verbindung mit Angebot und Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen beschreibt dieses Risiko die Manifestierung eines systemischen Ungleichgewichts von Angebot und Nachfrage. Ein sprunghafter Anstieg an Transport- und Containerkapazitäten könnte einerseits die Leistungsfähigkeit dieser zusätzlichen Kapazitäten beschränken, indem Transportinfrastrukturen an Land nicht im selben Maße geschaffen und ausgebaut werden. Andererseits könnte eine gleichzeitig einsetzende, strukturell stagnierende oder sinkende Transportnachfrage entstehen, beispielsweise durch die Neuaufstellung von Lieferketten aufgrund von Verlagerungen von Beschaffungsquellen und Produktionsstandorten vor dem Hintergrund geopolitischer Konflikte sowie makro- und mikroökonomischer Verschlechterungen führender und aufstrebender Volkswirtschaften.

#### Tragfähigkeit des Geschäftsmodells Linienreederei

Das Geschäftsmodell von Hapag-Lloyd als global agierende Linienreederei ist abhängig von diversen internen, aber auch externen Einflussfaktoren, deren technologische wie auch regulatorische Reformierung Unsicherheit birgt. Die Fähigkeit, schnell auf Kundenbedürfnisse für technologische Neuerungen und Prozessverbesserungen zu reagieren, ist ebenso ein erfolgskritischer Faktor wie die rasche Adaption an disruptive Transporttechnologien und technologische Innovationen. Daneben können sich sowohl eine weitere Konsolidierung unter den Linienreedereien als auch eine fortschreitende Konsolidierung des Transportsektors beispielsweise in Form der vertikalen Transportkettenintegration gleichermaßen negativ auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd auswirken wie die Fragmentierung des Wettbewerbsfelds durch den Markteintritt neuer, nicht-traditioneller Wettbewerber. Zudem trägt auch die steuerliche





Gleichbehandlung von Containertransportdienstleistungen im Wettbewerbsumfeld auf lokaler, aber auch globaler Ebene zur Tragfähigkeit des Geschäftsmodells von Hapag-Lloyd bei. Eine Änderung der bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich der Fortführung der Tonnagesteuer oder auch die Einführung einer globalen Mindestbesteuerung könnte sich negativ auf die Rentabilität des Geschäftsmodells Linienreederei auswirken.

#### Geopolitische Konflikte und Protektionismus

Veränderungen der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Nationen, die unter anderem auf nationale Sicherheitsbedenken, unilaterale Bestrebungen oder bewaffnete Konflikte um Territorien und den Zugang zu Märkten zurückzuführen sind, könnten erhebliche Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd haben. Wahrgenommene und tatsächliche Bedrohungen in Form von steigenden Zöllen, währungspolitischen Maßnahmen, Investitionskontrollen, Handels- und Exportbeschränkungen sowie anderen protektionistischen Maßnahmen und ihre potenziell negativen Auswirkungen auf die internationalen Beziehungen, den Welthandel und die wirtschaftliche Sicherheit könnten beispielsweise zu einer Diversifizierung der Lieferketten, dem Rückzug von Investoren oder der Rücknahme von Investitionszusagen führen sowie die Verfügbarkeit von Waren, Dienstleistungen, Technologien und anderen Ressourcen einschränken.

#### Umgang mit der globalen Erwärmung

Die voranschreitende Klimaerwärmung, die Belastbarkeit des Umsetzungszeitrahmens für klimawandelbezogene Regulierungen und die mögliche Beschleunigung dieses Zeitrahmens sowie möglicherweise unzureichende Beiträge der Nachhaltigkeitsmaßnahmen des Unternehmens zur Erreichung der klimaneutralen Geschäftstätigkeit könnten sich negativ auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

auswirken. Forciert wird die daraus resultierende Unsicherheit insbesondere durch klimawandelbedingte physische Risiken, wie beispielsweise die Zunahme von Extremwetterereignissen, und durch Transitionsrisiken in Form eines unzureichenden technologischen Fortschritts bei der Entwicklung und regionalen Verfügbarkeit klimaneutraler Kraftstoffe und auch global uneinheitliche Regulierungen zur Bepreisung und Besteuerung von Emissionen.

#### Regulatorische Einschränkung der Kooperation von Linienreedereien

Regulierungen, wie beispielsweise der U.S. Ocean Shipping Act, bilden einen bedeutenden Teil des rechtlichen Rahmenwerks für die Kooperation von Containerlinienreedereien in Form von Allianzen und anderen marktüblichen Kooperationsformen. Eine Aufhebung oder restriktivere Reformierung dieser und anderer wettbewerbsrechtlicher Regulierungen, aber auch eine strategische Neuausrichtung von Wettbewerbern und Allianzen könnte regional und global zu eingeschränkten Kooperationsmöglichkeiten führen, welche sich mittelbar negativ auf Kosteneffizienzen, Geschäftsprozesse und operative Strukturen auswirken könnten.

#### Schwarzer Schwan

Schwarzer Schwan beschreibt ein extrem seltenes und unvorhersehbares Ereignis, welches sich auf Systeme mit komplexen Abhängigkeiten auswirkt und so eine Wirkung von unerwartetem Ausmaß erzeugt. Die Ursachen solcher Ereignisse sind vielfältig und können natürlichen Ursprungs, beispielsweise in Form von geologischen, meteorologischen, hydrologischen und biologischen Ereignissen, sein oder auch infolge anthropogener Gefährdungen wie beispielsweise Umweltschäden oder anderen Katastrophenerignissen entstehen.

## GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKEN UND CHANCEN

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation von Hapag-Lloyd ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller bedeutsamen Einzelrisiken und Chancen. Auch nach dem Bilanzstichtag zeichnen sich aus heutiger Sicht keine den Fortbestand von Hapag-Lloyd gefährdenden Risiken, auch in Verbindung mit anderen Risiken, ab. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2026 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie für nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen ergeben können.

Das Hauptrisiko von Hapag-Lloyd für 2026 besteht weiterhin in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld und einem Überangebot an Transportkapazitäten, was zu einem sich weiter verstärkenden Druck auf die Frachtraten und auf das Transportvolumen und damit verbunden zu möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Ergebnissituation führen könnte. Der Ausblick auf die weltweite konjunkturelle Entwicklung ist positiv und sollte zu steigendem Welthandel und somit auch zu steigender Nachfrage nach Containertransportleistungen führen. Dieser Jahresausblick unterliegt einem besonderen Maß an Unsicherheit, insbesondere vor dem Hintergrund des Konflikts im Mittleren Osten und dessen Folgewirkungen sowie durch die weiterhin nicht abschließend abschätzbare nachhaltige Erholung der Wirtschaftsentwicklung – und damit auch der Entwicklung des Containertransportvolumens.





## Beschreibung der wesentlichen Merkmale des internen Kontrollsystems

### Konzeption und Zielsetzung

Hapag-Lloyd hat ein internes Kontrollsystem (IKS) in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk „COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) Internal Control – Integrated Framework“ für sein Linienschiffahrtsgeschäft definiert. Der Themenbereich Compliance wird dabei separat im Compliance Management System adressiert.

Primäres Ziel des IKS ist es zum einen, das Risiko wesentlicher Fehler mit Auswirkung auf die Erlöse, Kosten und Liquidität zu verringern beziehungsweise solche Fehler im Falle eines Eintritts zeitnah aufzudecken und zu korrigieren, sowie zum anderen, das Risiko wesentlicher Fehlaussagen in der finanziellen und nichtfinanziellen Berichterstattung zu verringern, wesentliche Fehlbewertungen aufzudecken und die Einhaltung der maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften zu gewährleisten.

Die dazu eingeführten Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Dabei kann eine absolute Sicherheit zur Erreichung dieses Ziels durch ein IKS, unabhängig von der konkreten Ausgestaltung, nicht erreicht werden.

### Aufbau und Überwachung

Zur kontinuierlichen Weiterentwicklung und Absicherung des IKS besteht eine zentrale IKS-Koordination sowie eine zentrale technische Plattform.

Die IKS-Plattform enthält die für das IKS definierten Schlüsselkontrollen in einer zentralen Risiko-Kontroll-Matrix sowie, über die Definition

der jeweils für die Kontrollen und Organisationen verantwortlichen Personen, die für das IKS eingerichtete Aufbauorganisation. Neben Kontrollen zur Absicherung der Erreichung operativer Unternehmensziele umfasst dieses IKS auch das rechnungslegungsbezogene IKS.

Hapag-Lloyd hat zur Bestätigung der Einrichtung des IKS einen jährlichen Regelprozess etabliert. Dabei erfolgt im Jahresverlauf zum einen ein weltweites internes Self-Assessment der Kontrollen im IKS sowie zum anderen ein externes Assessment eines Teils dieser Kontrollen. Die Ergebnisse werden erfasst und die Behebung identifizierter Schwächen nachverfolgt.

Auf dieser Basis wird zum Bilanzstichtag der Status der internen Kontrollen in den wesentlichen Zentralbereichen der Hapag-Lloyd AG und deren Tochtergesellschaften des Linienschiffahrtsgeschäfts durch das jeweils verantwortliche Management bewertet.

Anschließend erfolgt im Kontext des IKS-Jahresberichts die Zusammenfassung und Gesamtbeurteilung der IKS-Ergebnisse einschließlich der Beurteilung des Compliance Management Systems. Auf dieser Basis wird der Prüfungsausschuss der Hapag-Lloyd AG durch den Vorstand über das IKS informiert.

Im Terminalsegment werden die internen Kontrollen dezentral von dem Management der lokalen Gesellschaften verantwortet. HL Terminal Holding B.V. (auch bekannt unter dem Markennamen Hanseatic Global Terminals) hat im Jahr 2025 mit der Entwicklung gemeinsamer interner Kontrollstandards für das Terminalsegment begonnen und plant die Einführung im Jahr 2026. Für 2025 erfolgte die Einbeziehung der HL Terminal Holding B.V. und ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften in die oben dargestellte jährliche IKS-Gesamtbeurteilung

und Berichterstattung auf Grundlage der IKS-Bestätigungen ihrer verantwortlichen Geschäftsführung zum Bilanzstichtag.

### Grundsätzliche Kontrollaktivitäten

Mögliche Auswirkungen auf die Unternehmensziele werden oft schon im organisatorischen Umfeld berücksichtigt. Zum Beispiel sind wesentliche Investitionen und Finanzierungen bereits vor der Freigabe durch den Vorstand insbesondere vor dem Hintergrund ihrer betrieblichen Auswirkungen mit dem Bereich Controlling und in Bezug auf ihre bilanzielle Abbildung mit dem Bereich Accounting abzustimmen und werden kritisch gewürdigt.

Die Identifizierung und Bewertung weiterer Risiken erfolgt auch dadurch, dass im Risikokomitee eine breite Beteiligung der Zentralbereichsleitungen stattfindet, sodass wesentliche Entwicklungen oder Ereignisse im Konzern mit ihren möglichen operativen und rechnungslegungsbezogenen Auswirkungen frühzeitig identifiziert und eingeschätzt werden können.

Die konkrete Überwachung erfolgt durch prozessintegrierte und prozessunabhängig eingerichtete Kontrollen. Die Kontrollen haben sowohl präventiven als auch aufdeckenden Charakter.

Als wesentliche prozessintegrierte Kontrollen sind Funktionstrennungsverfahren sowie das Vier-Augen-Prinzip, mit dem Ziel der Sicherstellung der Wirksamkeit, der Wirtschaftlichkeit und der Ordnungsmäßigkeit der wesentlichen Geschäftsprozesse sowie der Rechnungslegung, implementiert. Beispielsweise werden Finanzbuchungen und Zahlungen nach den internen Genehmigungs- und Freigabeverfahren autorisiert. Zusätzlich sollen die systemseitig eingerichteten Berechtigungskonzepte sicherstellen, dass der Zugriff auf die wesentlichen Geschäfts- und





Buchungssysteme nur befugten Mitarbeitenden ermöglicht wird. Außerdem werden zum Beispiel Änderungs- und Ausnahmereporte als nachgelagerte Kontrollen für bestimmte Bereiche überprüft.

Zur prozessunabhängigen Kontrolle wird eine wesentliche Überwachungsfunktion durch die Konzernrevision wahrgenommen. Die Konzernrevision berichtet an den Finanzvorstand der Hapag-Lloyd AG und verfügt zur Wahrnehmung ihrer internen Prüfungs- und Beratungsaufgaben über umfassende Informations-, Prüf- und Zugangsrechte. Die Prüfungsthemen der Konzernrevision werden nach einem risikoorientierten Prüfungsansatz systematisch ausgewählt und umfassen regelmäßig wesentliche Einheiten, Prozesse und Kontrollen.

#### Organisation und wesentliche Prozesse in der Rechnungslegung sowie der Konsolidierung

Die Hapag-Lloyd AG erstellt den Jahresabschluss nach den handelsrechtlichen Rechnungslegungsnormen, den Konzernabschluss nach den Vorschriften der IFRS. Dabei findet eine Richtlinie für die IFRS-Bilanzierung Anwendung. Diese wird durch Arbeitsanweisungen und Einzelvorschriften konkretisiert. Änderungen der einschlägigen rechtlichen Vorschriften und Standards werden fortlaufend beobachtet und die Bilanzierungsrichtlinie sowie die Arbeitsanweisungen zeitnah auf eventuellen Anpassungsbedarf hin überprüft.

Hauptverantwortlich für den Konsolidierungsprozess, die Abschluss-erstellung sowie die Konzern- und Einzelberichterstattung der Hapag-Lloyd AG ist der zentrale Fachbereich Accounting. Zur Erstellung des Abschlusses werden Informationen anderer Fachbereiche angefordert und verarbeitet. Hierzu zählen beispielsweise Informationen aus dem zentralen Fachbereich Treasury & Finance für die Bilanzierung von Sicherungszusammenhängen und

Finanzderivaten sowie aus dem zentralen Fachbereich Controlling für die Unternehmensplanung im Rahmen der Wertminderungsprüfung.

Einzelne Sachverhalte werden unter Einbindung externer Expertise und Gutachten, wie zum Beispiel Versicherungsmathematikerinnen und -mathematikern für die Pensionsbewertung, bilanziell abgebildet. Der Abschlussprozess wird nach einem mit den Fachbereichen und Tochtergesellschaften abgestimmten detaillierten Zeitplan durchgeführt (Abschlusskalender). Die Einhaltung der zeitlichen Vorgaben wird dabei durch den zentralen Fachbereich Accounting überwacht. Die Bilanzierung wird unternehmensweit durch geeignete und marktübliche Buchhaltungssysteme in der Hapag-Lloyd AG und ihren Tochtergesellschaften unterstützt. Zur Konzernabschluss-erstellung übermitteln die Tochtergesellschaften Konzernberichtspakete. Diese werden unter Anwendung des Konsolidierungssystems SAP Financial Consolidation (FC) zu einem Konzernabschluss zusammengeführt. Dabei werden die notwendigen Konsolidierungsschritte vom zentralen Fachbereich Accounting durchgeführt.

## ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

### GRUNDLAGEN DER CORPORATE GOVERNANCE UND UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Corporate Governance umfasst alle Grundsätze für die Leitung und Überwachung eines Unternehmens. In diesem Sinne ist Corporate Governance als Ausdruck von guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung ein wesentlicher Bestandteil der Führungsphilosophie von Hapag-Lloyd. In dieser Erklärung zur Unternehmensführung

berichtet Hapag-Lloyd daher über die Corporate Governance der Gesellschaft nach den §§ 289f Abs. 1 und 315d HGB. Die Grundsätze von Corporate Governance betreffen vor allem die Zusammenarbeit im Vorstand, im Aufsichtsrat und zwischen beiden Gremien sowie zwischen den Organen und den Aktionären, insbesondere in der Hauptversammlung. Sie betreffen auch das Verhältnis der Gesellschaft zu anderen Personen und Einrichtungen, die in einer wirtschaftlichen Beziehung zu Hapag-Lloyd stehen.

### Bekanntnis zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Hapag-Lloyd AG ist eine börsennotierte Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Den Ausgangspunkt für die Sicherstellung einer verantwortungsbewussten, auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichteten Leitung und Kontrolle des Unternehmens bildet für Hapag-Lloyd – neben der Befolgung der einschlägigen gesetzlichen Normen – die Anerkennung des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG haben sich wie in der Vergangenheit auch im abgelaufenen Geschäftsjahr eingehend mit dem Corporate-Governance-System des Unternehmens beschäftigt. Vorstand und Aufsichtsrat bekennen sich ausdrücklich zu einer verantwortungsvollen Corporate Governance und identifizieren sich mit den Zielen des DCGK. Grundlage hierfür waren die Empfehlungen und Anregungen des DCGK in der Fassung vom 28. April 2022 (DCGK). Gemäß der Präambel des DCGK schließt eine verantwortungsvolle Corporate Governance im Sinne einer guten Unternehmensführung und aktiven Corporate-Governance-Kultur nicht aus, in einzelnen Aspekten den Kodexvorgaben nicht zu entsprechen, wenn die Abweichungen aufgrund von Unternehmensspezifika sachgerecht sind.





## ANGABEN ZU UNTERNEHMENSFÜHRUNG UND CORPORATE GOVERNANCE

### Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG

§ 161 AktG verpflichtet den Vorstand und den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG, jährlich zu erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ entsprochen wurde und wird beziehungsweise welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden und warum nicht. Die Erklärung ist auf der Internetseite der Gesellschaft dauerhaft öffentlich zugänglich zu machen.

### Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ gemäß § 161 Aktiengesetz

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft erklären, dass die Gesellschaft für den Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung im März 2024 den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Fassung vom 28. April 2022 (DCGK) mit den folgenden Ausnahmen entsprochen hat und zukünftig entsprechen wird:

- Rein vorsorglich wird eine Abweichung von den Empfehlungen C.7 und C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 DCGK erklärt.

Nach der Empfehlung C.7 DCGK soll mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sein. Die Anteilseignervertreter sollen, wenn sie die Unabhängigkeit ihrer Mitglieder von der Gesellschaft und vom Vorstand einschätzen, insbesondere berücksichtigen, ob das Aufsichtsratsmitglied (i) aktuell in verantwortlicher Funktion eines konzernfremden Unternehmens eine wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von dieser abhängigen Unternehmen unterhält oder unterhalten hat oder (ii) dem Aufsichtsrat mehr als zwölf Jahre angehört.

Von den acht Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft stehen fünf Mandatsträger in verantwortlichen Positionen (von Konzernunternehmen) der Kernaktionäre der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft: Dr. Isabella Niklas ist Sprecherin der Geschäftsführung der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), José Francisco Pérez Mackenna ist Vorstandsvorsitzender der Quiñenco S.A. in Chile (Quiñenco), Oscar Eduardo Hasbún Martínez ist Vorstandsvorsitzender der Compañía Sudamericana de Vapores S.A. in Chile (CSAV), Karl Gernandt ist Präsident des Verwaltungsrats der Kühne Holding AG in der Schweiz (Kühne) und Dr. Andreas Rittstieg ist Mitglied des Verwaltungsrats der Kühne. Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft unterhält wesentliche Geschäftsbeziehungen zu den Konzernunternehmen der HGV, der Quiñenco-Gruppe, zu der auch die CSAV gehört, und der Kühne-Gruppe. Außerdem gehört Herr Gernandt dem Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft bereits seit mehr als zwölf Jahren an. Diese Umstände indizieren bei Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna, Oscar Eduardo Hasbún Martínez, Karl Gernandt und Dr. Andreas Rittstieg eine fehlende Unabhängigkeit

von der Gesellschaft im Sinne des DCGK. Es wird daher vorsorglich eine Abweichung von der Empfehlung C.7 DCGK erklärt.

Darüber hinaus soll der Vorsitzende des Prüfungsausschusses nach der Empfehlung C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 DCGK unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sowie unabhängig vom kontrollierenden Aktionär sein.

Der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Karl Gernandt, ist zugleich Geschäftsführer bei einem direkt an der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft wesentlich beteiligten Aktionär, mit dem, wie vorstehend beschrieben, zugleich eine wesentliche Geschäftsbeziehung besteht. Vor dem Hintergrund der ungeklärten Voraussetzungen des Begriffs der Unabhängigkeit von einem kontrollierenden Aktionär sowie der vorliegend erfüllten Indikatoren für eine fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft wird vorsorglich ebenfalls eine Abweichung von der Empfehlung C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 DCGK erklärt. Nach Überzeugung des Aufsichtsrats liegt die Ausübung des Amtes als Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses durch Herrn Gernandt im Interesse der Gesellschaft und ihrer sämtlichen Aktionäre, da Herr Gernandt bestens für den Vorsitz des Prüfungs- und Finanzausschusses geeignet ist. Außerdem ist davon auszugehen, dass auch andere Kandidaten für den Vorsitz im Prüfungs- und Finanzausschuss aus vergleichbaren Gründen nicht unabhängig im Sinne der Empfehlung C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 DCGK wären.





Zweifel an der unabhängigen Ausübung ihrer Ämter bestehen bei den fünf vorgenannten Mitgliedern des Aufsichtsrats im Übrigen nicht.

- Der Empfehlung G.10 DCGK wird nicht entsprochen. Hiernach sollen die dem Vorstandsmitglied gewährten variablen Vergütungsbeträge überwiegend aktienbasiert gewährt werden. Über die langfristig variablen Gewährungsbeträge soll das Vorstandsmitglied erst nach vier Jahren verfügen können. Das Vorstandsvergütungssystem der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft sieht wegen des geringen Streubesitzes keine aktienbasierte Vergütung und damit auch keine mehrjährige Halteverpflichtung vor.

Hamburg, im März 2025

Vorstand und Aufsichtsrat

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Die aktuelle Entsprechenserklärung ist abrufbar unter: [www https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/compliance-statement.html](https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/compliance-statement.html).

Neben der Beachtung dieser anerkannten Grundsätze tragen auch unternehmensindividuelle Richtlinien und Standards zu einer guten Unternehmensführung und nachhaltigen Unternehmensentwicklung von Hapag-Lloyd bei.

## Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

### Corporate Governance

Die Gesellschaft beachtet – mit den in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahmen – die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (siehe vorstehend).

### Corporate Responsibility

Hapag-Lloyd mit seiner langen Tradition als weltweit tätiges Unternehmen trägt gesellschaftliche Verantwortung gegenüber Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Kapitalgebern und der Öffentlichkeit. Die globale Ausrichtung und Strategie des profitablen Wachstums verlangen ein gemeinsames Werte- und Grundsatzsystem, das allen Mitarbeitenden als Leitlinie für ihr Verhalten dient.

Die wesentlichen Dokumente für das Leitbild des Handelns im Hapag-Lloyd Konzern finden sich im Internet unter: [www https://www.hapag-lloyd.com/de/company/responsibility/compliance/overview.html](https://www.hapag-lloyd.com/de/company/responsibility/compliance/overview.html).

### Compliance

Die Gesellschaft bekennt sich ausdrücklich zu einem fairen Wettbewerb sowie zur Einhaltung aller auf Hapag-Lloyd anwendbaren geltenden nationalen und internationalen Gesetze, insbesondere in Bezug auf Korruption, Bestechung, Sanktionen und Embargos sowie Preisabsprachen. Jegliche internen und externen Verstöße gegen geltendes Recht werden strikt abgelehnt und in keiner Weise toleriert. Derartige Verstöße wird Hapag-Lloyd keinesfalls dulden, sondern juristisch verfolgen. Höchste Priorität genießen bei Hapag-Lloyd Compliance zusammen mit einem hohen Qualitätsanspruch, einem proaktiven Umweltschutz, der Achtung der Menschenrechte sowie Nachhaltigkeit im Management und bei allen operativen Prozessen.

Dieses Selbstverständnis ist in der Nachhaltigkeitspolitik des Unternehmens fest verankert. Die Nachhaltigkeitspolitik ist abrufbar unter: [www https://www.hapag-lloyd.com/de/company/responsibility/sustainability/strategy.html](https://www.hapag-lloyd.com/de/company/responsibility/sustainability/strategy.html).

Der hohe Stellenwert von Qualität und Umweltschutz bei Hapag-Lloyd spiegelt sich auch in einem weltweit gültigen integrierten Qualitäts- und Umweltmanagementsystem (ISO 9001 und ISO 14001) wider. Hapag-Lloyd deckt mit diesem System die gesamten Aktivitäten entlang der globalen Transportkette ab. Nähere Informationen zu den Qualitäts- und Umweltschutzprogrammen von Hapag-Lloyd sind abrufbar unter: [www https://www.hapag-lloyd.com/de/company/responsibility/sustainability/environment.html](https://www.hapag-lloyd.com/de/company/responsibility/sustainability/environment.html).

Darüber hinaus stehen Umweltverantwortung und Dekarbonisierung neben erstklassigem Kundenservice und innovativen digitalen Lösungen im Vordergrund der Strategy 2030. Weitere Informationen zur Strategy 2030 sind abrufbar unter: [www https://www.hapag-lloyd.com/de/company/about-us/our-strategy.html](https://www.hapag-lloyd.com/de/company/about-us/our-strategy.html).

Mit der Globalen Ethikrichtlinie (Global Code of Ethics) bringt Hapag-Lloyd das Bekenntnis zu gesetzestreuem, integrem und nachhaltigem Handeln sowie zu sozialer Verantwortung zum Ausdruck. Sie spiegelt die Unternehmenskultur von Hapag-Lloyd wider und definiert die Grundwerte sowie die Erwartungen an das Verhalten von Führungskräften und Mitarbeitenden im Innen- und Außenverhältnis. In dieser Richtlinie sind die Prinzipien für einen fairen Umgang miteinander sowie mit den Kunden und Geschäftspartnern von Hapag-Lloyd zusammengefasst. Sie dient allen Mitarbeitenden als Orientierungshilfe und Leitlinie bei der Erfüllung ihrer Aufgaben. Die Globale Ethikrichtlinie unterliegt regelmäßiger Überprüfung. Die





zuletzt im Geschäftsjahr 2024 umfassend überarbeitete Richtlinie trat in diesem Geschäftsjahr in Kraft.

Um Compliance-relevanten Verstößen vorzubeugen, hat der Vorstand im Rahmen des Compliance Management Systems (CMS) eine Reihe von Maßnahmen implementiert. Dazu zählen verpflichtende Compliance-Schulungen, die innerhalb jeder Geschäftseinheit und Area weltweit erfolgreich durchgeführt werden müssen, aber auch ein CMS-Handbuch, das allen Mitarbeitenden zur Verfügung steht und ein einheitliches Verständnis der Compliance-Kultur bei Hapag-Lloyd gewährleisten soll. Das Whistleblower-System sowie Hapag-Lloyds Speak Up Line, als Teil dieses Systems, ermöglichen zudem sowohl Mitarbeitenden als auch externen Parteien, (anonyme) Hinweise auf potenzielle Compliance-relevante Verstöße zu melden. Eine interne Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen sorgt zudem dafür, dass Hinweisgebende geschützt und alle gemeldeten Anliegen auf objektive, faire, zeitnahe und vertrauliche Weise behandelt werden.

Das CMS der Hapag-Lloyd AG, für dessen Umsetzung die Compliance-Organisation und Rechtsabteilung sorgen, deckt primär die Risikobereiche Wettbewerbs- und Kartellrecht, Korruptions- und Bestechungsbekämpfung, Betrugsprävention, die Einhaltung von anwendbaren Embargos und Sanktionen sowie die Ermittlung und Berichterstattung ab.

**Compliance-Organisation**

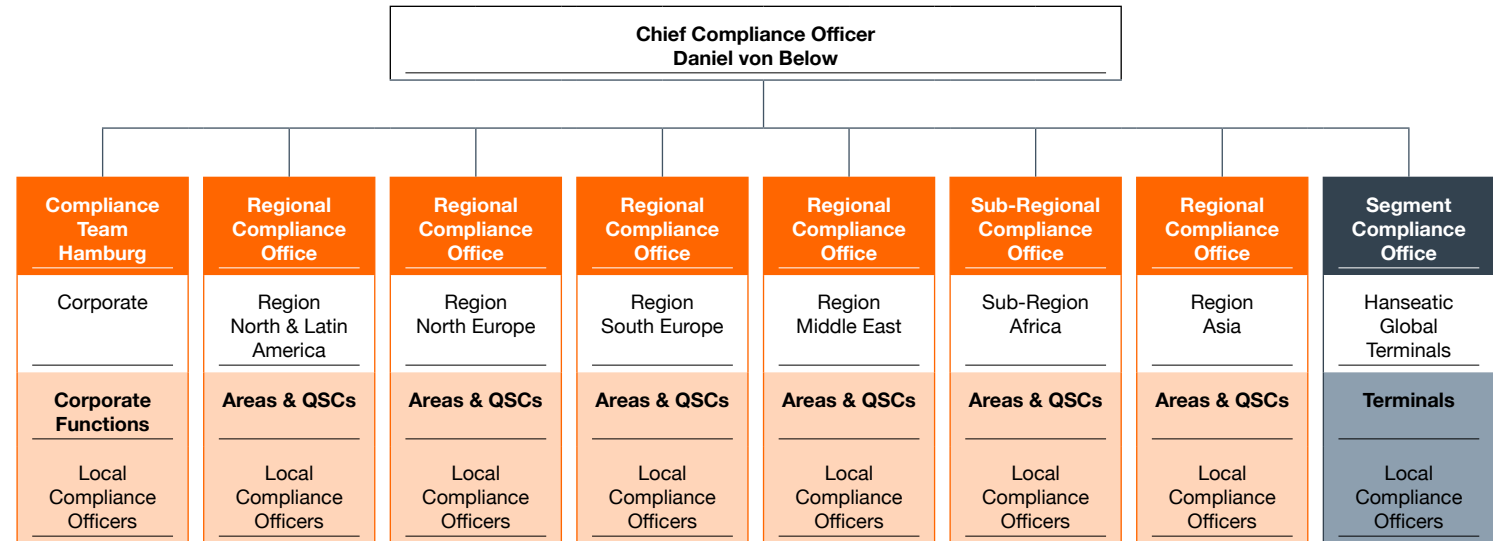
Das direkt unter dem Chief Executive Officer angesiedelte und zentrale Global Compliance Team und die Compliance-Beauftragten in den Regionszentralen, den Ländergesellschaften sowie den Terminalgesellschaften sorgen für eine konzernweite Umsetzung und kontinuierliche

Verbesserung des CMS. Die im Jahr 2024 begonnene Integration des Terminal & Infrastruktur Segments in das CMS befindet sich weiterhin in der Umsetzung. Der Vorstand sowie der Aufsichtsrat werden durch Compliance-Berichte regelmäßig über alle Änderungen des CMS informiert.

Die Compliance-Organisation von Hapag-Lloyd ermöglicht im Rahmen des CMS die grundlegende Ausführung von Maßnahmen, die der Sicherstellung der Einhaltung von Gesetzen sowie externer und interner Richtlinien dienen.

Die Compliance-Organisation stellt sich wie folgt dar:

**Global Compliance Team**



**Stellungnahme zur Angemessenheit und Wirksamkeit der auf die Risikolage des Unternehmens ausgerichteten Managementsysteme**

Ablauf- und Aufbauorganisation des internen Kontrollsystems, des Compliance- und des Risikomanagementsystems sind entsprechend den Beschreibungen im [Risiko- und Chancenbericht](#) sowie oben in den [Angaben zu Unternehmensführung und Corporate Governance](#) für die

Gruppe organisiert und werden im Rahmen regelmäßiger Monitorings auf Verbesserungsbedarf hin untersucht. Ergänzend werden auf Grundlage von Prüfungen der Internen Revision oder externen Prüfungen identifizierte Schwächen ebenfalls in der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Systeme berücksichtigt.





Aufgrund der vielschichtigen Prozesslandschaft und der fortlaufenden Optimierung der Datenerhebungs- und Berichtsprozesse zur Erfüllung der nichtfinanziellen Berichtspflichten entspricht der Reifegrad des internen Kontrollsystems bezogen auf die nachhaltigkeitsbezogenen Aspekte noch nicht dem des (konzern-)rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems.

Zum Berichtszeitpunkt liegen dem Vorstand durch die regelmäßige Befassung mit dem internen Kontrollsystem sowie dem Compliance- und Risikomanagementsystem in allen wesentlichen Belangen keine Erkenntnisse vor, die weder gegen die Angemessenheit noch die Wirksamkeit dieser Systeme sprechen.

Jedes der auf die Risikolage des Unternehmens ausgerichteten Managementsysteme – auch wenn es als angemessen und wirksam beurteilt wurde – gewährleistet, unabhängig von der Ausgestaltung, grundsätzlich nicht mit absoluter Sicherheit den Ausschluss von Umständen, welche die Früherkennung von Risiken beeinträchtigen oder Fehlaussagen in der Rechnungslegung vermeiden.

## Transparenz

Die zeitnahe und gleichmäßige Information der Öffentlichkeit ist für Hapag-Lloyd ein wichtiger Baustein guter Corporate Governance. Die Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie und das Geschäftsmodell von Hapag-Lloyd werden insbesondere in den Finanzberichten, im Geschäftsbericht sowie in Investor-Relations-Präsentationen erläutert. Zusätzlich sind Details rund um die Aktionärsstruktur, die Hapag-Lloyd Aktie und die Konditionen der begebenen Anleihe verfügbar. Über die Hapag-Lloyd-Website steht im Bereich Investor Relations

([www.hapag-loyd.com/de/company/ir.html](https://www.hapag-loyd.com/de/company/ir.html)) hierzu ein ausführliches Informationsangebot zur Verfügung.

Einen schnellen Überblick über wesentliche Veröffentlichungstermine gibt der Finanzkalender. Der jeweils aktuelle Finanzkalender ist abrufbar unter: ([www.hapag-loyd.com/de/company/ir/calendar-events/financial-calendar.html](https://www.hapag-loyd.com/de/company/ir/calendar-events/financial-calendar.html)).

Kapitalmarktrechtliche Pflichtveröffentlichungen – wie Ad-hoc-Mitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen oder Informationen über Managers' Transactions – sind abrufbar unter: ([www.hapag-loyd.com/de/company/ir/financial-news/financial-news.html](https://www.hapag-loyd.com/de/company/ir/financial-news/financial-news.html)).

## Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands und Aufsichtsrats

Das Aktiengesetz ist die gesetzliche Grundlage der Unternehmensverfassung der Hapag-Lloyd AG. Näher ausgestaltet wird sie durch die Satzung der Gesellschaft und die Vorgaben des DCGK (siehe hierzu oben).

Der Vorstand führt die Geschäfte der Hapag-Lloyd AG und vertritt die Gesellschaft. Er leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung im Unternehmensinteresse, also unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, seiner Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen (Stakeholder), mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Zudem entwickelt er die Unternehmensstrategie und steuert und überwacht deren Umsetzung. Der Vorstand sorgt für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzernunternehmen hin (Compliance). Des

Weiteren hat er ein internes Kontroll- und Risikomanagementsystem implementiert, deren Einzelheiten im Risiko- und Chancenbericht dargestellt werden. Mit den übrigen Organen der Gesellschaft arbeitet er im Interesse des Unternehmens eng zusammen.

Der Aufsichtsrat hat eine Geschäftsordnung für den Vorstand erlassen. Darin sind die Geschäftsverteilung im Vorstand sowie die Geschäfte und Maßnahmen geregelt, für die eine Beschlussfassung des Gesamtvorstands notwendig ist. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in der Geschäftsordnung einen Katalog von Geschäften aufgestellt, die nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats vorgenommen werden dürfen.

Die Vorstandsmitglieder arbeiten kollegial zusammen und unterrichten sich gegenseitig laufend über wichtige Maßnahmen und Vorgänge in ihren Geschäftsbereichen. Beschlüsse fasst der Vorstand grundsätzlich in regelmäßig stattfindenden Sitzungen. Ein Mitglied, Herr Rolf Habben Jansen, ist zum Vorsitzenden ernannt. Der Vorstandsvorsitzende koordiniert die Zusammenarbeit des Vorstands und die Informationsversorgung des Aufsichtsrats. Er hält darüber hinaus mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden regelmäßigen Kontakt. Die Beschlüsse bedürfen einer einfachen Mehrheit. Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorstandsvorsitzenden den Ausschlag.



**Mitglieder des Vorstands waren zum 31. Dezember 2025:**

Name	Jahrgang	Erste Bestellung	Bestellung bis
<b>Rolf Habben Jansen</b> Chief Executive Officer	1966	2014	31. März 2029
<b>Donya-Florence Amer</b> Chief Information and Human Resources Officer	1972	2022	31. Januar 2030
<b>Dheeraj Bhatia</b> Chief Terminal & Infrastructure Officer	1973	2024	31. Dezember 2026
<b>Mark Frese</b> Chief Financial and Procurement Officer	1964	2019	30. November 2027
<b>Dr. Maximilian Rothkopf</b> Chief Operating Officer	1980	2019	30. April 2027

Aktuelle Informationen über die Aufgabenbereiche sowie die Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Website der Gesellschaft verfügbar unter [www https://www.hapag-lloyd.com/de/company/about-us/management/overview.html](https://www.hapag-lloyd.com/de/company/about-us/management/overview.html).

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung im Vorstand. Bei der Sichtung von Kandidatinnen und Kandidaten für eine Vorstandsposition stellen ihre fachliche Qualifikation für das jeweilige Ressort, Führungsqualitäten, bisherige Leistungen sowie Kenntnisse über das Geschäftsmodell des Unternehmens aus Sicht des Aufsichtsrats die grundlegenden Eignungskriterien dar. Der Aufsichtsrat hat für die Zusammensetzung des Vorstands ein Diversitätskonzept verabschiedet, das die Empfehlungen des DCGK berücksichtigt und bei der Zusammensetzung des Vorstands die Achtung der Vielfalt (Diversity) sicherstellt. Bei Neubesetzungen von Vorstandspositionen wird das für den Vorstand

verabschiedete Diversitätskonzept berücksichtigt. In seiner derzeitigen Besetzung erfüllt der Vorstand das Diversitätskonzept für seine Zusammensetzung.

Das Diversitätskonzept für den Vorstand setzt sich aus den folgenden Komponenten zusammen:

- die durch den Aufsichtsrat festgelegte Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand gemäß § 111 Abs. 5 AktG;
- Bestellungen als Mitglied des Vorstands sollen in der Regel ein Jahr nach Vollendung des 65. Lebensjahres enden, wobei sich dieses Alter entsprechend der Entwicklung der Regelaltersgrenze in der gesetzlichen Rentenversicherung erhöht und sich der Aufsichtsrat Ausnahmen im Einzelfall vorbehält;
- Vorstandsmitglieder sollen über eine langjährige Führungserfahrung verfügen und möglichst Erfahrung aus unterschiedlichen Berufen mitbringen;
- mindestens zwei Vorstandsmitglieder sollen über internationale Führungserfahrung verfügen;
- der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Finanzen und Personalführung verfügen.

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG arbeiten eng und vertrauensvoll zum Wohl der Gesellschaft zusammen. Eine ausreichende Informationsversorgung des Aufsichtsrats ist die gemeinsame Aufgabe von Vorstand und Aufsichtsrat. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat gemäß § 90 AktG sowie nach Maßgabe der Geschäftsordnungen von Aufsichtsrat und Vorstand. Er informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für die Gesellschaft und den Konzern relevanten Fragen der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems

sowie über die Beachtung der Compliance-Richtlinien. Er geht auf Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen unter Angabe von Gründen ein.

Der Vorstand stimmt die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung. Außerdem legt der Vorstand dem Aufsichtsrat rechtzeitig die Geschäfte und Maßnahmen vor, die gemäß der Satzung oder der Geschäftsordnung des Vorstands der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, so auch das jährliche Budget des Konzerns. Darüber hinaus kann der Aufsichtsrat weitere Geschäfte und Maßnahmen von seiner Zustimmung abhängig machen.

Die Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Kein Mitglied des Vorstands darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen oder Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen.

Die Mitglieder des Vorstands unterliegen während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Eine weitere Beschäftigung, insbesondere Mandate in Aufsichtsräten von Gesellschaften, die nicht Beteiligungsgesellschaften der Hapag-Lloyd AG sind, dürfen sie nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats übernehmen. Sofern mit Zustimmung des Aufsichtsrats solche Mandate übernommen werden, nimmt das betroffene Vorstandsmitglied das Amt als persönliches Mandat wahr – unter Beachtung seiner strikten Verschwiegenheitspflicht und der strikten Trennung von seiner Tätigkeit als Vorstandsmitglied der Gesellschaft. Jedes Mitglied des Vorstands ist verpflichtet, unverzüglich jeglichen Interessenkonflikt gegenüber dem Aufsichtsrat und dem Vorsitzenden des





Vorstands offenzulegen und die anderen Vorstandsmitglieder hierüber zu informieren.

Im Geschäftsjahr 2025 ist es nicht zu Interessenkonflikten bei Vorstandsmitgliedern der Hapag-Lloyd AG gekommen.

Alle Geschäfte zwischen der Gesellschaft oder einer ihrer Konzerngesellschaften einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder ihnen nahestehenden Unternehmungen andererseits haben branchenüblichen Standards zu entsprechen (Geschäfte mit nahestehenden Personen). Geschäfte mit nahestehenden Personen, die nach Maßgabe der §§ 111a ff. AktG der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, sind zu veröffentlichen.

Die Hapag-Lloyd AG hat für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung) abgeschlossen. Für die Vorstandsmitglieder ist hierbei ein Selbstbehalt von 10 % des Schadens bis zum Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des jeweiligen Vorstandsmitglieds vereinbart worden. Schließlich besteht zugunsten der Mitglieder des Aufsichtsrats eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung), die die gesetzliche Haftpflicht aus der Aufsichtsratsstätigkeit abdeckt. Für den Versicherungsfall ist ein Selbstbehalt vorgesehen.

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und überwacht dessen Geschäftsführung. Er bestellt die Mitglieder des Vorstands, beruft diese gegebenenfalls ab und ernennt eines der Vorstandsmitglieder zum beziehungsweise zur Vorstandsvorsitzenden. Er legt die Vergütung der Vorstandsmitglieder fest. Er prüft den Jahresabschluss und den Konzernabschluss und ist für deren Feststellung beziehungsweise Billigung zuständig. Ferner

prüft er den Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie den zusammengefassten Lagebericht. Für seine Arbeit hat sich der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung gegeben. Diese ist abrufbar unter: <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/rules-of-procedure-for-the-supervisory-board.html>.

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig auf Basis von zuvor von den Aufsichtsratsmitgliedern ausgefüllten Evaluationsbögen, wie wirksam er und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Die Ergebnisse dieser Wirksamkeitsprüfung wurden zuletzt in der Aufsichtsratssitzung am 19. März 2025 erörtert.

Zu Entscheidungen von wesentlicher und grundsätzlicher Bedeutung, die in einem Katalog zustimmungspflichtiger Geschäftsvorfälle konkretisiert sind, bedarf der Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats. Hierzu zählen unter anderem:

- Genehmigung des Businessplans und des jährlichen Budgets;
- Investitionen von mehr als 100 Mio. EUR, sofern nicht im jährlichen Budget vorgesehen;
- Verfügungen über Vermögensgegenstände im Wert von mehr als 75 Mio. EUR, sofern nicht im jährlichen Budget vorgesehen;
- Rechtsgeschäfte zwischen der Gesellschaft oder einer Tochtergesellschaft der Gesellschaft und einem verbundenen Unternehmen im Sinne von § 15 ff. AktG, sofern diese nicht zum gewöhnlichen Geschäftsbetrieb gehören oder einem Drittvergleich nicht standhalten;
- Kreditaufnahmen außerhalb des Jahresbudgets mit einem Volumen von mehr als 75 Mio. EUR;
- Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Exekutivkomitees der Gesellschaft.

Der Aufsichtsrat setzt sich derzeit aus 16 Mitgliedern zusammen.

Für den Aufsichtsrat gilt das Mitbestimmungsgesetz. Demgemäß werden die derzeit acht Vertreter der Anteilseigner grundsätzlich von der Hauptversammlung und die derzeit acht Vertreter der Arbeitnehmer nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Zum Stichtag ist eine Vertreterin der Arbeitnehmer gerichtlich bestellt. Ein Vertreter der Anteilseigner ist nach dem Stichtag gerichtlich bestellt worden.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet und darf bei seinen Entscheidungen weder persönliche Interessen verfolgen noch Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Einen Interessenkonflikt hat ein Mitglied dem Aufsichtsratsvorsitzenden gegenüber offenzulegen. Dieses Mitglied ist von der Beschlussfassung bei Sitzungen des Aufsichtsrats ausgeschlossen, in denen die Angelegenheit behandelt wird, hinsichtlich derer der Interessenkonflikt besteht. Der Aufsichtsrat wird in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informieren. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte in der Person eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen.

Berater- sowie sonstige Dienstleistungs- und Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Gesellschaft bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Solche Verträge bestanden im Geschäftsjahr 2025 ebenso wenig wie Interessenkonflikte bei Aufsichtsratsmitgliedern der Hapag-Lloyd AG. Der Aufsichtsrat hat eine Geschäftsordnung erlassen, die auch die Bildung und die Aufgaben der Ausschüsse regelt. Die Geschäftsordnung ist abrufbar über die Internetseite der Gesellschaft. In jedem Kalenderhalbjahr werden zwei ordentliche Aufsichtsratssitzungen abgehalten. Darüber hinaus werden nach Bedarf Aufsichtsratssitzungen einberufen beziehungsweise Beschlüsse des





Aufsichtsrats außerhalb von Sitzungen gefasst. Bei einer Abstimmung im Aufsichtsrat hat bei Stimmgleichheit der Vorsitzende des Aufsichtsrats die ausschlaggebende Stimme, falls eine zweite Abstimmung erneut zu einer Stimmgleichheit führt.

### Besetzungsziele und Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats muss gewährleisten, dass das Gremium in seiner Gesamtheit über die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben verfügt. Jedes Aufsichtsratsmitglied achtet darauf, dass ihm für die Wahrnehmung seines Aufsichtsratsmandats genügend Zeit zur Verfügung steht.

Der Aufsichtsrat hat sich Ziele für seine Zusammensetzung gegeben und ein Kompetenzprofil für das Gremium verabschiedet. Diese Besetzungsziele bilden gemeinsam mit der gesetzlichen Geschlechterquote das Diversitätskonzept zur Sicherstellung einer vielfältigen Besetzung des Gremiums. Bei Beschlussvorschlägen an die Hauptversammlung zu turnusmäßigen Aufsichtsratswahlen und bei der Nachwahl eines Aufsichtsratsmitglieds sind die Besetzungsziele und das Diversitätskonzept zu berücksichtigen.

### Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats

- mindestens ein Aufsichtsratsitz auf Anteilseignerseite für eine Person, die keine potenziellen Interessenkonflikte aufweist und unabhängig im Sinne der Empfehlungen C.6 und C.7 Abs. 1 des DCGK ist;
- dem Aufsichtsrat sollen gemäß der Empfehlung C.11 des DCGK nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören;
- bei Wahlvorschlägen sollen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 75. Lebensjahr

vollendet haben oder dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits seit mehr als 20 Jahren angehören.

### Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat

- mindestens vier Aufsichtsratsitze für Personen, die aufgrund ihrer Herkunft und / oder Berufserfahrung mit internationalem Bezug vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen in Regionen besitzen, in denen der Hapag-Lloyd Konzern außerhalb Deutschlands maßgebliches Geschäft betreibt;
- mindestens ein Aufsichtsratsitz für eine Person, die über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein Aufsichtsratsitz für eine Person, die über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügt, und damit jeweils als Finanzexperte gemäß § 100 Abs. 5 AktG gilt, wobei zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung gehören;
- mindestens zwei Aufsichtsratsitze für Personen, die über vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen im Bereich Risikomanagement und Controlling verfügen;
- mindestens zwei Aufsichtsratsitze für Personen, die über Sektorkenntnis in der Schifffahrt verfügen, einschließlich der mit diesem Bereich verbundenen und für die Gesellschaft bedeutsamen Nachhaltigkeitsthemen;
- mindestens zwei Aufsichtsratsitze für Personen, die über Sektorkenntnis im Bereich Hafen-Terminals und -Infrastruktur verfügen, einschließlich der mit diesem Bereich verbundenen und für die Gesellschaft bedeutsamen Nachhaltigkeitsthemen;
- mindestens zwei Aufsichtsratsitze für Personen, die Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines Großunternehmens besitzen;

- mindestens zwei Aufsichtsratsitze für Personen, die Kenntnisse beziehungsweise Erfahrungen in den Bereichen unternehmerische Strategieentwicklung und -umsetzung haben;
- mindestens zwei Aufsichtsratsitze für Personen, die über besondere Kenntnisse im Bereich Governance und Compliance verfügen, einschließlich sozialer und ökologischer Unternehmensführung (Environmental Social Governance);
- mindestens zwei Aufsichtsratsitze für Personen, die über besondere Kenntnisse im Bereich Personal verfügen;
- mindestens einen Aufsichtsratsitz für eine Person, die über besondere Kenntnisse im Bereich Informationstechnologie oder Digitalisierung (einschließlich IT-Sicherheit) verfügt.

### Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

Das Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat setzt sich aus den folgenden Komponenten zusammen:

- Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats;
- Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat;
- die Geschlechterquote von 30 %, welche für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG gemäß § 96 Abs. 2 AktG bereits gesetzlich vorgeschrieben und dementsprechend zu beachten ist.

Der Aufsichtsrat in seiner Zusammensetzung entspricht gemäß einer Selbsteinschätzung des Aufsichtsrats diesen Zielvorgaben zum Stichtag am 31. Dezember 2025. Der Stand der Umsetzung des Kompetenzprofils zum 31. Dezember 2025 ist in der folgenden Qualifikationsmatrix dargestellt.





	Michael Behrendt	Klaus Schröter	Oscar Eduardo Hasbún Martínez	Felix Albrecht	Turqi Alnowaiser	S.E. Scheich Ali Bin Jassim Al-Thani	Stephan Breling	Karl Germandt	Peter Graeser	Annabell Kröger	Silke Lehmköster	Sabine Nieswand	Dr. Isabella Niklas	José Francisco Pérez Mackenna	Dr. Andreas Rittstieg	Maren Ulbrich
<b>Zugehörigkeitsdauer</b>																
Aufsichtsratsmitglied seit	3.12.2014	26.8.2016	3.12.2014	11.3.2019	23.2.2018	29.5.2017	1.12.2025	23.3.2009	29.11.2023	10.6.2017	14.9.2022	26.8.2016	5.6.2020	3.12.2014	25.5.2022	14.8.2024
<b>Persönliche Eignung</b>																
Unabhängigkeit i. S. d. DCGK 2022	■	n.a. <sup>1</sup>		n.a. <sup>1</sup>	■	■	n.a. <sup>1</sup>		n.a. <sup>1</sup>	n.a. <sup>1</sup>	n.a. <sup>1</sup>	n.a. <sup>1</sup>				n.a. <sup>1</sup>
Ehemalige Vorstandsmitglieder	■															
<b>Diversität</b>																
Geburtsjahr	1951	1959	1969	1987	1977	1960	1960	1960	1960	1965	1986	1964	1972	1958	1956	1983
Geschlecht	männlich	männlich	männlich	männlich	männlich	männlich	männlich	männlich	männlich	weiblich	weiblich	weiblich	weiblich	männlich	männlich	weiblich
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Chilenisch	Deutsch	Saudi-Arabisch	Katarisch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Chilenisch	Deutsch	Deutsch
<b>Kompetenzen</b>																
Internationale Erfahrung oder Herkunft	■	■	■		■	■		■			■			■		■
Rechnungslegung <sup>2</sup>	■		■			■		■		■					■	
Abschlussprüfung <sup>2</sup>	■		■			■		■					■			■
Risikomanagement / Controlling	■		■		■	■							■	■	■	
Sektorkennntnis (Schifffahrt) <sup>2</sup>	■	■	■	■		■		■	■	■	■		■	■		■
Sektorkennntnis (Hafen-Terminals und -Infrastruktur) <sup>2</sup>	■	■	■			■							■	■		■
Führung von Großunternehmen	■	■	■		■	■		■					■	■	■	■
Strategieentwicklung und -umsetzung	■		■		■	■		■				■	■	■	■	■
Governance / Compliance <sup>2</sup>	■	■	■		■	■		■					■	■	■	■
Personal	■	■			■	■				■	■	■		■		■
IT / Digitalisierung					■	■	■									

■ Kriterium erfüllt, basierend auf einer Selbsteinschätzung durch den Aufsichtsrat. Dies bedeutet mindestens „Gute Kenntnisse“ und damit die Fähigkeit, auf Basis bereits vorhandener Qualifikationen und fachlicher Kompetenzen im Rahmen der Aufsichtsrats Tätigkeit für die Hapag-Lloyd AG, einschlägige Sachverhalte nachvollziehen und fundierte Entscheidungen treffen zu können.

<sup>1</sup> In Übereinstimmung mit dem Deutschen Corporate Governance Kodex erübrigt sich für die Arbeitnehmervertreter eine Angabe zur Unabhängigkeit.

<sup>2</sup> Alle Kompetenzbereiche umfassen auch relevante Nachhaltigkeitsaspekte.



Insbesondere erfüllt der Aufsichtsrat zum Stichtag seine Zielvorgabe, dass mindestens ein Vertreter / eine Vertreterin auf Anteilseignerseite unabhängig ist. Dabei stufen die Anteilseignervertreter Herrn Turqi Alnowaiser, S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani und Herrn Michael Behrendt als unabhängig im Sinne des DCGK ein.

Darüber hinaus entspricht der Aufsichtsrat der Empfehlung D.3 des DCGK, nach der mindestens ein Mitglied des Prüfungs- und Finanzausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Prüfungs- und Finanzausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügt sowie auch der Vorsitzende auf einem der Gebiete sachverständig sein soll. Herr Oscar Eduardo Hasbún Martínez, Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses der Gesellschaft seit dem 26. Februar 2026, verfügt aufgrund langjähriger Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender eines börsennotierten Unternehmens sowie aufgrund seiner Mitgliedschaften in verschiedenen Kontrollgremien und weiterer leitender Funktionen, über Sachverstand sowohl auf dem Gebiet Rechnungslegung als auch auf dem Gebiet Abschlussprüfung. Daneben ist insbesondere Herr Karl Gernandt, Mitglied des Prüfungs- und Finanzausschusses, aufgrund seiner langjährigen leitenden Tätigkeiten in Unternehmen, darunter auch leitende Positionen in einer börsennotierten Aktiengesellschaft, auf beiden Gebieten sachverständig. Dabei erstreckt sich der Sachverstand beider vorbenannter Aufsichtsratsmitglieder auch auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung.

Bei Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung wurden und werden die Zielvorgaben für den Aufsichtsrat berücksichtigt. Der Aufsichtsrat und dessen Nominierungsausschuss werden die Einhaltung des gesetzten Zielbilds auch weiterhin entsprechend nachverfolgen. Die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind auf der Website der

Gesellschaft abrufbar unter: <https://www.hapag-loyd.com/de/company/about-us/management/supervisory-board.html>.

### Mitglieder des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG:

#### Michael Behrendt

(Vorsitzender des Aufsichtsrats bis 26. Februar 2026)

#### Karl Gernandt

Präsident des Verwaltungsrats  
Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz  
(Vorsitzender des Aufsichtsrats seit 26. Februar 2026)

#### Klaus Schroeter

(Erster Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)

#### Oscar Eduardo Hasbún Martínez

Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Compañía Sud Americana de Vapores S.A., Santiago de Chile, Chile  
(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)

#### Felix Albrecht

Vorsitzender des Seebetriebsrats  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

#### Turqi Alnowaiser

Stellvertretender Gouverneur und Head of International Investments  
Public Investment Fund, Riad, Königreich Saudi-Arabien

#### S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani

Berater des Vorstandsvorsitzenden  
Investitionsbehörde von Katar, Doha, Katar

#### Stephan Bieling (seit 1. Dezember 2025)

Manager IT  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

#### Peter Graeser

Seebetriebsrat  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

#### Annabell Kröger

Kaufmännische Angestellte  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

#### Silke Lehmköster

Leiterin Flotte  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

#### Martina Neumann (bis 30. November 2025)

Betriebsrätin  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

#### Sabine Nieswand

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

#### Dr. Isabella Niklas

Sprecherin der Geschäftsführung  
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und  
Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg

#### José Francisco Pérez Mackenna (bis 31. Januar 2026)

Santiago de Chile, Chile

#### Dr. Andreas Rittstieg

Rechtsanwalt, Hamburg

#### Maren Ulbrich

Branchenleiterin Maritime Wirtschaft, ver.di Bundesverwaltung, Berlin

#### Macario Valdés Raczynski (seit 13. Februar 2026)

Vorstandsvorsitzender  
Quiñenco S.A., Santiago de Chile, Chile





## Ausschüsse des Aufsichtsrats

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat der Aufsichtsrat folgende Ausschüsse gebildet:

Der Aufsichtsrat hat zur effizienten Wahrnehmung seiner Aufgaben insgesamt vier Ausschüsse eingerichtet, die die Beschlüsse des Aufsichtsrats sowie die im Plenum zu behandelnden Themen vorbereiten. Soweit dies gesetzlich zulässig ist, werden in Einzelfällen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf seine Ausschüsse übertragen. Der Aufsichtsrat hat einen Präsidial- und Personalausschuss, einen Prüfungs- und Finanzausschuss, einen Nominierungsausschuss und den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz als ständige Ausschüsse eingerichtet.

### Aufsichtsrat und Ausschüsse der Hapag-Lloyd AG



(1) Der **Präsidial- und Personalausschuss** koordiniert die Aufsichtsrats- und Ausschussarbeit. Er bereitet in der Regel die Sitzungen des Aufsichtsrats vor und überwacht die Durchführung der vom

Aufsichtsrat gefassten Beschlüsse. Zudem bereitet der Präsidial- und Personalausschuss die Entscheidungen des Aufsichtsrats über die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern sowie über das Vergütungssystem des Vorstands vor und beschließt über Abschluss, Änderung oder Beendigung der Anstellungsverträge mit den Mitgliedern des Vorstands, wobei die Entscheidung über die Vergütung dem Aufsichtsrat vorbehalten bleibt.

Mitglieder:  
Michael Behrendt (Mitglied und Vorsitz bis 26. Februar 2026), Karl Gernandt (Vorsitz seit 26. Februar 2026), Felix Albrecht, Turqi Alnowaiser, Peter Graeser, Sabine Nieswand, Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna (bis 31. Januar 2026), Klaus Schroeter, Maren Ulbrich, Macario Valdés Raczynski (seit 26. Februar 2026)

(2) Der **Prüfungs- und Finanzausschuss** des Aufsichtsrats befasst sich mit der Finanzplanung und prüft Investitionsvorhaben des Hapag-Lloyd Konzerns. Ihm obliegt die Vorprüfung der Unterlagen zum Jahres- und Konzernabschluss einschließlich der jeweiligen Lageberichte und des Gewinnverwendungsvorschlags des Vorstands. Er bereitet die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses durch den Aufsichtsrat sowie dessen Entscheidung über den Beschlussvorschlag des Vorstands zur Gewinnverwendung vor. Zudem legt der Prüfungs- und Finanzausschuss dem Aufsichtsrat eine begründete Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers an die Hauptversammlung vor und befasst sich mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer und der Honorarvereinbarung. Er überwacht ferner die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und beurteilt regelmäßig die Qualität der Abschlussprüfung. Darüber hinaus ist er für die Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des

Risikomanagementsystems, der Compliance sowie des internen Revisionsystems zuständig.

Mitglieder:  
Karl Gernandt (Vorsitz bis 26. Februar 2026), Oscar Eduardo Hasbún Martínez (Vorsitz seit 26. Februar 2026), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Annabell Kröger, Silke Lehmköster, Martina Neumann (bis 30. November 2025), Dr. Isabella Niklas, Klaus Schroeter

(3) Der **Nominierungsausschuss** unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge über geeignete Kandidaten als Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat unterbreitet seinerseits Wahlvorschläge der Hauptversammlung. Der Nominierungsausschuss ist entsprechend der Empfehlung des DCGK ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt.

Mitglieder:  
Michael Behrendt (Mitglied und Vorsitz bis 26. Februar 2026), Karl Gernandt (Vorsitz seit 26. Februar 2026), Turqi Alnowaiser, Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna (bis 31. Januar 2026), Macario Valdés Raczynski (seit 26. Februar 2026)

(4) Darüber hinaus ist ein **Vermittlungsausschuss** gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtet. Dieser Ausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern, wenn im ersten Wahlgang die erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wird.





Mitglieder:

Michael Behrendt (Mitglied und Vorsitz bis 26. Februar 2026), Karl Gernandt (Vorsitz seit 26. Februar 2026), Sabine Nieswand, José Francisco Pérez Mackenna (bis 31. Januar 2026), Klaus Schroeter

Der Vermittlungsausschuss sowie der Nominierungsausschuss tagen nur bei Bedarf. Alle übrigen Ausschüsse tagen turnusmäßig sowie darüber hinaus bei konkreten Anlässen entsprechend ihrer jeweiligen Zuständigkeit nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats. Auf die Tätigkeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse im abgelaufenen Geschäftsjahr geht der Bericht des Aufsichtsrats ein. Dort sind auch die Angaben bezüglich der Sitzungsteilnahmen der Aufsichtsratsmitglieder dargestellt.

### Aktiengeschäfte und -besitz von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats

Nach der Marktmissbrauchsverordnung (MAR) (Art. 19 MAR) sind Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, damit also die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat sowie in enger Beziehung zu ihnen stehende Personen (unter anderem Ehepartner, eingetragene Lebenspartner und unterhaltsberechtigter Kinder) verpflichtet, eigene Geschäfte mit Aktien der Hapag-Lloyd AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Hapag-Lloyd AG und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) mitzuteilen, wenn die Gesamtsumme der Geschäfte eines Mitglieds des Vorstands oder des Aufsichtsrats und der mit ihm in enger Beziehung stehenden Personen 20.000,00 EUR (ab dem 1. Januar 2026: 50.000,00 EUR) im Kalenderjahr erreicht oder übersteigt. Die mitgeteilten Geschäfte sind auf der Internetseite der Hapag-Lloyd AG veröffentlicht: <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/financial-news/managers-transactions.html>.

Der Gesamtbesitz an Aktien der Hapag-Lloyd AG und sich darauf beziehender Finanzinstrumente aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder beträgt zum Abschlussstichtag weniger als 1 % der ausgebenen Aktien.

### Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Wichtiger Bestandteil einer verantwortungsvollen Unternehmensführung ist eine anreiz- und leistungsgerechte Ausgestaltung der Vergütungssysteme für Vorstand und Aufsichtsrat.

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden im Vergütungsbericht dargestellt. Der Vergütungsbericht, der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 Abs. 3 AktG sowie die durch die Hauptversammlung gebilligten beziehungsweise bestätigten Vergütungssysteme für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats nebst der von der Hauptversammlung gefassten Beschlüsse sind öffentlich zugänglich unter: <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/remuneration.html>.

### Aktionäre

Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr. Die Hauptversammlung wählt den Abschlussprüfer sowie die Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner und beschließt insbesondere über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Verwendung des Bilanzgewinns, Kapitalmaßnahmen und Satzungsänderungen. Die Aktien lauten auf den Namen. Zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts sind diejenigen Aktionäre berechtigt, die im Aktienregister eingetragen sind

und sich rechtzeitig vor der Hauptversammlung angemeldet haben. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht in der Hauptversammlung selbst ausüben oder durch einen Bevollmächtigten ihrer Wahl oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft ausüben lassen. Jede Aktie gewährt eine Stimme.

Im Geschäftsjahr 2025 fand die Hauptversammlung der Gesellschaft als virtuelle Hauptversammlung statt. Ordnungsgemäß angemeldete Aktionäre oder ihre Bevollmächtigten hatten die Möglichkeit, die virtuelle Hauptversammlung live in Bild und Ton über das InvestorPortal zu verfolgen und ihr Stimmrecht sowie weitere Aktionärsrechte auszuüben. Auch für nicht angemeldete Aktionäre bestand die Möglichkeit, die Hauptversammlung über das InvestorPortal live in Bild und Ton mitzuverfolgen.

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezember 2025 (unverändert zum 31. Dezember 2024):

in %	31.12.2025
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
<b>Gesamt</b>	<b>100,0</b>



## Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG wird vom Vorstand nach deutschem Handelsrecht (HGB) und dem Aktiengesetz (AktG) aufgestellt. Der Konzernabschluss wird nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften aufgestellt. Der zusammengefasste Lagebericht wird nach den Vorschriften des HGB aufgestellt. Jahres- und Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht werden vom Abschlussprüfer sowie vom Aufsichtsrat geprüft.

Die Hauptversammlung hat bereits am 30. April 2024 auf Vorschlag des Aufsichtsrats die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, (PwC) zum Abschlussprüfer unter anderem für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2025 gewählt. Der Aufsichtsrat hatte sich zuvor von der Unabhängigkeit des Prüfers überzeugt. Die unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer für den Jahres- und Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG sind Christoph Fehling und Björn Seidel. Die Prüfungen umfassten neben dem Rechnungswesen auch das Risikofrüherkennungssystem.

## Angaben zu gesetzlichen Diversity-Vorgaben

Als börsennotierte Gesellschaft, die zugleich dem Mitbestimmungsgesetz unterliegt, gilt für den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG eine fixe Geschlechterquote. Danach muss sich der Aufsichtsrat zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Zum 31. Dezember 2025 gehörten fünf Frauen dem

Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG an. Damit waren zum Stichtag 31 % der Aufsichtsratsmitglieder Frauen. Die gesetzlichen Vorgaben werden somit erfüllt.

Hapag-Lloyd wird die gesetzlichen Regelungen auch bei zukünftigen Neubestellungen berücksichtigen, um die entsprechenden Vorgaben zu erfüllen.

Für den Vorstand hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße von 20 % bis zum 30. Juni 2027 beschlossen. Diese Vorgabe ist derzeit erfüllt. Die Hapag-Lloyd AG entspricht überdies den Vorgaben des § 76 Abs. 3 AktG, wonach mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands einer börsennotierten Aktiengesellschaft sein muss, sofern er aus mehr als drei Mitgliedern besteht.

Für die ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands hat der Vorstand für den Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands eine Zielgröße von 25 % und für die zweite Führungsebene eine Zielgröße von 35 % bis zum 30. Juni 2027 festgelegt.

## Mandate von Mitgliedern des Vorstands in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

### Rolf Habben Jansen

J M Baxi Ports & Logistics Private Limited  
J M Baxi Container Holdings Private Limited (seit 1. August 2025)  
J M Baxi Ports Services Private Limited (seit 1. August 2025)  
Royal Schiphol Group  
Stolt-Nielsen Limited  
World Shipping Council

### Donya-Florence Amer

Beiersdorf AG  
EA Technologies FZCO  
Fiege Logistik Holding Stiftung & Co. KG

### Dheeraj Bhatia

Damietta Alliance Container Terminals S.A.E. – Vorsitzender (seit 25. Februar 2025)  
EA Technologies FZCO  
J M Baxi Ports & Logistics Private Limited  
J M Baxi Container Holdings Private Limited (seit 1. August 2025)  
J M Baxi Ports Services Private Limited (seit 1. August 2025)  
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH  
EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG  
Rail Terminal Wilhelmshaven GmbH  
Texas Stevedoring Services LLC

### Mark Frese

x+bricks S.A. (bis 11. Juni 2025)

### Dr. Maximilian Rothkopf

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.  
Stiftelsen DNV – Det Norske Veritas

## Mandate von Mitgliedern des Aufsichtsrats in anderen Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

### S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani

SCI Elysees 26  
Libyan Qatari Bank – Stellvertretender Vorsitzender  
Qatar Insurance and Re-Insurance Co.  
Al Rayan Bank

**Turqi Alnowaiser**

Lucid Motors – Vorsitzender  
Sanabil Investments  
Saudi Information Technology Company (SITCO)  
Manara Minerals Investment Company – Vorsitzender  
Uber Technologies, Inc.  
Heathrow Airport Holdings Limited

**Michael Behrendt**

Barmenia Versicherungen a.G.  
Gothaer Versicherungsbank VVaG  
Barmenia.Gothaer Finanzholding AG  
Barmenia Allgemeine Versicherungs-AG  
Gothaer Allgemeine Versicherung AG  
Barmenia Krankenversicherung AG  
Gothaer Krankenversicherung AG  
Gothaer Lebensversicherung AG  
ExxonMobil Central Europe Holding GmbH  
Everllence SE (vormals MAN Energy Solutions SE)  
MAN Truck & Bus SE

**Karl Gernandt**

Hochgebirgsklinik Davos AG (bis 19. Juni 2025)  
Kühne + Nagel International AG – Stellvertretender Vorsitzender  
Kühne Holding AG – Präsident  
Kühne Logistics University  
Deutsche Lufthansa AG

**Oscar Eduardo Hasbún Martínez**

Banco de Chile S.A. (seit 1. Februar 2026)  
Barú Offshore de México S.A.P.I. de C.V.  
Central Cervecera de Colombia S.A.S. (seit 1. Februar 2026)

Cervecera CCU Chile Limitada  
Compañía Cervecerías Unidas S.A. (CCU)  
Compañía Sud Americana de Vapores S.A. – Vorsitzender (seit 1. Februar 2026)  
Embotelladoras Chilenas Unidas S.A.  
EOP Crew Management de México S.A. de C.V.  
Intertug México S.A. de C.V.  
Inversiones y Rentas S.A. (seit 1. Februar 2026)  
Invexans Ltd. (seit 20. Februar 2026)  
Invexans S.A.  
Nexans S.A.  
Quiñenco S.A. (seit 21. Januar 2026)  
SAAM Towage Colombia S.A.S.  
SM-SAAM S.A. – Vorsitzender

**José Francisco Pérez Mackenna (bis 31. Januar 2026)**

Banchile Corredores de Seguros Limitada  
Banco de Chile  
Compañía Cervecerías Unidas S.A. (CCU)  
Compañía Cervecerías Unidas Argentina S.A.  
Cervecera CCU Limitada  
Central Cervecera de Colombia S.A.S.  
Compañía Pisquera de Chile S.A.  
Compañía Sud Americana de Vapores S.A. – Vorsitzender  
Embotelladoras Chilenas Unidas S.A.  
Empresa Nacional de Energía Enex S.A. – Vorsitzender  
Enex Corporation Ltd  
Enex CL Ltd  
Invexans S.A. – Vorsitzender  
Invexans Ltd.  
Inversiones IRSA Limitada  
Inversiones LQ-SM Limitada

Inversiones y Rentas S.A.  
LQ Inversiones Financieras S.A.  
Nexans S.A.  
Sociedad Matriz SAAM S.A.  
Tech Pack S.A. – Vorsitzender  
Viña San Pedro Tarapacá S.A.  
Zona Franca Central Cervecera S.A.S.

**Dr. Isabella Niklas**

Börsenrat der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg (bis 6. Dezember 2025)  
BEW Berliner Energie und Wärme GmbH (seit 4. März 2025)  
Bucerius Law School  
GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH  
HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (bis 7. April 2025)  
Hamburger Energienetze GmbH (vormals Stromnetz Hamburg GmbH und Gasnetz Hamburg GmbH)  
Hamburger Energiewerke GmbH  
SAGA Siedlungs-Aktiengesellschaft Hamburg (seit 16. Oktober 2025)  
SBH Schulbau Hamburg

**Dr. Andreas Rittstieg**

Brenntag SE – Stellvertretender Vorsitzender (bis 22. Mai 2025)  
Hubert Burda Media Holding Geschäftsführung SE  
Huesker Holding GmbH (bis 27. Juni 2025)  
Kühne Holding AG

**Maren Ulbrich**

HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG



**Macario Valdés Raczynski (seit 13. Februar 2026)**

CCU Argentina S.A.

Cervecera CCU Chile Limitada

Compañía Cervecerías Unidas S.A. (CCU)

Embotelladoras Chilenas Unidas S.A.

Sociedad Matriz SAAM S.A

Die vorstehend nicht genannten Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder haben keine Ämter in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten oder vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen inne.

## SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN

### ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN

#### BERICHT NACH § 315A HGB UND § 289A HGB

##### 1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt zum Bilanzstichtag 175.760.293,00 EUR. Es ist eingeteilt in 175.760.293 auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit einem auf die einzelne Stückaktie entfallenden Betrag des Grundkapitals von 1,00 EUR. Bei den Aktien handelt es sich ausnahmslos um Stammaktien, verschiedene Aktiengattungen sind nicht ausgegeben und in der Satzung nicht vorgesehen. Jede Aktie ist ab dem Zeitpunkt der Entstehung stimm- und dividendenberechtigt. Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 15 Abs. 1 der Satzung).

##### 2. Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Zwischen der CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburg („CG Hold Co“), der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg („HGV“), und der Kühne Maritime GmbH, Hamburg („Kühne“), (CG Hold Co, HGV und Kühne gemeinsam auch die „Ankeraktionäre“) besteht eine Aktionärsvereinbarung („Aktionärsvereinbarung“), unter der sich die Ankeraktionäre verpflichtet haben, ihre Stimmrechte einheitlich durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht und verbindlicher Weisungen an den Bevollmächtigten auszuüben. Um eine einheitliche Stimmabgabe herbeizuführen, beabsichtigen die Ankeraktionäre, über die Stimmabgabe im Vorwege von Hauptversammlungen Beschluss

zu fassen. Sollten die Ankeraktionäre einen einstimmigen Beschluss hinsichtlich der Stimmabgabe über einen der Tagesordnungspunkte nicht herbeiführen können, wird die Entscheidung den Entscheidungsträgern der ultimativen Anteilseigner der Ankeraktionäre übertragen. Kann eine einstimmige Entscheidung auch auf Ebene der Anteilseigner nicht herbeigeführt werden, sollen die Ankeraktionäre (a) gegen Maßnahmen stimmen, die aufgrund des Gesetzes oder der Satzung einer 75 %-Mehrheit der abgegebenen Stimmen oder des vertretenen gezeichneten Kapitals zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bedürfen, oder (b) bezogen auf die von ihnen jeweils gehaltenen Aktien nach ihrem Ermessen hinsichtlich solcher Beschlussvorschläge stimmen, die aufgrund des Gesetzes oder der Satzung einer einfachen Mehrheit bedürfen.

Durch die Koordination der Stimmrechte werden die Ankeraktionäre in der Lage sein, einen erheblichen Einfluss auf die Hauptversammlung und folglich auf von der Hauptversammlung beschlossene Angelegenheiten auszuüben, einschließlich der Bestellung der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Gesellschaft, der Ausschüttung von Dividenden oder vorgeschlagener Kapitalerhöhungen.

Obwohl die Aktionärsvereinbarung eine feste Laufzeit bis zum 31. Dezember 2026 haben soll, können die Ankeraktionäre frei über ihre Aktien verfügen. Die Parteien der Aktionärsvereinbarung haben sich gegenseitig ein Vorerwerbsrecht für Fälle eingeräumt, in denen eine Partei beabsichtigt, Aktien, die einen bestimmten Umfang an Stimmrechten gewähren, zu veräußern (over-the-counter).

##### 3. Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten

Der Gesellschaft lagen folgende Angaben zu mitteilungspflichtigen Beteiligungen gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 8 Aktiengesetz bis zum





Zeitpunkt der Abschlusserstellung vor. Die nachfolgenden Stimmrechtsmitteilungen aus dem Jahr 2015 berücksichtigen nicht die zum Schluss des Berichtszeitraums aktuelle Gesamtzahl der Stimmrechte:

Die CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen.

Die Compañía Sud Americana de Vapores S.A., Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Luksburg Stiftung, Vaduz, Fürstentum Liechtenstein, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass

ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compañía Sud Americana de Vapores S.A., der Quiñenco S.A., der Andsberg Inversiones Limitada, der Ruana Copper AG Agencia Chile und der Inversiones Orengo S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Inversiones Orengo S.A., Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compañía Sud Americana de Vapores S.A. und der Quiñenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Ruana Copper A.G. Agencia Chile, Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25,

20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compañía Sud Americana de Vapores S.A. und der Quiñenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Quiñenco S.A., Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der Compañía Sud Americana de Vapores S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Andsberg Inversiones Limitada, Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der





Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compañía Sud Americana de Vapores S.A. und der Quiñenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Kühne Maritime GmbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 19,58 % der Stimmrechte (entsprechend 23.128.073 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 51,98 % der Stimmrechte (entsprechend 61.396.218 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen.

Herr Klaus-Michael Kühne, Schweiz, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 72,20 % (entsprechend 85.274.291 Stimmrechten) betrug. 51,98 % der Stimmrechte (entsprechend 61.396.218 der Stimmrechte) sind Herrn Kühne gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 20,22 % der

Stimmrechte (entsprechend 23.878.073 der Stimmrechte) sind ihm gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der Kühne Holding AG und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 72,20 % (entsprechend 85.274.291 Stimmrechten) betrug. 51,98 % der Stimmrechte (entsprechend 61.396.218 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 19,58 % der Stimmrechte (entsprechend 23.128.073 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen, von der 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 20,63 % der Stimmrechte (entsprechend 24.363.475 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 50,94 % der Stimmrechte (entsprechend 60.160.816 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen.

Die Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg, Deutschland, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 50,94 % der Stimmrechte (entsprechend 60.160.816 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der CSAV Germany Container Holding GmbH zuzurechnen. 20,63 % der Stimmrechte (entsprechend 24.363.475 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen, von der 3 % oder mehr zugerechnet wird.

Der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia, Riad, Saudi-Arabien, hat uns am 24. Mai 2017 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 24. Mai 2017 10,14 % (entsprechend 16.637.197 Stimmrechten) betrug.

Der State of Qatar, handelnd durch die Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, hat uns am 24. Mai 2017 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 24. Mai 2017 14,43 % (entsprechend 23.663.648 Stimmrechten) betrug. Sämtliche vorgenannte Stimmrechte sind dem State of Qatar, handelnd durch die Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, nach § 22 Abs. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden, sind (beginnend mit der obersten Tochtergesellschaft): Qatar Holding LLC, Doha, Qatar, Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande, Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland.





#### 4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

#### 5. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen

Arbeitnehmer, die am Kapital beteiligt sind und die Stimmrechtskontrolle nicht unmittelbar ausüben, sind der Gesellschaft nicht bekannt.

#### 6. Vorschriften zur Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und über die Änderung der Satzung

Die Regelungen zur Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands ergeben sich aus den §§ 84, 85 Aktiengesetz und 31 Mitbestimmungsgesetz in Verbindung mit § 7 Abs. 1 der Satzung. Nach § 7 Abs. 1 der Satzung besteht der Vorstand aus mindestens zwei Personen. Der Aufsichtsrat legt die Anzahl der Vorstandsmitglieder unter Berücksichtigung der Mindestanzahl fest, kann ein Mitglied des Vorstands zum Vorsitzenden ernennen sowie stellvertretende Vorstandsmitglieder bestellen.

Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Der Beschluss der Hauptversammlung bedarf einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasst (sofern die Satzung keine strengeren Vorgaben enthält); die §§ 179 ff. Aktiengesetz sind anwendbar. Nach § 20 der Satzung ist der Aufsichtsrat zu Satzungsänderungen ermächtigt, die lediglich die Fassung betreffen. Der Aufsichtsrat ist zudem berechtigt, die Fassung der Satzung nach Ablauf der Ermächtigungsfrist (2. Mai 2028) entsprechend anzupassen.

#### 7. Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 2. Mai 2028 ganz oder in Teilbeträgen, einmalig oder mehrmals durch Ausgabe von bis zu 6.000.000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und / oder Sacheinlage um bis zu 6.000.000,00 EUR zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023).

§ 71 Aktiengesetz enthält Regelungen über den Erwerb eigener Aktien. Darüber hinaus besteht keine Ermächtigung der Hauptversammlung an den Vorstand, eigene Aktien zurückzukaufen.

#### 8. Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, und die hieraus folgenden Wirkungen

Es bestehen folgende wesentliche Vereinbarungen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels bei der Gesellschaft stehen:

a) Im Rahmen der von der Gesellschaft begebenen Schuldverschreibung mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt 300 Mio. EUR ist die Gesellschaft verpflichtet, den Anleihegläubigern anzubieten, die Schuldverschreibungen zu einem Betrag in Höhe von 101 % des jeweiligen Nennwerts zuzüglich aufgelaufener Zinsen zurückzukaufen, wenn, unter anderem, ein Dritter, der nicht Ankeraktionär, die IDUNA Vereinigte Lebensversicherung auf Gegenseitigkeit für Handwerk, Handel und Gewerbe, die HanseMercur Krankenversicherung AG, die HanseMercur Lebensversicherung AG, die M.M.Warburg & CO Gruppe (GmbH & Co) KGaA (gemeinsam auch die „Schlüsselaktionäre“), die Qatar Holding LLC oder der Public Investment Fund of the Kingdom of

Saudi Arabia ist, direkt oder indirekt mehr als 50 % der Stimmrechte an den Aktien der Gesellschaft erwirbt.

b) Im Rahmen von diversen Schiffs-, Container- und sonstigen Bankfinanzierungen mit ausstehenden Rückzahlungsbeträgen und den festen Finanzierungszusagen im Zusammenhang mit den Neubauten mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt rund 5.602 Mio. EUR (rund 6.586 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern ein außerordentliches Kündigungsrecht beziehungsweise ein Anspruch auf vollständige Pflichtsondertilgung im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft zu. Können die nach der Kündigung beziehungsweise fälligen Pflichtsondertilgung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern gegebenenfalls unter anderem ein Rückgriff auf die finanzierten Vermögensgegenstände möglich.

c) Im Rahmen von bis zum Stichtag nicht in Anspruch genommenen syndizierten Kreditlinien mit einem Gegenwert im Gesamtumfang von rund 617 Mio. EUR (rund 725 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft das Recht zur Kündigung der Kreditzusage beziehungsweise die Rückzahlung bereits in Anspruch genommener Beträge zu. Können die nach der Kündigung beziehungsweise fälligen Pflichtsondertilgung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern in bestimmtem Umfang ein Rückgriff auf die besicherten Vermögensgegenstände möglich.





Der in b) und c) genannte qualifizierte Kontrollwechsel tritt ein, wenn:

- der von den Schlüsselaktionären<sup>1</sup> und von anderen Aktionären, die mit einem Schlüsselaktionär<sup>2</sup> einen Stimmbindungsvertrag oder eine vergleichbare Vereinbarung geschlossen haben („Andere Aktionäre mit Stimmbindungsvertrag“), zusammen gehaltene Stimmanteil an der Gesellschaft (i) auf 25 % oder weniger sinkt oder (ii) unter den Anteil eines dritten Aktionärs oder mit diesem zusammen handelnder Personen oder Gruppen im Sinne des § 2 Abs. 5 WpÜG sinkt; oder
- der von den Schlüsselaktionären<sup>3</sup> zusammen gehaltene Stimmanteil unter denjenigen Stimmanteil sinkt, der von einem anderen Aktionär mit Stimmbindungsvertrag gehalten wird; oder
- einer der Ankeraktionäre (jeweils inklusive aller verbundenen Unternehmen) einzeln (unmittelbar oder mittelbar) 50 % oder mehr der Stimmrechte an der Gesellschaft hält.

#### **9. Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots**

Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern getroffen sind, bestehen nicht.

<sup>1</sup> In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.

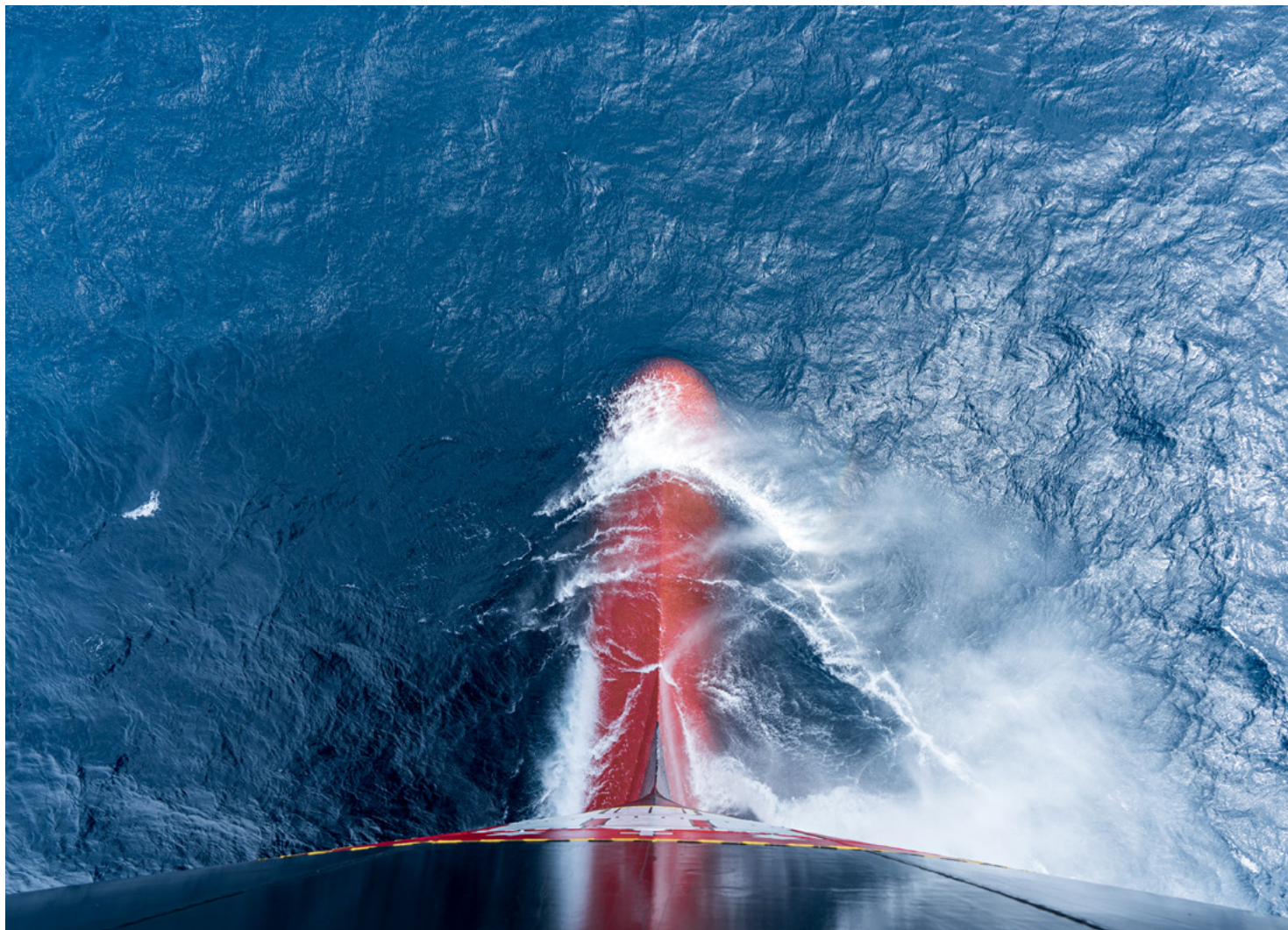
<sup>2</sup> In einigen Finanzierungen wurde hier zusätzlich zu den Schlüsselaktionären Bezug auf die TUI AG genommen.

<sup>3</sup> In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.





# NACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG



## 1. ALLGEMEINE INFORMATIONEN

In diesem Abschnitt wird die Konzernnachhaltigkeitserklärung der Hapag-Lloyd AG dargestellt (im Folgenden auch als „Nachhaltigkeitserklärung“ oder „zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ bezeichnet). Die Nachhaltigkeitserklärung ergänzt die Finanzberichterstattung um die Anforderungen der Richtlinie (Europäische Union, EU) 2022 / 2464 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020 / 852 (im Folgenden „EU-Taxonomie“) sowie die §§ 315b und 315c in Verbindung mit 289b bis 289e des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) an eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung des Hapag-Lloyd Konzerns und der Hapag-Lloyd AG.

Gemäß §§ 289b und 315b HGB hat die Hapag-Lloyd AG als Mutterunternehmen eine (Konzern-)Erklärung zu wesentlichen nichtfinanziellen Aspekten für die Hapag-Lloyd AG und den Hapag-Lloyd Konzern aufzustellen. Der nachfolgende Bericht umfasst die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung für die Hapag-Lloyd AG und den Hapag-Lloyd Konzern (im Folgenden „Hapag-Lloyd“). Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung wurde gemäß §§ 315c Abs. 3 in Verbindung mit 289d HGB auf der Grundlage von und in Übereinstimmung mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) als Rahmenwerk erstellt. Da alle beschriebenen Aspekte gleichermaßen für die Hapag-Lloyd AG und den Konzern gelten, wurde auf eine gesonderte Anwendung eines Rahmenwerks nach § 289d HGB für die Muttergesellschaft verzichtet. Diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung bezieht sich auf den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025.





Die CSRD fungiert als zentrales Instrument des European Green Deal. Die 2023 in Kraft getretene Richtlinie stärkt die Transparenz und Vergleichbarkeit der Nachhaltigkeitsberichterstattung durch die ESRS.

Das Verständnis dieses Rahmenwerks setzt voraus, dass die ESRS eine spezifische Terminologie verwendet, die sich von der herkömmlichen Sprache der Unternehmensführung unterscheidet. Begriffe wie „Richtlinie“, „Maßnahme“ und „Ziel“ tragen präzise definierte Bedeutungen: Richtlinien müssen wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) adressieren, während Maßnahmen und Ziele von Unternehmen verlangen, definierte Kriterien hinsichtlich der Messbarkeit, der Zwischenmeilensteine und finanziellen Ressourcen zu erfüllen. Das Unternehmen weist darauf hin, dass bei der Anwendung der ESRS als Rahmenwerk für nichtfinanzielle Erklärungen sowie im Zusammenhang mit der Taxonomie-Verordnung (Verordnung (EU) 2020 / 852) Auslegungsfragen bestehen.

Wesentliche Risiken aus der eigenen Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd sowie aus Geschäftsbeziehungen, Produkten und Dienstleistungen, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte nach § 289c HGB haben, liegen nicht vor.

Alle HGB-Nachhaltigkeitsaspekte werden in dieser Nachhaltigkeitserklärung wie folgt adressiert. Das Geschäftsmodell wird unter den Angaben der ESRS 2 SBM-1 im Kapitel [1. Allgemeine Informationen](#) beschrieben. Umweltbelange werden unter den ESRS-Themen E1, E2, E4 und E5 beschrieben, welche in den Kapiteln [2.1. Klimawandel](#) sowie [2.2. Umwelt und Ökosysteme](#) dargestellt sind. Arbeitnehmerbelange sind dem ESRS-Thema S1 zugeordnet und werden in den Kapiteln [3.1. Personalentwicklung und Vielfalt](#), [3.2. Menschen- und](#)

[Arbeitsrechte](#), [3.3. Gesundheitsschutz und Sicherheit](#) beschrieben. Sozialbelange werden in den unternehmensspezifischen Themen [4.1.2. Gesellschaftliches Engagement](#), [4.2.1. Datenschutz](#) und [4.2.2. Informationssicherheit](#) erläutert. Angaben zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung werden unter dem ESRS-Thema G1 im Kapitel [4.1.1. Compliance](#) beschrieben. Die Achtung der Menschenrechte ist unter den ESRS-Themen S1 und S2 behandelt und im Kapitel [3.2.2. Sorgfaltspflicht für Menschenrechte](#) beschrieben.

## 1.1. Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

### ESRS 2 BP-1, ESRS 2 BP-2, ESRS 2 SBM-3

Die Nachhaltigkeitserklärung von Hapag-Lloyd wurde auf konsolidierter Basis erstellt, wobei der Konsolidierungskreis mit dem der Finanzberichterstattung identisch ist. Darüber hinaus gibt es keine Gesellschaften, die aufgrund von operativer Kontrolle zusätzlich einbezogen werden.

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Hapag-Lloyd AG 135 vollkonsolidierte Tochtergesellschaften. Tochtergesellschaften qualifizieren sich für eine Vollkonsolidierung, wenn die Hapag-Lloyd AG die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderer Rechte innehat, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch ihre Entscheidungsgewalt beeinflussen kann. Bei Verlust der Entscheidungsgewalt werden Unternehmen aus der Finanzberichterstattung entkonsolidiert.

Eine detaillierte Übersicht aller konsolidierten und nicht konsolidierten Konzernunternehmen findet sich in der [Anteilsbesitzliste gemäß § 315e HGB](#) im Anhang zum Konzernabschluss.

Keine der Tochtergesellschaften in der konsolidierten Nachhaltigkeitserklärung der Hapag-Lloyd AG wurde von der Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß Artikel. 19a Abs. 9 oder 29a Abs. 8 der Richtlinie 2013 / 34 / EU ausgenommen, da keine von ihnen der Offenlegungspflicht unterliegt.

Diese Nachhaltigkeitsklärung basiert auf einer umfassenden doppelten Wesentlichkeitsanalyse (Double Materiality Assessment, DMA), welche die bedeutsamsten IROs identifiziert, die wiederum die wesentlichen Themen von Hapag-Lloyd prägen. Diese Analyse umfasst die gesamte Wertschöpfungskette und berücksichtigt die Erkenntnisse, die aus dem Stakeholder-Engagement gewonnen werden.

Wo es relevant ist, unterscheidet diese Erklärung zwischen dem Geschäftsbereich Linienschiffahrt und dem Geschäftsbereich Terminal & Infrastruktur, nach Bedarf mit zusätzlichen unternehmensweiten Details. Das Linienschiffahrtsgeschäft wird sowohl auf Ebene der Muttergesellschaft als auch im Konzern betrieben, während das Terminal- und Infrastrukturgeschäft ausschließlich im Konzern abgebildet ist. Im Rahmen dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung wird jeweils kenntlich gemacht, sofern bestimmte Angaben ausschließlich für einen der beiden Geschäftsbereiche gelten. Aufgrund der wirtschaftlichen Wesentlichkeit für den Geschäftsbereich Terminal & Infrastruktur beziehen sich Aussagen diesbezüglich hauptsächlich auf Hanseatic Global Terminals (HGT) Latin America.

Während die Nachhaltigkeitsklärung über wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette berichtet, gelten die meisten Maßnahmen und Ziele nur für die Geschäftstätigkeit des Segments Linienschiffahrt. Wenn Kennzahlen auch die





Daten der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette umfassen, ist dies unter den Mindestangabepflichten in Bezug auf Kennzahlen (Minimum Disclosure Requirements for Metrics, MDR-M) der jeweiligen Kennzahl angegeben. Die Kennzahlen wurden von keiner anderen externen Stelle als dem Abschlussprüfer validiert.

Im Rahmen der zweiten CSRD-konformen Nachhaltigkeitserklärung nimmt das Unternehmen Übergangsbestimmungen und entsprechende Ausnahmeregelungen in Anspruch, die gemäß den Vorgaben Artikel 19a Abs. 3 und 29a Abs. 3 der Richtlinie 2013/34/EU für die Nachhaltigkeitsberichterstattung und gemäß der Delegierten Verordnung 2025/1416/EU („Quick Fix“) zur Änderung der Delegierten Verordnung 2023/2772/EU zulässig sind. Die Ausnahmeregelungen werden in erster Linie zur fortlaufenden Nutzung der Übergangsbestimmungen verwendet. Der Ausschluss von ganzheitlichen wesentlichen Standards erfolgt nicht; sowohl das Thema S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette als auch E4 Biologische Vielfalt und

Ökosysteme werden berichtet. Darüber hinaus werden ausgewählte Übergangs-Datenpunkte für S1 Eigene Belegschaft offengelegt, um ein besseres Verständnis im Kontext der Fremdarbeitskräfte in der eigenen Belegschaft zu ermöglichen.

Für die Analyse der wesentlichen Auswirkungen verwendet Hapag-Lloyd die folgenden Zeithorizonte nach ESRS:

- Kurzfristig (< 1 Jahr): Wesentliche Auswirkungen mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 0 innerhalb der nächsten Berichtsperiode.
- Mittelfristig (1–5 Jahre): Wesentliche Auswirkungen mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 0 während der vier Jahre nach der nächsten Berichtsperiode.
- Langfristig (> 5 Jahre): Wesentliche Auswirkungen mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 0 über einen Zeithorizont von mehr als fünf Jahren.

Einzige Abweichungen: Für die Bewertung physischer Klimarisiken wendet das Unternehmen erweiterte Zeithorizonte an: kurzfristig (2015–2044), mittelfristig (2035–2064) und langfristig (bis 2099). Für die Resilienzanalyse wird ein einheitlicher Zeithorizont bis 2030 angewendet, basierend auf den maßgeblichen Leitlinien des Weltklimarats (IPCC) und in Übereinstimmung mit Hapag-Lloyds strategischem Planungszeitraum.

Kennzahlen, die Daten zur vor- und / oder nachgelagerten Wertschöpfungskette enthalten, werden von Hapag-Lloyd anhand indirekter Quellen geschätzt, wie unter „Grundlage für die Erstellung“ beschrieben:

Relevante Kennzahlen	Grundlage für die Erstellung	Genauigkeitsgrad	Geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit (falls zutreffend)
Verbrauch von erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf oder Kühlung aus fossilen Quellen	Die Daten werden basierend auf Verbrauchsdaten und Quadratmetern segmentspezifisch hochgerechnet.	Medium	Derzeit sind keine detaillierten Maßnahmen geplant; das Unternehmen beabsichtigt jedoch, Optionen zur Verbesserung der Datengenauigkeit während der Übergangsphase zu prüfen.
Scope 3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	Die Daten werden basierend auf Einkaufsdaten und Quadratmetern segmentspezifisch hochgerechnet.	Medium	Derzeit sind keine detaillierten Maßnahmen geplant; das Unternehmen beabsichtigt jedoch, Optionen zur Verbesserung der Datengenauigkeit während der Übergangsphase zu prüfen.
Scope 3.2 Investitionsgüter	Die Daten werden auf Basis des Leergewichts der Schiffe und eines sektorspezifischen Durchschnitts-Emissionsfaktors pro Tonne Leergewicht berechnet. Die Daten für Fahrzeuge, Maschinen und Equipment werden auf Ausgabenbasis mit sektorspezifischen Durchschnitts-Emissionsfaktoren berechnet.	Medium	Derzeit sind keine detaillierten Maßnahmen geplant; das Unternehmen beabsichtigt jedoch, Optionen zur Verbesserung der Datengenauigkeit während der Übergangsphase zu prüfen.
Scope 3.4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb	Relevante Daten sind zum Beispiel Start- und Zielort des Transports, Transportmodus, Transportvolumen und Containertyp. Alle Transporte werden mit EcoTransIT berechnet. Seetransporte basieren auf Clean-Cargo-Emissionsfaktoren. Inputdaten stammen teilweise aus dem Berichtsjahr 2024.	Hoch	Derzeit sind keine detaillierten Maßnahmen geplant; das Unternehmen beabsichtigt jedoch, Optionen zur Verbesserung der Datengenauigkeit während der Übergangsphase zu prüfen.
Scope 3.5 Abfallaufkommen im Betrieb	Die Daten werden basierend auf Abfalldaten und Quadratmetern segmentspezifisch hochgerechnet.	Medium	Derzeit sind keine detaillierten Maßnahmen geplant; das Unternehmen beabsichtigt jedoch, Optionen zur Verbesserung der Datengenauigkeit während der Übergangsphase zu prüfen.





Relevante Kennzahlen	Grundlage für die Erstellung	Genauigkeitsgrad	Geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit (falls zutreffend)
Scope 3.6 Geschäftsreisen	Die Daten werden basierend auf Reisedaten und Quadratmetern segmentspezifisch hochgerechnet.	Medium	Derzeit sind keine detaillierten Maßnahmen geplant; das Unternehmen beabsichtigt jedoch, Optionen zur Verbesserung der Datengenauigkeit während der Übergangsphase zu prüfen.
Scope 3.7 Pendelverkehr	Die Berechnung erfolgt auf Grundlage von Verkehrsmitteln und Pendelstrecken und unterliegt einer Annahme bezüglich der Anzahl der Tage, die Mitarbeitende im Büro arbeiten. Die Daten werden im Rahmen einer Umfrage erhoben und hochgerechnet, um alle Mitarbeitenden abzudecken.	Niedrig	Derzeit sind keine detaillierten Maßnahmen geplant; das Unternehmen beabsichtigt jedoch, Optionen zur Verbesserung der Datengenauigkeit während der Übergangsphase zu prüfen.
Scope 3.11 Verwendung verkaufter Produkte	Die Daten werden basierend auf der Liegezeit der Schiffe und dem angenommenen Treibstoffverbrauch pro Stunde hochgerechnet.	Medium	Derzeit sind keine detaillierten Maßnahmen geplant; das Unternehmen beabsichtigt jedoch, Optionen zur Verbesserung der Datengenauigkeit während der Übergangsphase zu prüfen.
Scope 3.13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Die Daten werden basierend auf Verbrauchsdaten und Quadratmetern segmentspezifisch hochgerechnet.	Medium	Derzeit sind keine detaillierten Maßnahmen geplant; das Unternehmen beabsichtigt jedoch, Optionen zur Verbesserung der Datengenauigkeit während der Übergangsphase zu prüfen.
Scope 3.15 Emissionen aus Beteiligungen	Die Daten werden basierend auf verfügbaren Emissionsdaten, branchenspezifischen Emissionsfaktoren und dem jeweiligen Umsatz hochgerechnet.	Niedrig	Derzeit sind keine detaillierten Maßnahmen geplant; das Unternehmen beabsichtigt jedoch, Optionen zur Verbesserung der Datengenauigkeit während der Übergangsphase zu prüfen.

Die folgenden quantitativen Kennzahlen und Geldbeträge unterliegen einer Messungenauigkeit:

Relevante Kennzahlen / Geldbeträge	Quellen der Messunsicherheit	Annahmen, Näherungswerte und Beurteilungen von Hapag-Lloyd
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	Daten werden basierend auf den begrenzt verfügbaren Verbrauchsdaten für die Wärmeerzeugung und der entsprechenden Fläche der Bürostandorte in Quadratmetern segmentspezifisch hochgerechnet.	Die Tätigkeiten an den verschiedenen Bürostandorten innerhalb des Geschäftsbereichs Linienschifffahrt sind ähnlich und eignen sich daher für eine Hochrechnung.
Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen	Die Daten werden basierend auf den begrenzt verfügbaren Verbrauchsdaten und der entsprechenden Fläche der Bürostandorte in Quadratmetern segmentspezifisch hochgerechnet.	Die Tätigkeiten an den verschiedenen Bürostandorten innerhalb des Geschäftsbereichs Linienschifffahrt sind ähnlich und eignen sich daher für eine Hochrechnung.
Emissionen in die Luft	Die von Schiffen ausgehenden Luftschadstoffe werden auf der Grundlage der verbrauchten Kraftstoffmenge berechnet. Die HCFC-Mengen beruhen auf dem gemeldeten Verbrauch.	Es werden Emissionsfaktoren pro Energieeinheit verwendet.
Emissionen in das Wasser	Die Schadstoffe, die von Schiffen ins Wasser gelangen, werden auf der Grundlage von Emissionsfaktoren für Schiffe mit Scrubber und für einen Standard-Rumpfanstrich berechnet.	Für Scrubber werden Emissionsfaktoren pro Energieeinheit angewandt. Die geschätzte benetzte Oberfläche und die Farbverlustrate pro Jahr wurden geschätzt und literaturbasierte Emissionsfaktoren auf die Menge der verlorenen Farbe angewandt.

Hapag-Lloyd stellt in dieser Nachhaltigkeitserklärung Informationen zur EU-Taxonomie (Artikel 8 der Verordnung 2020 / 852) bereit, die am Ende des Kapitels zu umweltbezogenen Angaben zu finden sind. Das Unternehmen berichtete bis 2023 nach dem Rahmenwerk der Global Reporting Initiative (GRI), stellte diese Praxis jedoch aufgrund der erheblichen Überschneidungen mit den ESRS ein. Ein Überleitungsdokument von GRI zu CSRD ist im Hapag-Lloyd ESG Factbook einsehbar. Verweise auf Aussagen, die über den Umfang des integrierten Jahresberichts hinausgehen, stellen zusätzliche Informationen dar und sind nicht Teil des Berichts.



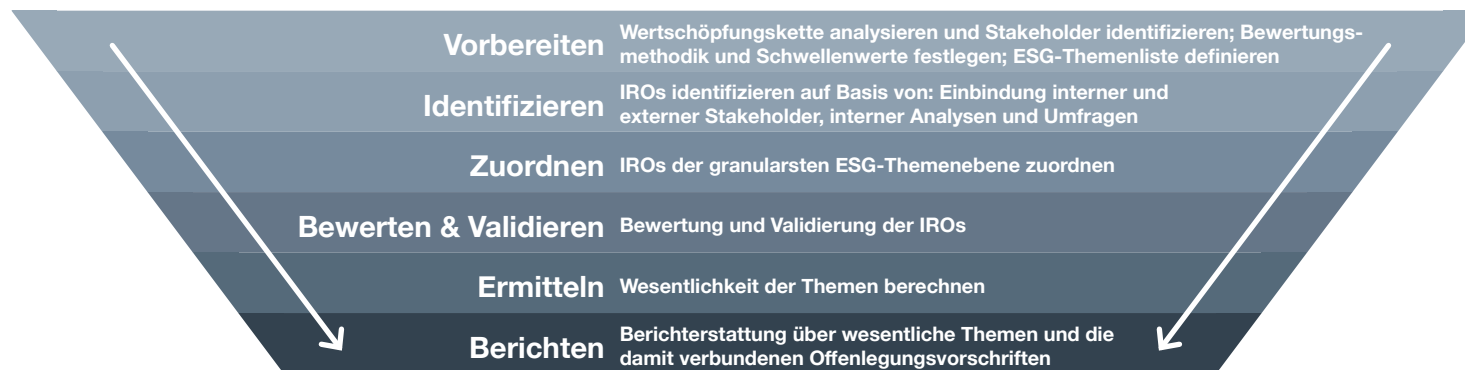


### Anpassung der Werte für das Berichtsjahr 2024

Die rückwirkende Anpassung des Wertes des Annual Efficiency Ratio (AER), basiert auf der überarbeiteten Erhebung der Tragfähigkeit (Deadweight Tons, DWT) der Schiffe. Werte für die Wasserverschmutzung wurden aufgrund einer umfassenderen Modellierung der schiffsseitigen Energieverbräuche angepasst. Der Anteil der Primärdaten für Scope 3 wurde ebenfalls angepasst. Dies basiert auf einer Definitionsänderung von Primärdaten, nach der lieferantenspezifische Emissionsfaktoren ein zu erfüllendes Kriterium sind. Der Verbrauch von Zylinderölen auf Charterschiffen wurde von der Emissionskategorie 3.4 zu der Kategorie 1 zugeordnet. Die Emissionen der Kategorie 3.5 enthalten nun Charterschiffe. Diese Änderungen wurden vorgenommen aufgrund der Berücksichtigung des Aspekts der finanziellen Kontrolle. Mit diesen Änderungen zusammenhängende Kennzahlen wurden entsprechend angepasst. Die aktualisierten Werte sowie die ursprünglichen Werte der Treibergrößen werden in den Kapiteln [2.1. Klimawandel](#) und [2.2.1. Umweltverschmutzung](#) aufgelistet. Daten zu Wegeunfällen sind konzernweit bislang nicht vollständig verfügbar und werden rückwirkend für 2024 geschätzt und zu den jeweils tatsächlich gemeldeten Arbeitsunfällen im Rahmen der meldepflichtigen Arbeitsunfälle für Arbeitskräfte des Unternehmens im Kapitel [3.3. Gesundheitsschutz und Sicherheit](#) addiert.

### 1.2. Methodik der Wesentlichkeitsanalyse

E1 SBM-3, E4 SBM-3, ESRS 2 IRO-1, E1 IRO-1, E2 IRO-1, E3 IRO-1, E4 IRO-1, E5 IRO-1, G1 IRO-1, E4-3



Hapag-Lloyd untersuchte für den Prozess der DMA seine gesamte Wertschöpfungskette und legte somit das Fundament dafür, seine Nachhaltigkeitstransformation voranzutreiben.

Entsprechend den ESRS-Anforderungen berücksichtigt das Unternehmen beide Dimensionen der doppelten Wesentlichkeit: seine Auswirkungen sowie die finanziellen Effekte von Nachhaltigkeitsrisiken. Die Wesentlichkeitsanalyse verfolgte einen ökosystemweiten Ansatz anstelle einer standortspezifischen Analyse und berücksichtigte dabei, dass maritime Auswirkungen über einzelne Standorte hinausgehen. Das Unternehmen hat Kriterien für die Identifizierung relevanter Standorte etabliert, während sich seine Verantwortungsübernahme weiterentwickelt, und schafft damit einen skalierbaren Rahmen für ein vertieftes Umweltengagement.

Die Bewertung nachhaltigkeitsbezogener Themen berücksichtigt Erkenntnisse aus einer Analyse von Branchenmitbewerbern. Die

Einbindung betroffener Gemeinden sowie die Einbeziehung indigenen Wissens in den DMA-Prozess wird in künftigen Durchführungen berücksichtigt, sofern dies als erforderlich angesehen wird.

Das Unternehmen führte eine umfassende Biodiversitätsresilienzanalyse seiner eigenen Geschäftstätigkeit durch, die auf den Empfehlungen der Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD) basierte und sowohl transitorische als auch physische Risiken umfasste. Es wurden dabei potenzielle Auswirkungen und Abhängigkeiten identifiziert, jedoch keine wesentlichen Risiken oder Verschlechterungen natürlicher Lebensräume, die Minderungsmaßnahmen erfordern würden. Systemische Risiken, einschließlich des Zusammenbruchs von Ökosystemen, Ökosystemdienstleistungen und kumulierter Auswirkungen des Biodiversitätsverlusts, sowie finanzielle Risiken wurden nicht bewertet.



## Prozessbeschreibung der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse

### Physische Risiken

Hapag-Lloyd hat die klimabezogenen Risiken sowie die Resilienz des Geschäftsmodells gezielt für wirtschaftlich kritische Standorte wie Terminals, Schifffahrtswege und Büros im Berichtsjahr 2024 bewertet. Die Bewertung umfasste die Gefahrenklassifikation der Delegierten Verordnung (EU) 2021 / 2139 der Kommission für drei an die IPCC angelehnte Szenarien (SSP1-2.6, SSP2-4.5, SSP5-8.5) und drei Zeithorizonte mit 20 Klimamodellen. Sie stellt einen wichtigen Teil des strategischen Risikomanagementprozesses dar. Die Analyse hat sich auf 60 spezifische Standorte konzentriert, die nach Vermögenswerten rund 90 % der Kategorie „Land und Gebäude“ ausmachen und demnach repräsentativ für alle eigenen Standorte sind. Da Aktivitäten bei Bedarf (zum Beispiel bei Ausfall eines Bürostandorts) verlagert werden können, sind durch die Analyse alle Standorte abgedeckt. In dem Analyseprozess wurde zwischen akuten und chronischen klimabedingten Gefahren unterschieden. Der Bewertungsumfang berücksichtigt betriebliche Einschränkungen, wobei aufgrund von Einschränkungen des Dienstleisters bestimmte Bereiche wie die Exposition gegenüber Zyklonen, Ausbrüche von Gletscherseen und Meeressäuerung nicht einbezogen wurden.

Die Mobilität der Schiffe erforderte eine tiefere regionale Analyse für Afrika, Asien, Australasien, Zentral- und Südamerika, Europa sowie Nordamerika, die ein umfangreiches Risikoprofil für Transportrouten ermöglichte. Diese Analyse beinhaltet alle von Hapag-Lloyd betriebenen Schiffe (100 %). In der regionalen Bewertung wurde das Szenario „Representative Concentration Pathway (RCP) 8.5“ (entspricht SSP5-8.5) in den Dimensionen Gesundheit, Umwelt und Finanzen angewendet, woraus sich evidenzbasierte Erkenntnisse für die zukunftsgerichtete betriebliche Resilienz und die Risikoauflärung der Stakeholder ergaben.

Das Unternehmen hat klimabedingte Gefahren für Büros, Terminals und Schifffahrtswege mit kurz-, mittel- und langfristigem Zeithorizont analysiert, während Schiffe und Tätigkeiten entlang der Wertschöpfungskette einheitlich ohne zeitliche Abgrenzung bewertet wurden. Die Bewertung ist auf die Exposition der Geschäftstätigkeit gegenüber klimabedingten Gefahren ausgerichtet, die über ein standortbezogenes Screening der Vermögenswerte erfolgt. Die Zeithorizonte sind kurzfristig (2015–2044), mittelfristig (2035–2064) und langfristig (bis 2099), wobei die sich überschneidenden Zeiträume eine Methodik der Klimaforschung für erhöhte Präzision widerspiegeln. Diese strategische Entscheidung über die Zeithorizonte ermöglicht eine Bewertung der langfristigen Risikoexposition für die Gefahren in der Schifffahrt, erhöht das Risikobewusstsein und ermöglicht eine rechtzeitige Anpassung. Ergebnisse der Analyse der physischen Klimarisiken werden im Abschnitt [2.1.2. Anpassung an den Klimawandel](#) dargestellt.

### Wesentliche Risiken an spezifischen Standorten (physische Risiken)

- Küstenerosion für 9 Standorte
- Meeresspiegelanstieg für 1 Standort
- Starkregen für 4 Standorte
- Sturm für 5 Standorte
- Waldbrand für 1 Standort

### Wesentliche Risiken in Regionen (physische Risiken)

- Dürre in 6 Regionen
- Hitzewelle in 1 Region
- Veränderte Niederschlagsmuster und -arten in 1 Region
- Starkniederschlag in 1 Region
- Kältewelle / Frost in 1 Region
- Niederschlags- oder hydrologische Variabilität in 1 Region
- Gletscherseeausbruch in 1 Region
- Waldbrand in 1 Region
- Überschwemmung in 2 Regionen

### Transitionsrisiken

Hapag-Lloyd führte eine umfassende Transitionsbewertung durch und erstellte eine Auswahlliste kritischer Ereignisse in den vier TCFD-Dimensionen (Task Force on Climate-Related Financial Disclosures): Politik & Recht, Markt, Technologie und Reputation; diese wurden aufgrund ihrer Relevanz für das Unternehmen und die maritime Schifffahrtsindustrie insgesamt ausgewählt. In Interviews mit internen Experten aus fünf Abteilungen wurden die wichtigsten Übergangereignisse betrachtet, mit Schwerpunkt auf Zeithorizonten, betrieblichen Auswirkungen, Abhilfestrategien und Exposition von Vermögenswerten. Die Ereignisse wurden für das Jahr 2030 bewertet, um ihren potenziellen Einfluss auf strategische Ziele zu beurteilen. Unter den 17 betrachteten Transitionsereignissen wurden keine wesentlichen Transitionsrisiken identifiziert. Der Bewertung wurde ein mit dem Pariser Abkommen konsistentes 1,5°C-Szenario zugrunde gelegt, wobei alle Transitionsereignisse unter Hapag-Lloyds Verpflichtung zu abgestimmten Dekarbonisierungsaktivitäten diskutiert wurden. Die Transitionsrisikoanalyse bestätigt, dass alle identifizierten Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten mit dem Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft bereits vereinbar sind oder diese, wie zum





Beispiel im Fall noch fossil betriebener Schiffe, entsprechend umgerüstet werden können. Die Ambition des Unternehmens sind Netto-Null Treibhausgasemissionen im Flottenbetrieb bis 2045, der Aktionsplan bis 2030 gilt dabei für den Schiffsbetrieb im Segment Linienschiffahrt. Hapag-Lloyd kennzeichnet Übergangsrisiken als wesentlich, sofern eine signifikante Exposition über den definierten Zeithorizont vorliegt. Die finanziellen Effekte werden in Abschnitt [1.5. Strategie und Geschäftsmodell](#) detailliert dargelegt.

### Nachhaltigkeits-Themenliste und Verfahrensentwicklung

Hapag-Lloyd hat den Rahmen für die Berichterstattung aus den in den ESRS definierten Themen entwickelt, einschließlich der Betrachtung von Ressourcen, Abfällen und Verschmutzungen, und ergänzte dies durch Erkenntnisse aus der vorherigen Wesentlichkeitsanalyse und Referenzwerten der Branche. Dieser umfassende Ansatz deckt sowohl regulatorische Anforderungen als auch branchenspezifische Themen ab.

Die Bewertungsmethodik des Unternehmens evaluiert die Wesentlichkeit der tatsächlichen und potenziellen positiven und negativen Auswirkungen nach dem Schweregrad bezogen auf Umfang, Ausmaß, Umkehrbarkeit und Wahrscheinlichkeit. Bei potenziellen negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte wird der Schweregrad der Auswirkung mit dem Faktor 0,25 höher bewertet als die Wahrscheinlichkeit. Die finanzielle Wesentlichkeit von Risiken und Chancen wird anhand der Wahrscheinlichkeit und des Ausmaßes der finanziellen Effekte bewertet.

Es finden regelmäßig spezifische Konsultationen mit wichtigen Interessengruppen wie der International Maritime Organization (IMO) statt. Während des DMA-Prozesses 2023 / 2024 führte das Unternehmen beispielsweise strukturierte Interviews mit internen und externen Interessengruppen durch und nutzte dabei standardisierte Fragebögen

zur Identifizierung von Auswirkungs- und Risikochancen in allen ESG-Themenbereichen. Eine Vorabumfrage optimierte die Interviewzeit, indem die Diskussionen auf Bereiche fokussiert wurden, in denen die Interessengruppen fundierte Einblicke liefern konnten.

Dieser zielgerichtete Engagement-Ansatz schuf in Kombination mit den Szenarien aus der Wesentlichkeitsanalyse des Unternehmens von 2022 einen umfassenden Katalog potenziell relevanter Chancen, der vielfältige Interessengruppenperspektiven widerspiegelt und eine fundierte Entscheidungsfindung unterstützt.

Im Jahr 2025 wurde die DMA aufbauend auf der vorliegenden Analyse aktualisiert und der Ansatz mithilfe der Dokumentation, Prozesse und Erkenntnisse aus der Einbindung der Interessenträger der DMA 2024 weiter präzisiert. Für eine fundiertere Analyse wurden die Datenquellen durch die Integration von Referenzwerten der Branche, internen Umfragen und Analysen angereichert. Die Szenariobeschreibungen wurden für eine präzisere Kartierung und Kategorisierung überprüft und verbessert. Szenarien wurden bei Bedarf für eine sinnvolle Analyse bestimmter IRO-Themen aufgeschlüsselt oder konsolidiert. Die Aktualisierung konzentriert sich auch auf den Austausch über die Berichterstattung im Rahmen des konzernweiten Risikomanagement-Systems (RMS) und die Validierung durch interne Stakeholder, verfeinert Definitionen auf der Ebene der Unterthemen der ESRS und stellt eine ordnungsgemäße Zuordnung sicher. Als methodische Umstellung gegenüber dem Vorjahr, in dem die Zuordnung und Bewertung auf Subthema-Ebene erfolgte, wurden IROs im Jahr 2025 systematisch auf Sub-Subthema-Ebene zugeordnet. Diese granularere Zuordnung erfolgte anhand der Szenariobeschreibungen und verfeinerten Definitionen der ESRS-AR-16-Themen und gewährleistet es, die Wesentlichkeit auf der detailliertesten verfügbaren Ebene zu

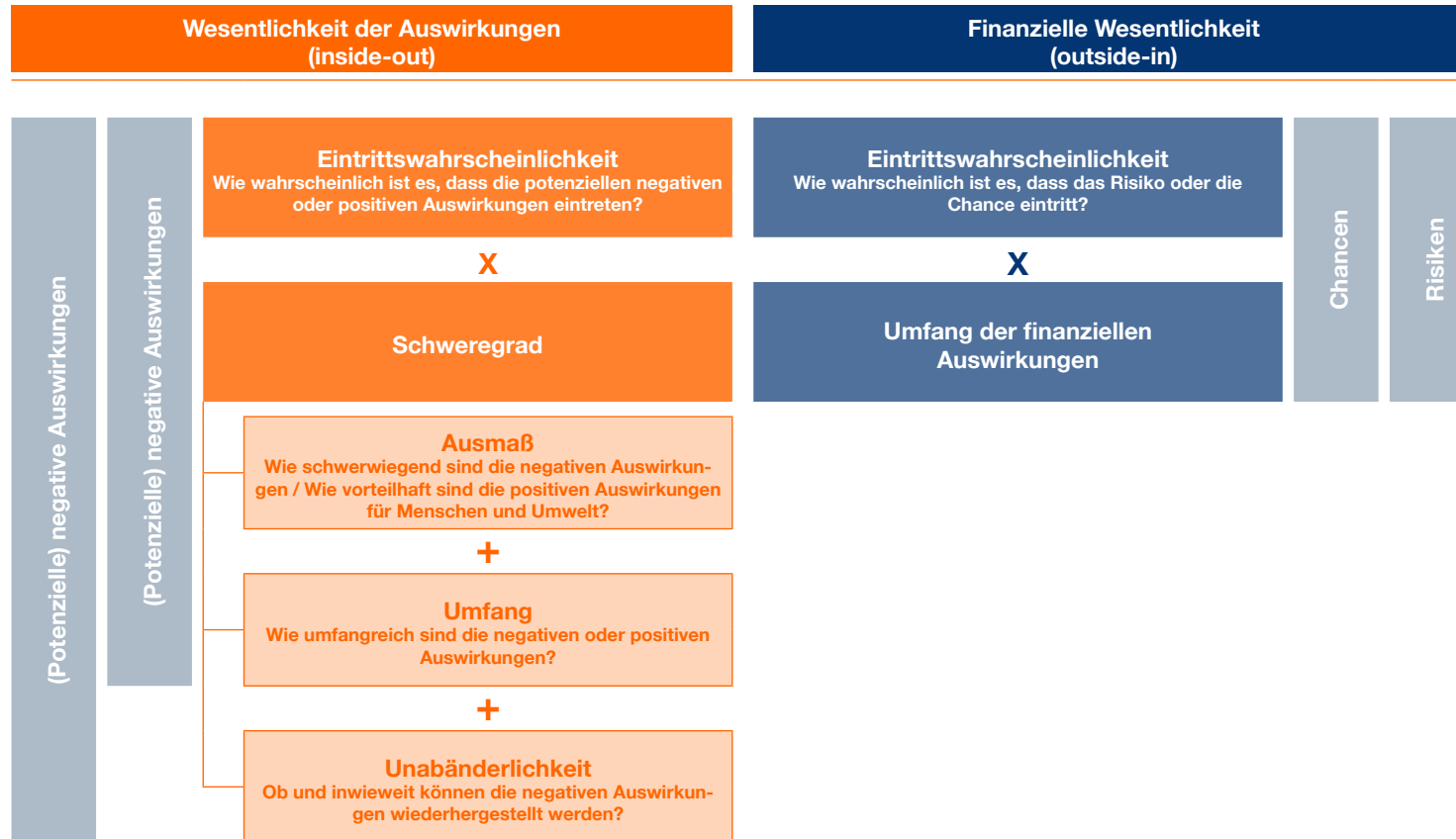
bestimmen. Ein Schlüsselement dieses Ansatzes ist die umfassende Integration relevanter Abteilungen und Tochtergesellschaften in den Validierungsprozess für die identifizierten IROs, wodurch umfassende Beiträge und eine Abstimmung über alle Geschäftstätigkeiten hinweg sichergestellt wurden.

Diese Ansätze ermöglichten einen systematischen Wissensaufbau, und gleichzeitig wurden relevante Veränderungen im Geschäftsumfeld und in den Betriebsabläufen durch ein effizientes, zielgerichtetes Engagement berücksichtigt.

Die Nachhaltigkeitsabteilung entwickelte ihre IRO-Bewertungsmethodik gemeinsam mit der Risikomanagementabteilung und brachte dabei die ESRS-Anforderungen mit den bestehenden Kategorien des unternehmenseigenen RMS in Einklang. Das Rahmenwerk bewertet sowohl das finanzielle Ausmaß als auch die Eintrittswahrscheinlichkeit und berücksichtigt dabei Erkenntnisse aus spezialisierten Analysen, darunter die Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung sowie die Risikoanalyse nach dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG).

Alle IROs werden durch diesen integrierten Ansatz individuell bewertet, wodurch eine umfassende Evaluierung über alle Nachhaltigkeitsdimensionen hinweg gewährleistet wird. Das Unternehmen hat Wesentlichkeitsschwellen festgelegt, um ESG-Themen und IROs oberhalb definierter Signifikanzniveaus zu priorisieren.





Themenevaluierung mithilfe von Standardskalen: Eintrittswahrscheinlichkeit von gering ( $\leq 10\%$ ) bis hoch ( $> 50\%$ ) und Ausmaß von vernachlässigbar ( $\leq 1$  Mio. USD für Risiken / 5 Mio. USD für Chancen) bis kritisch ( $> 250$  Mio. USD). Die Wesentlichkeitsschwelle für IROs wurde dabei auf 2 festgelegt, damit der Schwerpunkt auf den wichtigsten Nachhaltigkeitsaspekten liegt. Nachhaltigkeitsrisiken werden im RMS in andere Risikotypen integriert, und die Priorisierung erfolgt unabhängig vom Nachhaltigkeitsbezug. Bei der Bewertung werden finanzielle, ökologische, soziale, menschenrechtliche und Governance-Auswirkungen berücksichtigt und ESRS-Themen in Ereigniskategorien integriert. Falls relevant, wird die Bewertung der Auswirkungen und Risiken in das RMS integriert und das Gesamtrisikoprofil bewertet. Die Bewertung der Chancen wird gegebenenfalls in die Managementprozesse eingebunden. Folgende Eingabeparameter werden verwendet: Einbindung der Interessenträger, vorherige Wesentlichkeitsanalyse, Risikoinventar sowie Bewertung der Klimarisiken und der Vulnerabilität ohne separate Datenerhebung. Themenspezifische Erkenntnisse werden an die zuständigen Governance-Gremien kommuniziert.

Die Risikomanagementfunktion und die Fachexperten beider Segmente validierten die Ergebnisse durch einen Top-down-Ansatz und gewährleisteten damit eine strukturierte Identifikation und Steuerung nachhaltigkeitsbezogener Risiken und Chancen.

Die ursprüngliche Bewertung verfolgte einen ganzheitlichen Ansatz mit sechs zentralen Interessengruppen: Mitarbeitenden, Kunden, Lieferanten, Brancheninitiativen, Klassifizierungsgesellschaften und Wissenschaft. Diese Einbindung der verschiedenen Interessenträger sollte umfassende Erkenntnisse über alle Geschäftsbereiche hinweg liefern, einschließlich der Verhaltensaspekte, wobei sowohl Auswirkungen

der eigenen Geschäftstätigkeit als auch von Geschäftsbeziehungen berücksichtigt wurden. Einzelne Aspekte der Auswirkungen wie Eintrittswahrscheinlichkeit, Umfang, Ausmaß und Umkehrbarkeit (nur bei negativen Auswirkungen) wurden systematisch über Standardskalen von 1 bis 4 bewertet. Zur Bewertung der Risiken und Chancen betrachtete Hapag-Lloyd IRO-Wechselwirkungen durch Einzel- und

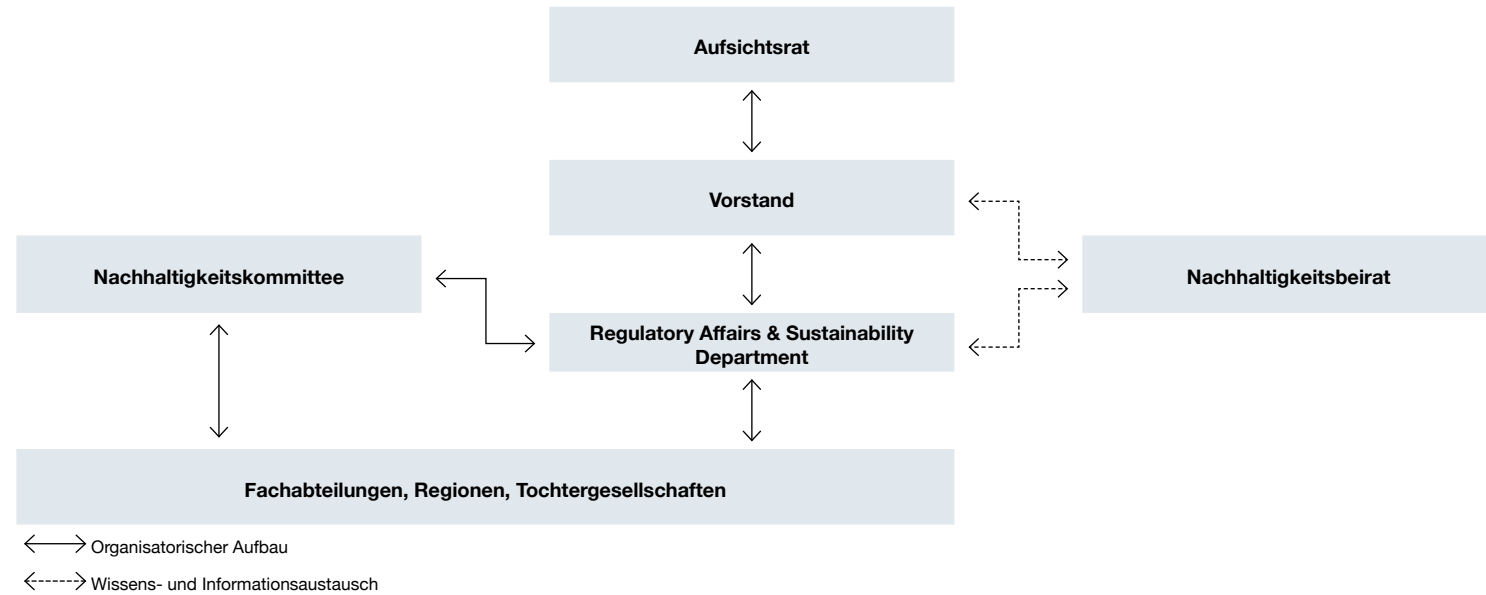


### 1.3. Steuerung wesentlicher IROs

ESRS 2 GOV-1, G1 GOV-1, ESRS 2 GOV-2, E4-4, MDR-T

Die Nachhaltigkeitsabteilung von Hapag-Lloyd überwacht die Nachhaltigkeitsaktivitäten, wie das Umweltmanagement für den See- und Landbetrieb, über das Qualitäts- und Umweltmanagementsystem (QEM).

Der Nachhaltigkeitsausschuss (Sustainability Committee, SC) unter dem Vorsitz des Leiters der Nachhaltigkeitsabteilung ist das wichtigste Gremium, das die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen für beide Segmente überwacht. Er besteht aus Führungskräften, die für wesentliche Themen verantwortlich sind. Die Nachhaltigkeitsabteilung informiert die Mitglieder über die Ergebnisse der jährlichen DMA-Validierung und verbreitet die Informationen im gesamten Unternehmen. Die SC-Mitglieder erhalten Informationen über die Wirksamkeit der Konzepte, Maßnahmen und Ziele im Zusammenhang mit wesentlichen Themen, welche die zuständigen Abteilungen vor den Sitzungen bereitstellen. Alle Mitglieder des Senior Management, die für ein wesentliches Thema zuständig sind, berichten direkt an das jeweilige Vorstandsmitglied. Außerdem werden alle Ergebnisse, die in den Sitzungen des SC besprochen werden, von der Nachhaltigkeitsabteilung zusammengefasst und an den Vorstand weitergeleitet.



Hapag-Lloyd nutzt tiefgreifende operative Expertise in der gesamten Organisation, um die Nachhaltigkeitsleistung voranzutreiben. Die wesentlichen Themen des Unternehmens sind eng mit den Kerngeschäftstätigkeiten abgestimmt, wodurch der Vorstand und das operative Management vorhandenes Wissen anwenden und gleichzeitig kontinuierlich Fähigkeiten für neue Nachhaltigkeitsherausforderungen entwickeln können.

Der Vorstand ist verantwortlich für Rechnungswesen, Governance und Compliance und stellt sicher, dass das nötige Fachwissen vorhanden ist. Der Chief Compliance Officer (CCO) koordiniert die konzernweite Compliance durch vierteljährliche Berichte und die sofortige Eskalation kritischer Vorfälle.

Das Unternehmen hat neben seinen präzisen Dekarbonisierungszielen ein ebenso klares Ziel für die Diversität in seinen Personalentwicklungsprogrammen festgelegt. Keine Ziele wurden für die ESRS-Themen E2, E4 und E5 sowie S2 und G entwickelt, da hier zunächst die genauen Auswirkungen des Unternehmens weiter untersucht werden. Zu den Themen S2 und G existieren Maßnahmen und Richtlinien, welche auf die IROs eingehen und bereits in Umsetzung sind. Für die Themen E2 und E5 bestehen bisher keine Richtlinien und Maßnahmen und für E4 Maßnahmen, jedoch keine Richtlinie. Die zuständigen Abteilungen sind dafür verantwortlich, die Wirksamkeit von Richtlinien, Maßnahmen, Ambitionen und Zielen durch jährliche Überprüfungen zu untersuchen und den SC über notwendige Anpassungen zu informieren. Die Nachhaltigkeitsabteilung unterstützt diesen





strategischen Prozess, um die Nachhaltigkeitsziele des Unternehmens voranzutreiben.

Eine ausführlichere Erläuterung zum Stand des Unternehmens hinsichtlich der Ausarbeitung von Zielen, Maßnahmen und Richtlinien ist in den Themenkapiteln zu finden. Keine der erläuterten Maßnahmen erfordert signifikante CapEx- oder OpEx-Aufwendungen, und sie wurden nicht als Abhilfemaßnahmen implementiert.

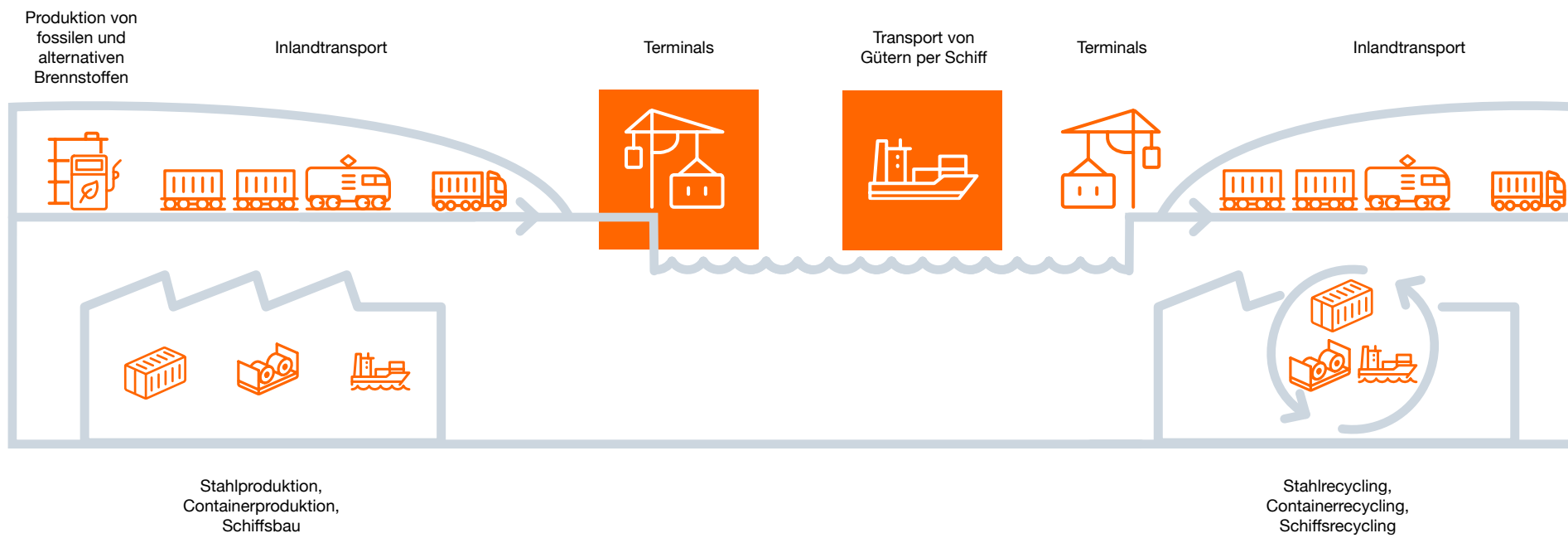
### 1.4. Begrifflicher Rahmen: Wertschöpfungskette und Belegschaft

*ESRS 2 SBM-1, S1 SBM-3, S2 SBM-2, S2 SBM-3, S1-4*

Als B2B-Logistikdienstleister bietet Hapag-Lloyd Dienstleistungen an, die darauf ausgerichtet sind, Kunden und Stakeholder zu unterstützen. Das Unternehmen strebt danach, Vorteile wie ein globales Service-Netzwerk, Flottenmodernisierung, kundenorientierte Ansätze und die Transparenz der Lieferkette zu bieten. Weitere Schwerpunkte liegen auf der Digitalisierung von Dienstleistungen, Effizienzsteigerungen,

der Stärkung der Lieferkettenresilienz und der Entwicklung neuer Serviceangebote.

Die vorgelagerte Wertschöpfungskette besteht aus Schlüssellieferanten, die wesentlich zum Geschäftsbetrieb beitragen. Zu den wichtigsten Lieferanten gehören Reeder, Terminals, Container-, Wartungs- und Reparaturunternehmen, Werften, Kraftstofflieferanten, Shortsea- und Binnenverkehrsanbieter sowie Schienen- und Lkw-Transportdienstleister. Das Unternehmen beschafft auch Hafenausüstung und betriebliche Verbrauchsmaterialien wie Reifen, Drähte und Kabel für Kräne. Hapag-Lloyds nachgelagerte Lieferkette umfasst Vertragspartner,





Kunden und Schiffsverwertungsdienste. Die operativen Anforderungen gelten für Schiffe, Container, Kraftstoffe, technische Ausrüstung und Logistikdienstleistungen.

Bei der Auftragsvergabe werden Nachhaltigkeitsaspekte wie Umwelt-, Sozial- und Compliance-Faktoren durch freiwillige ESG-Fragebögen erfasst. Die Ergebnisse der Lieferantenbewertung werden in der jährlich aktualisierten Liste der zugelassenen Lieferanten festgehalten. Compliance-Anforderungen und gemeinsame ESG-Ziele werden direkt mit den Lieferanten besprochen. Bei Hochrisikolieferanten wird die Einhaltung von Menschenrechten verstärkt überprüft. Audits decken die operative und die Nachhaltigkeitsdimension ab, unterstützt durch eProcurement-Software und umfassende ESG-Bewertungen. Die Beschaffungsabteilung setzt auf langfristige Lieferantenbeziehungen und -verträge. Nach der Lieferantenauswahl überwacht die Rechtsabteilung des Konzerns die Verträge.

Die Strategie und das Geschäftsmodell des Unternehmens sind der Linienschifffahrt sowie Terminal- und Infrastrukturbetrieb gewidmet. Es besteht keine Beteiligung an der Brennstoffindustrie, folglich wird auch kein Umsatz aus Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen erzielt. Außerdem bestehen keine Aktivitäten in der Herstellung von Chemikalien, Produktion von Tabak oder im Bereich der umstrittenen Waffen, folglich wird auch kein entsprechender Umsatz aus diesen Branchen erzielt. Darüber hinaus werden keine signifikanten CapEx-Beträge im Zusammenhang mit Wirtschaftstätigkeiten in den Bereichen Kohle, Öl und Gas investiert. Obwohl die Produkt- und Dienstleistungsangebote von Hapag-Lloyd nicht generell verboten sind, kann das Unternehmen für Transportdienste in bestimmte Regionen, einschließlich Kriegsrisikogebiete, Beschränkungen einführen.

**Eigene Belegschaft und Arbeitnehmer in der Wertschöpfungskette**

Die Gesamtzahl der Hapag-Lloyd-Mitarbeiter betrug zum 31. Dezember 2025 18.117 Personen (2024: 16.905 Personen). Entsprechend den ESRS-Anforderungen berücksichtigt Hapag-Lloyd alle Arbeitskräfte des Unternehmens, die wahrscheinlich von den Geschäftstätigkeiten und der Wertschöpfungskette des Unternehmens betroffen sein könnten. Hierzu zählen sowohl Angestellte als auch Fremdarbeitskräfte, die unmittelbar oder mittelbar von der Geschäftstätigkeit, Produkten oder Dienstleistungen des Unternehmens sowie durch Geschäftsbeziehungen betroffen sind. Bei der Definition der Arbeitnehmenden wird auf die nationalen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten Deutschlands abgestellt. Um alle Personengruppen, die wesentlichen IROs unterliegen, einzuschließen, wurden neben den Arbeitnehmern i. S. d. § 267 HGB ergänzend auch die Auszubildenden berücksichtigt. Wesentliche negative Auswirkungen auf die eigene Belegschaft von Hapag-Lloyd können grundsätzlich alle Beschäftigten betreffen, treten jedoch typischerweise nicht systematisch oder flächendeckend auf, sondern manifestieren sich fallbezogen, zum Beispiel im Zusammenhang mit einzelnen Arbeitsunfällen. Diese stehen nicht im Zusammenhang mit der Umstellung auf umweltfreundlichere und klimaneutrale Betriebsabläufe.

Hapag-Lloyd erkennt an, dass innerhalb der eigenen Belegschaft Beschäftigte in der Seefahrt stärker gefährdet sein können. Zu den Arbeitsbedingungen des Seepersonals gehören lange Abwesenheitszeiten, Trennung von der Familie, unregelmäßige Arbeitszeiten, Sieben-Tage-Wochen und eingeschränkte Freizeitmöglichkeiten.

Menschen, die in Terminals und Hafengebieten arbeiten, können einem höheren Risiko ausgesetzt sein als Büroangestellte. Abgesehen von diesen spezifischen Gruppen wurden in der Belegschaft von

Hapag-Lloyd keine Personen mit besonderen Merkmalen oder besonderen Tätigkeiten identifiziert, die einem größeren Risiko ausgesetzt sein könnten.

Angabe der Beschäftigungsart	Beschreibung
Mitarbeitende	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aktives Landpersonal unter befristetem oder unbefristetem Vertrag mit Hapag-Lloyd</li> <li>■ Landpersonal in bezahlter Freistellung</li> <li>■ Land- und Seefahrt-Auszubildende</li> <li>■ Seeleute, die unter Hapag-Lloyd Flottenmanagement unter deutscher Flagge beschäftigt sind</li> <li>■ Seeleute von Besatzungsagenturen, die auf von Hapag-Lloyd verwalteten Schiffen arbeiten</li> <li>■ Abrufkräfte, die vom Unternehmen ohne eine Garantie für eine Mindest- oder feste Anzahl von Arbeitsstunden beschäftigt werden</li> </ul>
Fremdarbeitskräfte: Selbstständige	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Leihpersonal an Land: Selbstständige</li> </ul>
Fremdarbeitskräfte von Dritten zur Verfügung gestellte Personen, die in erster Linie Beschäftigungstätigkeiten ausüben	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aushilfskräfte von Dritten</li> <li>■ Externes Personal, das von Anbietern von Wartungs- und anderen Dienstleistungsanbietern beschäftigt wird</li> <li>■ Seeleute, die als Besatzungsmitglieder auf von Hapag-Lloyd Crew Management oder Hapag-Lloyd AG verwalteten Schiffen unter libanischer Flagge arbeiten und direkt von Besatzungsmanagern Dritter beschäftigt werden</li> </ul>

Die eigenen Arbeitskräfte haben für Hapag-Lloyd eine entscheidende Bedeutung. Es wurden potenzielle Risiken identifiziert, darunter der potenzielle Verlust von Talenten, falls keine Chancengleichheit gewährleistet ist. Zudem können Arbeitsunfälle Reputationsschäden und Kosten für Abhilfemaßnahmen verursachen. Das Unternehmen und seine Belegschaft sind außerdem Gesundheits- und Sicherheitsrisiken durch kriminelle Aktivitäten in Häfen ausgesetzt, die Betriebsstörungen, Reputations- und Sachschäden sowie Umsatzeinbußen zur Folge





haben können. Darüber hinaus können soziale Unruhen und politische Instabilität den Geschäftsbetrieb stören.

Andererseits hat Hapag-Lloyd auch Chancen in der eigenen Belegschaft identifiziert. Die Förderung von Vielfalt kann die Bindung, die Produktivität, den Markenwert und die finanzielle Leistung steigern und damit langfristig den Geschäftserfolg unterstützen. Eine bessere Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben, Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten sowie eine positive Teamkultur helfen dabei, Spitzenkräfte zu gewinnen und zu halten und so die Marktposition der Gesellschaft weiter zu stärken. Nutzt Hapag-Lloyd diese Chancen, entsteht ein resilienteres und nachhaltigeres Geschäftsmodell, von dem sowohl das Unternehmen als auch seine Belegschaft profitieren. Die Offenlegungspflichten von Hapag-Lloyd umfassen alle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, die wahrscheinlich wesentlich von den Aktivitäten, Produkten, Dienstleistungen oder Geschäftsbeziehungen des Unternehmens betroffen sind. Die identifizierten tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf die Beschäftigten in der Wertschöpfungskette von Hapag-Lloyd basieren auf dessen operativer Tätigkeit.

Das Unternehmen hat aus den fünf unter S2 SBM-3 11a vorgegebenen Arten zwei Arten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette identifiziert, auf welche die Geschäftstätigkeit oder die Wertschöpfungskette von Hapag-Lloyd wesentliche Auswirkungen haben könnte. Dabei handelt es sich um Landpersonal von externen Unternehmen, das Dienstleistungen wie Containerabfertigung erbringt, sowie Seeleute auf Hapag-Lloyd-eigenen Schiffen, die von Drittunternehmen verwaltet werden. Darüber hinaus hat das Unternehmen Landpersonal identifiziert, das am Schiffbau, Recycling sowie an Vor- und Nachlauf Tätigkeiten beteiligt ist – etwa Lkw-Fahrer –, sowie Seeleute von Besatzungsagenturen auf gecharterten Schiffen.

Hapag-Lloyds Bewertung ergab ebenfalls keine Auswirkungen auf Beschäftigtengruppen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette oder in Joint Ventures beziehungsweise Zweckgesellschaften. Außerdem wurden keine besonders schutzbedürftigen Gruppen wie Gewerkschaftsmitglieder, Wanderarbeitskräfte oder junge Arbeitskräfte identifiziert, die innerhalb der Wertschöpfungskette erheblichen Auswirkungen ausgesetzt sind. Auswirkungen, die sich auf Hapag-Lloyds eigene Geschäftstätigkeiten und Wertschöpfungskette beziehen – einschließlich der Produkte, Dienstleistungen und Geschäftsbeziehungen – betreffen beide identifizierten relevanten Beschäftigtengruppen in gleicher Weise.

Priorisierte Risiken für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette hat Hapag-Lloyd durch anlassbezogene Risikoanalysen identifiziert, wie im Rahmen der Mindestschutzmaßnahmen der EU-Taxonomie verlangt wird. Bei indirekten Lieferanten im globalen Schifffahrtssektor wurde das Risiko einer Missachtung von Arbeitssicherheit und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren ermittelt, insbesondere beim Arbeitsschutz auf See. Implementierte Sorgfaltspflichten sichern die Achtung der Menschenrechte sowohl für Arbeitskräfte des Unternehmens als auch in der Wertschöpfungskette.

### 1.5. Strategie und Geschäftsmodell

*ESRS 2 SBM-1, ESRS 2 SBM-3, E3 IRO-1, E4 SBM-3, S1 SBM-1, S1 SBM-3*

Das wichtigste Nachhaltigkeitsziel von Hapag-Lloyd ist die Bereitstellung von Transportlösungen, um der wachsenden Nachfrage nach dekarbonisierten Lieferketten gerecht zu werden. Das 2023 gestartete Programm Ship Green bietet Transportmöglichkeiten, mit denen Kunden ihre Transporte emissionsärmer versenden können und somit die Nutzung alternativer Kraftstoffe gefördert wird.

Im Jahr 2025 lieferte Hapag-Lloyd die Volumina im Rahmen der ersten ZEMBA-Ausschreibung. Zusätzlich wurde Hapag-Lloyd im Dezember 2025 als Gewinner der zweiten, auf E-Fuels basierenden ZEMBA-Ausschreibung bekanntgegeben, mit Start im Jahr 2027. ZEMBA ist ein Gemeinschaftsprojekt des Aspen Institute und mehrerer Frachteigentümer, welches die Nachfrage nach dekarbonisierten Transportlösungen bündelt. Hapag-Lloyd wird in diesem Zusammenhang emissionsarme Transporte mit alternativen Treibstoffen anbieten.

Die Dekarbonisierung der Flotte ist einer der Grundpfeiler der Strategie 2030 mit folgenden Zielen: Reduzierung der Kohlenstoffemissionen der Containerflotte um ein Drittel bis 2030 im Vergleich zu 2022, entsprechend den 1,5°C-Zielen des Pariser Abkommens. Zugleich gilt die Ambition, bis 2045 Netto-Null-THG-Emissionen zu erreichen. Eine umfassende Nachhaltigkeitsstrategie für den Bereich Terminal & Infrastruktur wird derzeit erarbeitet.

### Strategische Integration von wesentlichen IROs

Die meisten identifizierten Themen entsprechen den in den ESRS definierten, wobei Wasser- und Meeresressourcen (E3) sowie Betroffene Gemeinschaften (S3) und Verbraucher und Endnutzer (S4) als nicht wesentlich bewertet wurden. Zudem wurden vier unternehmensspezifische Themen als wesentlich identifiziert: gesellschaftliches Engagement, Datenschutz, Informationssicherheit sowie Sicherheit. Das unternehmensspezifische Thema Sicherheit gilt nur für das Segment Terminal & Infrastruktur.





**Wesentliche Themen in 2025**

**Nicht wesentliche Themen im Vergleich zum Vorjahr**

Wesentliche Themen in 2025		Nicht wesentliche Themen im Vergleich zum Vorjahr	
<b>UMWELT</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Klimaschutz</li> <li>■ Anpassung an den Klimawandel</li> <li>■ Energie</li> <li>■ Luftverschmutzung</li> <li>■ Wasserverschmutzung</li> <li>■ Biodiversität und Ökosysteme – Umweltverschmutzung</li> <li>■ Biodiversität und Ökosysteme – Populationsgröße</li> <li>■ Kreislaufwirtschaft – Ressourcenzuflüsse</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bodenverschmutzung</li> <li>■ Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand von Ökosystemen</li> <li>■ Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen</li> </ul>	
<b>SOZIALES</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Arbeitsbedingungen (eigene Belegschaft)</li> <li>■ Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle (eigene Belegschaft)</li> <li>■ Arbeitsbedingungen (Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette)</li> <li>■ Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle (Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sonstige arbeitsbezogene Rechte (eigene Belegschaft)</li> <li>■ Sonstige arbeitsbezogene Rechte (Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette)</li> <li>■ Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften</li> <li>■ Bürgerrechte und politische Rechte von Gemeinschaften</li> </ul>	
<b>GOVERNANCE</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Unternehmenskultur</li> <li>■ Schutz von Hinweisgebern</li> <li>■ Management der Beziehungen zu Lieferanten</li> <li>■ Korruption und Bestechung</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten</li> <li>■ Zahlungspraktiken</li> </ul>	
<b>UNTERNEHMENSSEZIFISCH</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Datenschutz</li> <li>■ Informationssicherheit</li> <li>■ Gesellschaftliches Engagement</li> <li>■ Sicherheit</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Transport von Gefahrgut</li> </ul>	

mit den zuständigen Abteilungen und dem SC. Die meisten der wesentlichen Umweltauswirkungen stammen hauptsächlich aus Tätigkeiten der Linienschifffahrt. Insbesondere die Verbrennung fossiler Treibstoffe trägt zum Klimawandel und zur Umweltverschmutzung bei. Wesentliche Auswirkungen auf Menschen beziehen sich auf Arbeitsbedingungen für Arbeitskräfte des Unternehmens und in der Wertschöpfungskette. Diese Auswirkungen sind inhärenter Bestandteil der Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd und direkt mit der Unternehmensstrategie verbunden. Dies bezieht sich vor allem auf die strategische Säule der Dekarbonisierung. Hapag-Lloyd trägt sowohl durch die eigenen Aktivitäten als auch durch Geschäftsbeziehungen dazu bei.

Zu den Tätigkeiten von Hapag-Lloyd, die sich negativ auf Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität auswirken können, gehört der Betrieb von Schiffen auf den Weltmeeren und globalen Wasserstraßen. Die Identifizierung von Schlüsselgebieten für biologische Vielfalt basiert auf zwei Quellen: den „Key Biodiversity Areas“ (KBA) und der Liste der „Particularly Sensitive Sea Areas“ (PSSA), die von der IMO definiert werden. Außerdem wurden vier Standorte in der eigenen Geschäftstätigkeit der Gesellschaft identifiziert, an denen die biologische Vielfalt und Ökosysteme potenziell beeinträchtigt werden könnten.

Die aggregierten kurzfristigen finanziellen Auswirkungen von wesentlichen Chancen auf die Finanz- und Ertragslage sowie Zahlungsströme werden unter Berücksichtigung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit als niedrig eingestuft. Die aggregierten kurzfristigen finanziellen Auswirkungen von wesentlichen Risiken auf die Finanzlage, Ertragslage und Zahlungsströme werden unter Berücksichtigung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit als kritisch eingestuft. Wesentliche Risiken und Chancen im Bereich der Umweltverschmutzung und

Die für das Jahr 2025 identifizierten IROs zu den in der Grafik dargestellten Themen sind in Kapitel [1.9. IRO Übersicht](#) dargestellt. Die IROs für das Jahr 2024 sind im Geschäftsbericht 2024 enthalten.

Als Containerlinienreederei hat Hapag-Lloyd Interessenträger zum Thema Wasser- und Meeresressourcen konsultiert, aber keine wesentlichen IROs zu den Angabepflichten unter E3 identifiziert.

Wesentliche IROs im maritimen Bereich sind jedoch durch die Angabepflichten zu Umweltverschmutzung und Meeresökosystemen abgedeckt. Ausgewählte wesentliche Themen wie Informationssicherheit werden bereits im RMS des Unternehmens berichtet. Zudem hat Hapag-Lloyd bereits für einige Richtlinien Maßnahmen und Ziele implementiert, welche einige der identifizierten IROs adressieren. Die Nachhaltigkeitsabteilung übernimmt diese Aufgabe in Zusammenarbeit



Extremwetterereignisse könnten möglicherweise zu einer wesentlichen Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten innerhalb des nächsten Berichtszeitraums führen. Allerdings sind erhebliche Auswirkungen solcher Ereignisse unwahrscheinlicher als wahrscheinlich. Die Ermittlung der finanziellen Auswirkungen erfolgt über das Risikomanagement.

Hapag-Lloyd hält die eigene Strategie und das Geschäftsmodell für resilient. In Bezug auf wesentliche Auswirkungen muss bis 2030 das Geschäftsmodell nicht verändert werden.

## 1.6. Nachhaltigkeitsleitung und -aufsicht

*G1 GOV-1, ESRS 2 GOV-1 - 3, E1 GOV-3*

Der Vorstand erhält umfassende Informationen zu allen wesentlichen Themen u. a. durch die jährliche Überprüfung und Validierung der DMA. Die zuständigen Abteilungen kommunizieren die Umsetzung der Sorgfaltspflicht, die Wirksamkeit von Konzepten, und, falls festgelegt, den Fortschritt bei Maßnahmen und Zielen.

Nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen werden durch die Berichtsprozesse jedes Quartal in das Risikomanagement integriert. Der Menschenrechtsbeauftragte berichtet gemäß den Anforderungen des LkSG mindestens einmal jährlich an den Vorstand. Die Einrichtung des Human Rights Office im Jahr 2023 verdeutlicht das Engagement von Hapag-Lloyd für verantwortungsvolle Geschäftspraktiken.

Die Vorstandsvergütung bei Hapag-Lloyd beinhaltet sowohl feste als auch variable Bestandteile. Die kurzfristige variable Vergütung ist nicht mit Nachhaltigkeitszielen verknüpft, während 25 % des Long Term Incentive Plan von einer Kennzahl zur CO<sub>2</sub>-Emissionsreduzierung abhängen.

Der Aufsichtsrat legt jährliche Zielwerte auf Basis des Sustainability Linked Bond Framework des Unternehmens vom März 2021 fest. ESG-Zahlungen werden berechnet, indem 25 % der Zuteilungsbeträge mit den Leistungsprozentsätzen multipliziert werden. Dabei entspricht eine 100 %ige Zielerreichung bestimmten Annual Efficiency Ratio (AER)-Werten der eigenen Schiffe von Hapag-Lloyd, wobei der Prozess und der Bezugsrahmen für die AER-Kennzahlen von dem Rahmen für die Ermittlung der AER-Kennzahl im Kapitel [2.1.1. Klimaschutz](#) abweicht, die auch Charterschiffe beinhaltet. Die maximale Erreichung liegt bei 200 %.

Der AER gibt die CO<sub>2</sub>-Intensität eines Schiffs an, basierend auf seiner Tragfähigkeit und der zurückgelegten Strecke. Für 2025 standen 17 % der variablen Vorstandsvergütung im Zusammenhang mit der im Sustainability Linked Bond definierten AER-Kennzahl, welche einen anderen Prozess und Bezugsrahmen aufweist als die AER-Kennzahl der Strategie 2030.

Die Vergütung des Aufsichtsrats erfolgt weiterhin unabhängig von Leistungskennzahlen mit Nachhaltigkeitsbezug.

Jedes Vorstandsmitglied ist für die Verwaltung von IROs in seinem beziehungsweise ihrem jeweiligen Einfluss- und Kompetenzbereich verantwortlich. Die Zuständigkeitsbereiche sind nach den folgenden Abteilungen gegliedert:

CEO: Konzernkommunikation, Corporate Secretary / Compliance, Strategy Office, Regulatory Affairs & Sustainability, Region Asien, Region Mittlerer Osten, Region Nordeuropa, Region Südeuropa, Region Nordamerika, Region Lateinamerika, Global Sales, Global Commercial Development.

COO: Trade Management, Netzwerk, Flotte, Cargo Service / Dangerous Goods, Vessel Portfolio Management.

CIO / CHRO: IT, Data Insights & AI, Chief Information Security Office, Global Human Resources, Hapag-Lloyd Academy, Global Capability Center.

CFO / CPO: Digital Transformation Finance, Mergers & Acquisitions, Accounting, Tax, Konzernrevision, Treasury & Finance, Controlling, Legal, Global Procurement.

CTIO: Segment Terminal & Infrastruktur

Hapag-Lloyd hat fünf Mitglieder in seinem Vorstand und 16 Mitglieder in seinem Aufsichtsrat. Das Unternehmen hat kein weiteres Verwaltungsorgan. Der Vorstand des Unternehmens hat keine nicht geschäftsführenden Mitglieder. Der Aufsichtsrat besteht aus 16 nicht geschäftsführenden Mitgliedern. Der Aufsichtsrat von Hapag-Lloyd besteht aus acht Mitgliedern, die die Mitarbeitenden und Arbeitskräfte vertreten und damit die Arbeitnehmerperspektive in der Führungsstruktur des Unternehmens vertreten. Diese werden als unabhängige Aufsichtsratsmitglieder betrachtet. Um Auskunft über die Kompetenzen des Aufsichtsrats zu geben, verweist das Unternehmen auf folgendes Kompetenzprofil:

- mindestens vier Aufsichtsratsitze für Personen, die aufgrund ihrer Herkunft und / oder Berufserfahrung mit internationalem Bezug vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen in Regionen besitzen, in denen der Hapag-Lloyd Konzern außerhalb Deutschlands maßgebliches Geschäft betreibt;





- mindestens ein Aufsichtsratssitz für eine Person, die über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein Aufsichtsratssitz für eine Person, die über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügt und damit jeweils als Finanzexperte gemäß § 100 Abs. 5 AktG gilt, wobei zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung gehören;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen im Bereich Risikomanagement und Controlling verfügen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über Sektorkenntnis in der Schifffahrt verfügen, einschließlich der mit diesem Bereich verbundenen und für die Gesellschaft bedeutsamen Nachhaltigkeitsthemen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über Sektorkenntnis im Bereich Hafen-Terminals und -Infrastruktur verfügen, einschließlich der mit diesem Bereich verbundenen und für die Gesellschaft bedeutsamen Nachhaltigkeitsthemen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines Großunternehmens besitzen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die Kenntnisse beziehungsweise Erfahrungen in den Bereichen unternehmerische Strategieentwicklung und -umsetzung haben;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über besondere Kenntnisse im Bereich Governance und Compliance verfügen, einschließlich sozialer und ökologischer Unternehmensführung (Environmental Social Governance);
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über besondere Kenntnisse im Bereich Personal verfügen;

- mindestens einen Aufsichtsratssitz für eine Person, die über besondere Kenntnisse im Bereich Informationstechnologie oder Digitalisierung (einschließlich IT-Sicherheit) verfügt.

Die meisten wesentlichen Themen und die ihnen zugrunde liegenden wesentlichen IROs sind eng mit dem Kerngeschäft von Hapag-Lloyd verbunden, das heißt für sie ist bereits ein erhebliches Maß an Fachwissen in dem Unternehmen vorhanden. Dazu gehören nicht nur der Vorstand und seine einzelnen Zuständigkeitsbereiche, sondern auch das Fachwissen des operativen Managements. Der Vorstand von Hapag-Lloyd ist dafür verantwortlich, festzustellen, ob die notwendigen Fähigkeiten und Fachkenntnisse vorhanden sind oder entwickelt werden müssen, um Nachhaltigkeitsfragen effektiv zu überwachen.

**Geschlechtervielfalt in Aufsichtsrat / Vorstand**

	31.12.2025	31.12.2024
Anteil weiblicher Vorstandsmitglieder	20,0 %	20,0 %
Anteil männlicher Vorstandsmitglieder	80,0 %	80,0 %
Anteil der Vorstandsmitglieder, die als <b>divers</b> eingestuft werden	-	-
Anteil weiblicher Aufsichtsratsmitglieder <sup>1</sup>	31,3 %	37,5 %
Anteil männlicher Aufsichtsratsmitglieder <sup>1</sup>	68,8 %	62,5 %
Anteil der Aufsichtsratsmitglieder, die als <b>divers</b> eingestuft werden	-	-

<sup>1</sup> Aufgrund der Darstellung können Rundungsdifferenzen auftreten.

**Prozentsatz der unabhängigen Mitglieder in Vorstand und Aufsichtsrat**

	31.12.2025	31.12.2024
Anteil der unabhängigen Vorstandsmitglieder	-	-
Anteil der unabhängigen Aufsichtsratsmitglieder	68,8 %	68,8 %

**1.7. Risikomanagement und interne Kontrolle**

*ESRS 2 GOV-5*

Hapag-Lloyd verwendet für das Management von Risiken im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung das Risikomanagement-System (RMS) sowie das interne Kontrollsystem (IKS). Eine ausführliche Erläuterung beider Systeme ist den jeweiligen Kapiteln im Lagebericht zu entnehmen. Da die Risiken der Nachhaltigkeitsberichterstattung größtenteils mit dem operativen Berichterstattungsprozess zusammenhängen, werden sie hauptsächlich über das IKS gesteuert.

Zur Erfüllung der CSRD-Anforderungen wurde ein abteilungsübergreifendes Projektteam zusammengestellt. Die mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung verbundenen prozessbezogenen Risiken wurden in Prozessworkshops identifiziert und analysiert sowie den übergreifenden Schlüsselkontrollen zugeordnet. Als relevante prozessbezogene Risikokomponente wurde die Nichtgewährleistung der Zuverlässigkeit, Aktualität und Transparenz der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Hapag-Lloyd, einschließlich der Nichteinhaltung von Vorschriften und Standards identifiziert. Diese werden gemäß der RMS-Kriterien bewertet und in ihrer Relevanz betrachtet. Zur Risikominderung wurde ein CSRD-Handbuch erstellt, ein zentrales IT-System zur Erfassung quantitativer Daten eingeführt und Prüfungen nach dem Vier-Augen-Prinzip durchgängig in den Datenerfassungs- und Berichterstattungsprozess eingebettet. Ausgewählte Schlüsselkontrollen werden auf der zentralen IKS-Plattform dokumentiert, die zuständigen Kontrollverantwortlichen sind in die regelmäßigen IKS-Prozesse integriert. Die Kontrollverantwortlichen bestätigen im Rahmen der jährlichen IKS-Bewertung die Umsetzung von ausgewählten Kontrollen. Die Bewertungen der Schlüsselkontrollen sind Bestandteil des jährlichen konsolidierten IKS-Berichts an den Vorstand und den Aufsichtsrat.



Die Grundsätze des Risikomanagements wurden in die Bewertung der IROs integriert. Die vierteljährlichen ESG-Berichte im RMS werden von der Nachhaltigkeitsabteilung dahingehend geprüft, ob sie als IROs einbezogen werden sollten. Die Verantwortung für den Umgang mit Risiken und / oder Chancen liegt bei den zuständigen Abteilungen.

**Einbindung von Interessengruppen**

**ESRS 2 SBM-2, S1 SBM-2**

Hapag-Lloyd pflegt den Dialog mit seinen Stakeholdern in vielfältiger Form, um sicherzustellen, dass ihre Perspektiven gründlich berücksichtigt werden. Informationen zu Menschenrechten sind im Kapitel [3.2.2. Sorgfaltspflicht für Menschenrechte](#) beschrieben.

Wichtige Interessengruppen	Art der Interessengruppe (intern / extern)	Einbindung der Interessengruppen	Austauschformate
Kunden / Geschäftspartner	Extern	Ja	Einbindung in die DMA durch Interview der Interessenträger Dialoge wie die „Customer Connect Calls“, vierteljährliche virtuelle Live-Gespräche mit dem CEO von Hapag-Lloyd, und das jährliche Jahresendtreffen mit ausgewählten Kunden Einbindung durch Umfrage zur Kundenerfahrung
Lieferanten	Extern	Ja	Einbindung in die DMA durch Interview der Interessenträger Nachhaltigkeits-Workshops mit Fokus auf Dekarbonisierung und Menschenrechte Von der Beschaffung organisierte Regional Supplier Days
Investoren und Kreditinstitute	Extern	Ja	Einzelgespräche und Veranstaltungen wie die Jahreshauptversammlung, Investorenkonferenzen und Capital Market Days
Industrieinitiativen / -partnerschaften	Extern	Ja	Mitglied in verschiedenen Verbänden, Arbeitsgruppen und Institutionen Hapag-Lloyd nimmt an den Sitzungen des Responsible Sourcing Council, des Supply Chain Executive Council und des Corporate Responsibility & Sustainability Council (The Conference Board) teil.
Klassifikationsgesellschaften	Extern	Ja	Individuelle Einbindung in die DMA durch Interview der Interessenträger
Lokale Gemeinschaft	Extern	Ja	Dialog mit der lokalen Gemeinschaft am Tag des offenen Denkmals
Nachhaltigkeitsbeirat	Extern & Intern	Ja	Der Hapag-Lloyd Nachhaltigkeitsrat setzt sich aus Mitgliedern aus Wissenschaft, Politik, Medien, UN-Organisationen und Nichtregierungsorganisationen (NGOs) sowie einem Klimaaktivisten zusammen. Er tagt zweimal jährlich und dient zum Austausch über die Fortschritte bei den Nachhaltigkeitsaktivitäten von Hapag-Lloyd.
Politische Entscheidungsträger	Extern	Ja	Mitgliedschaft im World Shipping Council (WSC) Mitarbeit in der Untergruppe „Sustainable Alternative Power and Ship Efficiency“ des ESSF (European Sustainable Shipping Forum)
Mitarbeitende und andere Arbeitskräfte	Intern	Ja	Jährliche Umfrage zum Mitarbeitendenengagement Einbindung in die DMA durch Interview der Interessenträger Jährliche Mitarbeitendengespräche, zum Beispiel Global Staff Dialogue (GSD) Regelmäßige (virtuelle) Townhall Meetings und CEO-Updates Halbjahresgespräche zwischen Mitarbeitenden und Management Der Vorstand steht mit allen Mitarbeitenden weltweit direkt per E-Mail und Videobotschaft in Kontakt sowie im regelmäßigen Austausch mit dem Betriebsrat.
Oberste Führungsebene (Level 1–3)	Intern	Ja	Einbindung in die DMA durch Interview der Interessenträger
Aufsichtsrat	Intern	Ja	Einbindung in die DMA durch Interview der Interessenträger Regelmäßige Aufsichtsratssitzungen mindestens viermal im Jahr sowie Sitzungen der jeweiligen Unterausschüsse (zum Beispiel Prüfungs- und Finanzausschuss)





Der Dialog mit Hapag-Lloyds Stakeholdern zeigt neue Nachhaltigkeitschancen auf und stärkt die Strategie 2030. Ob in Gesprächen mit Kapitalgebern oder direkten Kundengesprächen über Kraftstoffe – diese Unterhaltungen helfen Hapag-Lloyd zu verstehen, wo das Unternehmen den größten Beitrag leisten kann. Die Kundenanfrage nach emissionsarmen Lösungen hat zum Programm Ship Green geführt, sodass aus dem Bedarf am Markt ein echtes Angebot entstanden ist. Die Strategie 2030 wurde unter aktiver Mitwirkung des Vorstands gemeinsam mit Kunden, Mitarbeitenden, Investoren und Aufsichtsratsmitgliedern entwickelt. Der Aufsichtsrat wurde dabei kontinuierlich über den Entwicklungsprozess informiert. Vorstand und Aufsichtsrat bewerten gemeinsam das Feedback der Interessengruppen und die Wesentlichkeitsanalysen, damit die strategische Ausrichtung des Unternehmens die wichtigsten Stimmen berücksichtigt. Der aktuelle Rahmen für die Einbindung von Interessenträgern hat sich als robust und umfassend erwiesen, sodass es keiner grundlegenden Änderungen bedarf.

**1.8. Offenlegungspflichten im ESRS, die durch die Nachhaltigkeitsklärung des Unternehmens abgedeckt sind**

*ESRS 2 IRO-2*

Alle wesentlichen IROs wurden den ESRS-Unterthemen zugeordnet. Einzelne IROs können sich auf mehrere Unterthemen beziehen. War keine Zuordnung möglich, wurden stattdessen unternehmensspezifische Themen zugeordnet. Alle Unterthemen, auf die sich wesentliche IROs von Hapag-Lloyd beziehen, gelten als wesentliche Informationen. Individuelle Datenpunkte aus wesentlichen Unterthemen können als nicht wesentlich kategorisiert werden, wenn sie Aspekte detaillierter behandeln als die ESRS-Klassifizierung und keine wesentlichen IROs für Hapag-Lloyd betreffen. Im Rahmen der Wesentlichkeit der

Informationen wurden bestimmte Datenpunkte als nicht relevant bewertet. Dies schließt die Angabepflichten für G1-6 und die Datenpunkte für biogene CO<sub>2</sub>-Emissionen getrennt von den Scope-2 sowie Scope 3-Treibhausgasemissionen ein. Keine spezifischen Datenpunkte in dieser Nachhaltigkeitsklärung stammen aus anderen EU-Gesetzen. Die Angaben nach Artikel 8 der Verordnung 2020 / 852 (EU-Taxonomie) finden sich im Kapitel [2.3. Konsolidierte Angaben nach Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung](#). Hapag-Lloyd hat die ESRS-Offenlegungsanforderungen auf Grundlage der Wesentlichkeitsanalyse zusammengestellt. Die einzelnen Kapitel zu den Offenlegungsanforderungen sind im [5.2. Inhaltsübersicht – Liste der ESRS-Angabepflichten \(IRO-2\)](#) (Anhang) aufgeführt.

Zu den wesentlichen Offenlegungsanforderungen gehören:

- E1 (mit Ausnahme von biogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen getrennt von den Scope-2- / Scope-3-Treibhausgasemissionen)
- E2, Luftverschmutzung und Wasserverschmutzung
- E4, direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Umweltverschmutzung; Auswirkungen auf den Zustand der Arten – Populationsgröße von Arten
- E5, Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
- S1, Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit, Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben, Gesundheitsschutz und Sicherheit; Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle – Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit, Schulungen und Kompetenzentwicklung, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz, Vielfalt
- S2, Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit, angemessene Entlohnung, Gesundheitsschutz und Sicherheit; Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle – Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz

- G1, Unternehmenspolitik – Unternehmenskultur, Schutz von Hinweisgebern, Management der Beziehungen zu Lieferanten exklusive Zahlungspraktiken; Korruption und Bestechung
- Datenschutz (unternehmensspezifisch)
- Informationssicherheit (unternehmensspezifisch)
- Gesellschaftliches Engagement (unternehmensspezifisch)
- Sicherheit (unternehmensspezifisch)

**Erklärung zur Sorgfaltspflicht**

*ESRS 2 GOV-4*

Die folgende Tabelle liefert einen Überblick über das Verfahren bei Hapag-Lloyd zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht bei Nachhaltigkeitsaspekten und soll das entsprechende Verständnis verbessern:

<u>Kernelemente der Sorgfaltspflicht</u>	<u>Absätze in der Nachhaltigkeitsklärung</u>
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	1.3 Steuerung wesentlicher IROs, 3.2 Menschen- und Arbeitsrechte, 4.1 Geschäftsprinzipien
b) Einbindung betroffener Stakeholder in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	1.2 Methodik der Wesentlichkeitsanalyse, 1.7 Risikomanagement und interne Kontrolle, 3.2 Menschen- und Arbeitsrechte
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	1.2 Methodik der Wesentlichkeitsanalyse, 2.1 Klimawandel
d) Maßnahmen zur Beseitigung dieser negativen Auswirkungen	1.2 Methodik der Wesentlichkeitsanalyse, 2.1 Klimawandel, 2.2 Umwelt und Ökosysteme, 3. Soziale Informationen, 3.2 Menschen- und Arbeitsrechte, 4.1 Geschäftsprinzipien, 4.3 Grundlagen der Beschaffung – Lieferkettenmanagement
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und deren Kommunikation	1.3 Steuerung wesentlicher IROs, 2.1 Klimawandel, 3.1 Personalentwicklung und Vielfalt



### 1.9. IRO Übersicht

Thema	IRO Titel	IRO-Beschreibung	IRO-Art	Wertschöpfungskette			Zeithorizont			Konzepte
				Vor-gelagert	Eigene Geschäfts-tätigkeiten	Nach-gelagert	Kurz-fristig	Mittel-fristig	Lang-fristig	
Klimaschutz	<b>Beitrag zur Erderwärmung durch direkte und indirekte THG-Emissionen</b>	Tätigkeiten im eigenen Geschäftsbetrieb von Hapag-Lloyd sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette wirken sich durch direkte und indirekte Emissionen negativ auf das Klima aus.	Tatsächliche negative Auswirkung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Strategy 2030
	<b>Zunehmender Druck durch Klimavorschriften</b>	Der zunehmende Druck durch Klimavorschriften stellt ein Transitionsrisiko für Hapag-Lloyd dar, da strengere gesetzliche Vorgaben wie bei Emissionen steigende Betriebskosten und höheren Verwaltungsaufwand zur Folge haben können. Zudem besteht ein Risiko von Geldstrafen und Sanktionen bei Nichteinhaltung.	Risiko		✓		✓	✓	✓	Strategy 2030
	<b>Reputationsrisiken durch nicht erfüllte Emissionsreduktionsziele</b>	Werden Dekarbonisierungsziele und regulatorische Vorgaben nicht eingehalten, kann daraus ein Reputationsschaden entstehen, der möglicherweise zu verstärktem Druck seitens der Interessenträger und einem Rückzug von Investoren führt (Transitionsrisiko).	Risiko	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Strategy 2030
	<b>Kosten im Zusammenhang mit Innovation und Forschung</b>	Investitionen in neue Schiffe können aufgrund der hohen Investitionskosten und der langen Lieferfrist von mehreren Jahren ein finanzielles Transitionsrisiko darstellen, da das Risiko besteht, dass die gesetzlichen Anforderungen zur Reduzierung der THG-Emissionen nicht rechtzeitig erfüllt werden können.	Risiko	✓	✓	✓	✓	✓	✓	n. a.
	<b>Risiko einer geringen Kundennachfrage nach Produkten, welche die Dekarbonisierung der Schifffahrtsindustrie unterstützen</b>	Für Hapag-Lloyd besteht ein Transitionsrisiko, wenn die Kundennachfrage nach nachhaltigen Produkten begrenzt ist. Dies könnte die Investitionsmöglichkeiten des Unternehmens in die Reduzierung von THG-Emissionen einschränken.	Risiko	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Strategy 2030
	<b>Steigende Kosten für umweltfreundliche Logistikdienstleistungen von Lieferanten</b>	Hapag-Lloyd ist einem Transitionsrisiko steigender Kosten für Vor- und Nachlauftransporte ausgesetzt, die durch potenzielle Preiserhöhungen von Geschäftspartnern für umweltverträgliche Transportoptionen entstehen und an das Unternehmen weitergegeben werden können.	Risiko	✓	✓	✓		✓	✓	n. a.
Anpassung an den Klimawandel	<b>Betriebsstörungen und Gefährdung von Vermögenswerten durch extreme Wetterereignisse infolge des Klimawandels</b>	Hapag-Lloyd kann dem Risiko extremer Wetterereignisse als Folge des Klimawandels ausgesetzt sein, was den Geschäftsbetrieb stören kann (35 wesentliche physische Risiken, keine Transitionsrisiken).	Risiko	✓	✓	✓	✓	✓	✓	n. a.
	<b>Beitrag zu einer erfolgreichen Netto-Null-Transformation der Schifffahrtsindustrie</b>	Indem Hapag-Lloyd strategische Partnerschaften und Kooperationen innerhalb der Branche nutzt, kann das Unternehmen die Entwicklung innovativer Lösungen für die Dekarbonisierung unterstützen, wettbewerbsfähige kohlenstoffarme Transportlösungen anbieten und den Markenwert steigern.	Chance	✓	✓	✓	✓	✓		Strategy 2030





Thema	IRO Titel	IRO-Beschreibung	IRO-Art	Wertschöpfungskette			Zeithorizont			Konzepte
				Vor-gelagert	Eigene Geschäfts-tätigkeiten	Nach-gelagert	Kurz-fristig	Mittel-fristig	Lang-fristig	
Energie	<b>Steigende Kosten aufgrund höherer Energiepreise</b>	Höhere Logistikkosten durch Preissteigerungen bei Energie und Kraftstoff könnten die Kundennachfrage nach Produkten und Dienstleistungen verringern.	Risiko	✓	✓	✓	✓	✓		n. a.
	<b>Steigerung der Energieeffizienz durch Routenoptimierung</b>	Investitionen in Energieeffizienz, digitalisierte Routenoptimierung und alternative Kraftstoffe können Kosten einsparen und die Betriebseffizienz steigern.	Chance		✓		✓	✓		Strategy 2030
	<b>Energieverbrauch im Landbetrieb</b>	Energieverbrauch im Büroumfeld, wie Beleuchtung, Firmenwagen, Geschäftsreisen, einschließlich landbasierter Terminalbetriebe.	Tatsächliche negative Auswirkung		✓		✓	✓	✓	Strategy 2030
Wasserverunreinigung	<b>Wasserverunreinigung durch Leckagen</b>	Unfälle im Zusammenhang mit der Nutzung fossiler Energiequellen wie Gas oder Schiffskraftstoffe auf Rohölbasis können negative Auswirkungen auf die Umwelt in Form von Wasserverunreinigung haben.	Potenzielle negative Auswirkung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	n. a.
	<b>Wasserverunreinigung durch Schiffsfarben und Scrubber</b>	Wasserverunreinigung durch Antifouling-Behandlungen an Schiffsrümpfen und Einleitungen aus offenen Abgasreinigern können Meeresökosysteme gefährden.	Tatsächliche negative Auswirkung		✓		✓	✓	✓	n. a.
	<b>Wasserverunreinigung durch Containerverlust</b>	Die durch verlorene Container verursachte Wasserverunreinigung kann Meeresökosysteme gefährden, da fremde Stoffe und Materialien in die Meeresumwelt gelangen.	Potenzielle negative Auswirkung		✓		✓	✓	✓	n. a.
	<b>Risiko von Reputationsschäden, Bußgeldern und Strafen im Zusammenhang mit der Wasserverunreinigung</b>	Potenzielle Verstöße gegen örtliche Beschränkungen, der unsachgemäße Umgang mit oder Unfälle beim Transport von Gütern können Reputationsschäden, Strafen und Störungen im Betrieb zur Folge haben.	Risiko		✓	✓	✓	✓	✓	n. a.
Luftverunreinigung	<b>Luftverunreinigung durch eigene Geschäftstätigkeit</b>	Die Luftverunreinigung aus der eigenen Geschäftstätigkeit wirkt sich negativ auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit aus.	Tatsächliche negative Auswirkung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	n. a.
	<b>Risiko von Bußgeldern und Strafen aufgrund von Luftverunreinigung durch eigene Geschäftstätigkeit</b>	Potenzielle Überschreitung von Verschmutzungsgrenzwerten, die zu Forderungen, operativen Störungen oder Klagen führen könnte.	Risiko		✓		✓	✓	✓	n. a.
	<b>Risiko von Reputationsschäden aufgrund von Luftverunreinigung durch eigene Geschäftstätigkeit</b>	Wird die Luftverunreinigung nicht beseitigt, kann dies Reputationsschäden zur Folge haben.	Risiko		✓			✓		n. a.
Biodiversität und Ökosysteme – Größe der Artenpopulation	<b>Direkte und indirekte Auswirkungen auf Artenwanderung, Futter- und Reproduktionsgewohnheiten durch eigene Geschäftstätigkeit</b>	Transportrouten haben Auswirkungen auf Lebensräume von Arten und im Meer durch Lärm- und Lichtemissionen sowie durch physische Kollisionen mit Schiffen.	Tatsächliche negative Auswirkung		✓		✓	✓	✓	n. a.





Thema	IRO Titel	IRO-Beschreibung	IRO-Art	Wertschöpfungskette			Zeithorizont			Konzepte
				Vor-gelagert	Eigene Geschäfts-tätigkeiten	Nach-gelagert	Kurz-fristig	Mittel-fristig	Lang-fristig	
Biodiversität und Öko-systeme – Umweltver-schmutzung	<b>Versauerung der Ozeane durch Ver-schmutzung und Leckagen</b>	Schiffsemissionen tragen zur Versauerung der Ozeane bei und wir-ken sich negativ auf Meereslebewesen und Ökosysteme aus.	Tatsächliche negative Aus-wirkung		✓		✓	✓	✓	n. a.
	<b>Verlust der biologischen Vielfalt auf-grund von Verschmutzung durch den Terminalbetrieb in der Nähe von bio-logisch sensiblen Gebieten.</b>	Terminalaktivitäten in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten können sich negativ auf Küstengebiete und Mangroven auswirken.	Potenzielle negative Aus-wirkung		✓		✓	✓	✓	n. a.
Kreislauf-wirtschaft – Ressourcen-zuflüsse	<b>Anhaltende Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen</b>	Die Gewinnung und Nutzung fossiler Energiequellen wirken sich negativ auf die Umwelt und die Gesellschaft aus, verstärkt durch die fortbestehende Abhängigkeit von diesen Energiequellen.	Tatsächliche negative Aus-wirkung	✓			✓	✓	✓	n. a.
Weiterbil-dung und Kompeten-entwicklung	<b>Förderung der Entwicklung von Mit-arbeitenden</b>	Die Entwicklungsförderung von Mitarbeitenden durch Weiterbildung führt zu einem höheren Bildungsniveau und besseren Karrierechan-cen.	Tatsächliche positive Auswir-kung		✓		✓	✓		Academy Playbook
	<b>Talente durch Weiterbildung und Schulung gewinnen und binden</b>	Das Angebot von Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen ist eine Chance, die Zufriedenheit der Mitarbeitenden zu steigern, die Fluk-tuationsrate zu verringern und die Attraktivität des Arbeitgebers zu stärken, wodurch langfristiger Erfolg gefördert und Talente gesichert werden.	Chance		✓			✓		Academy Playbook
	<b>Förderung einer positiven Teamkultur</b>	Durch die Förderung einer positiven Teamkultur kann Hapag-Lloyd die Mitarbeitenden mehr einbinden, die Zusammenarbeit und Bin-dung stärken und so letztendlich den langfristigen Geschäftserfolg sichern.	Chance		✓		✓			Globale Ethikrichtlinie
Gleichstel-lung der Ge-schlechter und gleiche Entlohnung für gleiche Arbeit	<b>Ungleicher Lohn für gleiche Arbeit</b>	Ungleiche Gehälter können zu Unzufriedenheit unter den Mitarbei-tenden führen und erhöhen die Fluktuation.	Mögliche negati-ve Auswirkung		✓		✓			Grundsatzerklärung „Unsere Ver-antwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“



Thema	IRO Titel	IRO-Beschreibung	IRO-Art	Wertschöpfungskette			Zeithorizont			Konzepte
				Vor-gelagert	Eigene Geschäfts-tätigkeiten	Nach-gelagert	Kurz-fristig	Mittel-fristig	Lang-fristig	
Diversität	<b>Risiko ungleicher Behandlung von Mitarbeitenden im Beschäftigungsverhältnis aufgrund des Geschlechts</b>	Eine Ungleichbehandlung bei der Beschäftigung kann sich negativ auf die Moral und Produktivität der Mitarbeitenden und auf die Gewinnung und Bindung von Talenten auswirken.	Mögliche negative Auswirkung		✓		✓	✓		Globale Ethikrichtlinie, Grundsatz-erklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“
	<b>Potenzieller Verlust von Talenten, wenn keine Chancengleichheit gewährleistet ist</b>	Der Ruf und die Attraktivität von Hapag-Lloyd als Arbeitgeber kann gefährdet sein, wenn dort keine Offenheit für Vielfalt und Chancengleichheit erkennbar ist. Dies kann sich auf die Bindung und Gewinnung von Mitarbeitenden auswirken.	Risiko		✓			✓		Globale Ethikrichtlinie, Grundsatz-erklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“
	<b>Förderung von Vielfalt stärkt Mitarbeitendenbindung, Produktivität, Markenwert und finanzielle Leistung für langfristigen Geschäftserfolg</b>	Die Förderung von Vielfalt kann die Mitarbeitendenbindung stärken, Talente anziehen, die Produktivität sowie den Markenwert steigern und durch ein inklusives Arbeitsumfeld zu finanziellem Erfolg und verbesserten Ratings führen.	Chance		✓			✓		Globale Ethikrichtlinie, Grundsatz-erklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“
Arbeitszeit	<b>Risiko für Probleme mit der körperlichen und psychischen Gesundheit durch hohe Anzahl von Arbeitsstunden</b>	Eine hohe Anzahl von Arbeitsstunden kann sich negativ auf die körperliche und psychische Gesundheit der Mitarbeitenden an Land und auf See auswirken und ihr allgemeines Wohlbefinden beeinträchtigen.	Potenzielle negative Auswirkung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Globale Ethikrichtlinie
Vereinbarkeit Berufs- und Privatleben	<b>Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben unter den Arbeitskräften des Unternehmens führt zu gesünderen Mitarbeitenden</b>	Eine bessere Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben an Land kann das Wohlbefinden der Mitarbeitenden fördern, was weniger durch Stress verursachte Erkrankungen und eine bessere Gesundheit zur Folge haben kann.	Potenzielle positive Auswirkung		✓			✓	✓	Globale Ethikrichtlinie
	<b>Talente durch Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben gewinnen und halten</b>	Eine bessere Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben an Land kann das Wohlbefinden und die Bindung der Mitarbeitenden und die Gewinnung von Talenten fördern, aber auch die Produktivität und den Markenwert steigern.	Chance		✓		✓	✓	✓	Globale Ethikrichtlinie
Unternehmenskultur	<b>Förderung einer Unternehmenskultur kann sich positiv auf die Gesellschaft auswirken</b>	Durch die Förderung eigener Werte und Verhaltensweisen, wie Einhaltung der Menschen- und Arbeitsrechte innerhalb der eigenen Belegschaft, kann Hapag-Lloyd positiv auf die Gesellschaft einwirken.	Potenzielle positive Auswirkung		✓		✓	✓		Globale Ethikrichtlinie
Angemessene Entlohnung	<b>Risiko für Probleme mit der körperlichen und psychischen Gesundheit aufgrund unzureichender Löhne</b>	Falls unzureichende Löhne auftreten sollten, können diese das Wohlbefinden der Arbeitnehmenden in der Wertschöpfungskette an Land und auf See beeinträchtigen und möglicherweise deren körperliche und psychische Gesundheit beeinflussen.	Potenzielle negative Auswirkung	✓		✓	✓	✓		Lieferanten-Verhaltenskodex (Supplier Code of Conduct, SCoC)
Maßnahmen zur Bekämpfung von Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz	<b>Verstöße gegen Arbeits- und Menschenrechte innerhalb der eigenen Belegschaft</b>	Verstöße gegen Ethikrichtlinien und mangelnder Schutz vor Diskriminierung innerhalb der eigenen Belegschaft beeinträchtigen die Integrität und können zu Menschenrechtsverletzungen führen.	Potenzielle negative Auswirkung		✓		✓	✓		Grundsatz-erklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“



Thema	IRO Titel	IRO-Beschreibung	IRO-Art	Wertschöpfungskette			Zeithorizont			Konzepte
				Vor-gelagert	Eigene Geschäfts-tätigkeiten	Nach-gelagert	Kurz-fristig	Mittel-fristig	Lang-fristig	
	<b>Verstöße gegen Arbeits- und Menschenrechte innerhalb der Lieferkette</b>	Verstöße gegen Ethikrichtlinien und mangelndem Schutz vor Diskriminierung innerhalb der Lieferkette beeinträchtigen die Integrität und können zu Menschenrechtsverletzungen führen.	Tatsächliche negative Auswirkung			✓	✓	✓		Grundsatzerklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“
Gesundheit und Sicherheit	<b>Kritische Arbeitsbedingungen beim Schiffsrecycling</b>	Unsachgemäße Stilllegung und Recyclingbedingungen von Schiffen können Sicherheitsrisiken für Arbeitnehmende darstellen und möglicherweise zu Gesundheits- und Sicherheitsvorfällen führen.	Potenzielle negative Auswirkung			✓	✓	✓	✓	SCoC
	<b>Gesundheits- und Sicherheitsvorfälle an Land</b>	Unzureichende Sicherheitsmaßnahmen an Land können zu Gesundheitsproblemen führen.	Tatsächliche negative Auswirkung		✓		✓	✓	✓	Globale Ethikrichtlinie
	<b>Gesundheits- und Sicherheitsvorfälle auf See</b>	Seefahrende sind mentalen und physischen Gesundheitsrisiken ausgesetzt.	Tatsächliche negative Auswirkung		✓		✓	✓	✓	Globale Ethikrichtlinie
	<b>Gesundheits- und Sicherheitsvorfälle auf Terminals</b>	Gesundheits- und Sicherheitsrisiken können Arbeitnehmende in der Wertschöpfungskette und Partner in den Betriebsstätten betreffen und aufgrund der operativen Natur der Terminals möglicherweise zu Gesundheitsproblemen führen.	Potenzielle negative Auswirkung	✓			✓	✓	✓	SCoC
	<b>Gesundheits- und Sicherheitsvorfälle aufgrund krimineller Aktivitäten</b>	Wirtschaftliche Notlagen können in bestimmten Regionen eine prekäre Sicherheitslage, die durch potenzielle Entführungen, bewaffnete Raubüberfälle und Gewalt gekennzeichnet ist, verschärfen und Risiken für das Personal und die allgemeine Sicherheit darstellen.	Potenzielle negative Auswirkung		✓		✓	✓	✓	Globale Ethikrichtlinie
	<b>Reputationsschäden und Entschädigungszahlungen bei Arbeitsschutz- und Arbeitssicherheitsvorfällen</b>	Hapag-Lloyd kann einem Reputationsrisiko ausgesetzt sein aufgrund möglicher Nichteinhaltung von Arbeitsschutz- und Sicherheitsvorschriften sowie Unfällen im eigenen Betrieb.	Risiko		✓		✓	✓	✓	Globale Ethikrichtlinie
	<b>Gesundheits- und Sicherheitsvorfälle aufgrund krimineller Aktivitäten in Häfen</b>	Risiko von Schäden für Personal in Häfen aufgrund möglicher Exposition gegenüber Raub, Gewalt und illegalen Aktivitäten wie Drogenhandel.	Risiko		✓		✓			Globale Ethikrichtlinie
	<b>Sicherheit neuer Kraftstoffe</b>	Die Einführung alternativer Kraftstoffe kann Sicherheitsrisiken für Mitarbeitende darstellen und erfordert spezialisierte Schulungen und Ausrüstung.	Potenzielle negative Auswirkung	✓		✓	✓	✓		International Safety Management (ISM) Manual
Sicherheit	<b>Geschäftsunterbrechungen, Reputationsschäden, Sachschäden und Umsatzverluste durch kriminelle Aktivitäten und Betrug</b>	Hapag-Lloyd ist Risiken ausgesetzt, die Frachtdiebstahl, Unterbrechungen der Lieferkette sowie Reputationsschäden durch potenzielle Drogenhandelsaktivitäten und Gewaltvorkommnisse in Häfen und Terminals umfassen können.	Risiko	✓	✓		✓	✓		Corporate Security Policy
	<b>Geschäftsunterbrechungen aufgrund sozialer Unruhen und instabiler politischer Lage</b>	Regionen mit komplexer Gesellschaftspolitik haben ein Risiko für den Terminalbetrieb aufgrund möglicher landesweiter Demonstrationen und sozialer Unruhen, welche die Geschäftskontinuität von Hapag-Lloyd potenziell beeinträchtigen könnten.	Risiko	✓	✓		✓			Corporate Security Policy



Thema	IRO Titel	IRO-Beschreibung	IRO-Art	Wertschöpfungskette			Zeithorizont			Konzepte
				Vor-gelagert	Eigene Geschäfts-tätigkeiten	Nach-gelagert	Kurz-fristig	Mittel-fristig	Lang-fristig	
Korruption und Bestechung	<b>Verstoß gegen Korruptions- oder Bestechungsgesetze</b>	Die Nichteinhaltung der geltenden Gesetze kann zu Korruption oder Bestechung führen.	Potenzielle negative Auswirkung	✓	✓	✓	✓	✓		Compliance-Organisation, Geschäftliche Gefälligkeiten, Sponsoring und Spenden, Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption, Third-Party Management Policy
	<b>Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften</b>	Hapag-Lloyd kann Risiken durch unangemessene Praktiken in der Unternehmensführung und die potenzielle Nichteinhaltung internationaler Vorgaben ausgesetzt sein, die potenziell finanzielle Schäden, betriebliche Einschränkungen und Reputationsschäden verursachen.	Risiko		✓		✓	✓	✓	Compliance-Organisation, Geschäftliche Gefälligkeiten, Sponsoring und Spenden, Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption, Third-Party Management Policy
Schutz von Hinweisgebern	<b>Unethisches Verhalten gefährdet Nachhaltigkeit und Verantwortung</b>	Eine Vernachlässigung des Schutzes von Hinweisgebern kann zu einem weiteren Vertrauensverlust führen und ein nicht vertrauenswürdiges Arbeitsumfeld zur Folge haben, in dem potenzielle Hinweisgeber sich nicht sicher genug fühlen, um Bedenken zu melden.	Potenzielle negative Auswirkung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Richtlinie zum Schutz von Whistleblowern vor Repressalien
Gesellschaftliches Engagement	<b>Erleichterung von Freiwilligenarbeit und Sponsoring-Aktivitäten</b>	Die Unterstützung von Gemeinschaften und nachhaltigen Projekten externer Partner kann sich positiv auf die Gesellschaft auswirken und das Engagement, die Motivation und die Identifikation der Mitarbeitenden mit der Gesellschaft stärken.	Tatsächliche positive Auswirkung	✓	✓		✓	✓	✓	Richtlinie Hapag-Lloyd Cares, Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden
	<b>Stärkung der Bindung von Mitarbeitenden an die Gesellschaft durch gesellschaftliches Engagement</b>	Hapag-Lloyd hat die Chance, seine Attraktivität als Arbeitgeber durch gesellschaftliches Engagement positiv zu beeinflussen.	Chance		✓		✓	✓	✓	Richtlinie Hapag-Lloyd Cares, Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden
Datenschutz	<b>Auftreten von Datenschutzverletzungen</b>	Für Hapag-Lloyd besteht das Risiko einer Datenschutzverletzung, die potenziell den Betrieb stören und sensible Daten gefährden könnte.	Risiko		✓	✓	✓	✓	✓	Konzernrichtlinie Datenschutz
Informationssicherheit	<b>Negative Auswirkungen beim potenziellen Auftreten von IT-Sicherheitsrisiken</b>	Da Hapag-Lloyd Teil der kritischen Infrastruktur ist, kann sich ein Cyberangriff negativ auf Kunden, Terminals, Anbieter / Depots im Inlandstransport oder Behörden auswirken.	Potenzielle negative Auswirkung		✓		✓	✓		Konzernrichtlinie Informationssicherheit
	<b>Auftreten von Cyberangriffen</b>	Hapag-Lloyd ist dem Risiko von Cyberangriffen ausgesetzt, die potenziell den Betrieb stören und sensible Daten gefährden könnten.	Risiko		✓	✓	✓	✓	✓	Konzernrichtlinie Informationssicherheit
Management der Beziehungen zu Lieferanten	<b>Verankerung und Förderung nachhaltiger und ethischer Praktiken durch Lieferanten-Verhaltenskodex</b>	Die Verpflichtung von Hapag-Lloyd zu Nachhaltigkeit und Governance durch den Lieferanten-Verhaltenskodex kann die Lieferanten positiv beeinflussen, die dies in der Lieferkette vorleben.	Potenzielle positive Auswirkung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	SCoC



## 2. UMWELTINFORMATIONEN

Hapag-Lloyd ist sich seiner Verantwortung für den Klimaschutz, den Meeresschutz und die Erhaltung der biologischen Vielfalt bewusst. Einen besonderen Fokus richtet das Unternehmen dabei auf den Klimawandel durch die Verankerung des Themas in die Unternehmensstrategie. Hapag-Lloyd erfasst die Umweltwirkungen seiner Geschäftstätigkeit und kooperiert mit Partnern, um Potenziale für Verbesserungen zu erkennen. Zudem engagiert sich das Unternehmen in Initiativen, die den Schutz der biologischen Vielfalt und Ökosysteme zum Ziel haben.

### 2.1. Klimawandel

*E1*

#### 2.1.1. Klimaschutz

*E1 IRO-1, E1-1*

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse hat Hapag-Lloyd den Klimawandel als wesentliches Umweltrisiko identifiziert. Das strategische Management dieses Themas ist daher integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie, um zu gewährleisten, dass klimabezogene IROs über den gesamten Geschäftsbetrieb und die Wertschöpfungskette hinweg systematisch untersucht werden. Die Identifizierung von Klimaauswirkungen umfasst tatsächliche und potenzielle Auswirkungen in den eigenen Betrieben und der gesamten vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und integriert standortspezifische Erkenntnisse der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse (CRVA), um eine sorgfältige Abdeckung wesentlicher klimabezogener Geschäftsrisiken und -chancen zu gewährleisten.



Im Herbst 2025 wurde die Entscheidung der IMO über einen Fahrplan zur Erreichung des Netto-Null-Ziels bis 2050 für die internationale Schifffahrt verschoben. Für die Entwicklung eines Übergangsplans hat das Unternehmen daher beschlossen, die weiteren Entscheidungen abzuwarten, bevor ein umfassender Übergangsplan weiterentwickelt wird.

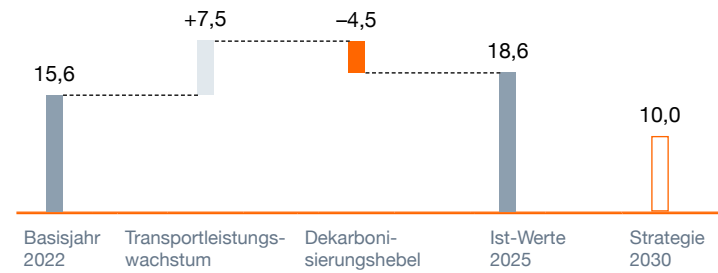
**Ziele und Ambition im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel**

*E1-4, MDR-T, MDR-M*

Die Bemühungen von Hapag-Lloyd zur Dekarbonisierung haben seit 2024 erheblich an Dynamik gewonnen, da das Unternehmen seine Dekarbonisierungsstrategie in seine „Strategie 2030“ integrierte. Das Unternehmen arbeitet aktiv darauf hin, ein „Sustainability Driver“ zu werden, und strebt eine absolute Reduzierung der THG in der Flotte auf rund 10 Mio. t CO<sub>2</sub>e bis 2030 an. Dies wäre eine Reduzierung um ein Drittel gegenüber dem Basiswert von 2022, der bei 15,6 Mio. t CO<sub>2</sub>e liegt. Dieser strategische Rahmen, den der DNV als unabhängige Instanz gegen das 1,5°C-Seeverkehrsmodell mit Wachstumsannahmen des Shared Socioeconomic Pathway Szenario 2 (SSP2) validiert hat, folgt dem Rahmen des Sechsten Sachstandsberichts des IPCC im mittleren Konfidenzbereich. Neben dem absoluten Ziel beinhaltet der Plan ein relatives Ziel: das Erreichen von 4,3 g CO<sub>2</sub>e / DWTnm AER und damit mehr als eine Halbierung des Ausgangswerts aus dem Jahr 2022 von 9,13 g CO<sub>2</sub>e / DWTnm bei Flottenemissionen aus Scope 1 und 3.3. Es werden öffentlich verfügbare Emissionsfaktoren für CO<sub>2</sub>, Methan und Stickoxide verwendet. Als Basisjahr wurde 2022 ausgewählt, da dies bei der Entwicklung der Strategie 2030 das letzte abgeschlossene Jahr ohne Störungen durch die Covid-19-Pandemie war und die Flottenemissionen mehr als 90 % der Scope-1-Emissionen ausmachten. Die Verifizierung des DNV bestätigt, dass die Zielkurven mit dem Paris-Ziel von 1,5° C kompatibel sind. Sie nutzt Referenzwerte

der Containerschifffahrt für 2030 von 178,8 Mio. t CO<sub>2</sub>e (Scope 1) und 31,5 Mio. t CO<sub>2</sub>e (Scope 3.3), verglichen mit den Ausgangswerten von 2022 von 251,2 Mio. t CO<sub>2</sub>e beziehungsweise 44,3 Mio. t CO<sub>2</sub>e. Diese Ziele wurden unter der Berücksichtigung der Stellungnahmen und Empfehlungen des regulatorischen Sektors, von NGOs und der Wissenschaft entwickelt. Die unter „Maßnahmen und Ressourcen“ detailliert beschriebenen Dekarbonisierungshebel sind die Maßnahmen, die im Zusammenhang mit diesen Zielen ergriffen werden.

**Absolute Emissionen: Flottenbetrieb**  
(Scope 1 & zugehöriger Scope 3.3, Mio. t CO<sub>2</sub>e)



Trotz betrieblicher Herausforderungen im Jahr 2025, darunter die notwendigen Umleitungen aufgrund der Krise im Roten Meer, der Start der Gemini Cooperation und die Zunahme der Transportleistung um 13 %, welche die Flottenemissionen auf 18,6 Mio. t CO<sub>2</sub>e ansteigen ließen (2024: 17,7 Mio. t CO<sub>2</sub>e), konnte das Unternehmen Fortschritte bei den strategischen Zielen verzeichnen. Diese Emissionen beinhalten 15,8 Mio. t CO<sub>2</sub>e aus Scope 1 und 2,8 Mio. t CO<sub>2</sub>e aus Scope 3, verglichen mit 15,0 Mio. t CO<sub>2</sub>e Scope 1 und 2,7 Mio. t CO<sub>2</sub>e Scope 3 im Jahr 2024. Es handelt es sich hierbei um unternehmensspezifische

Kennzahlen, die für Hapag-Lloyd von hoher Bedeutung sind, da sie durch das Kerngeschäft von Hapag-Lloyd entstehen und durch den operativen Betrieb der Schiffe beeinflussbar sind.

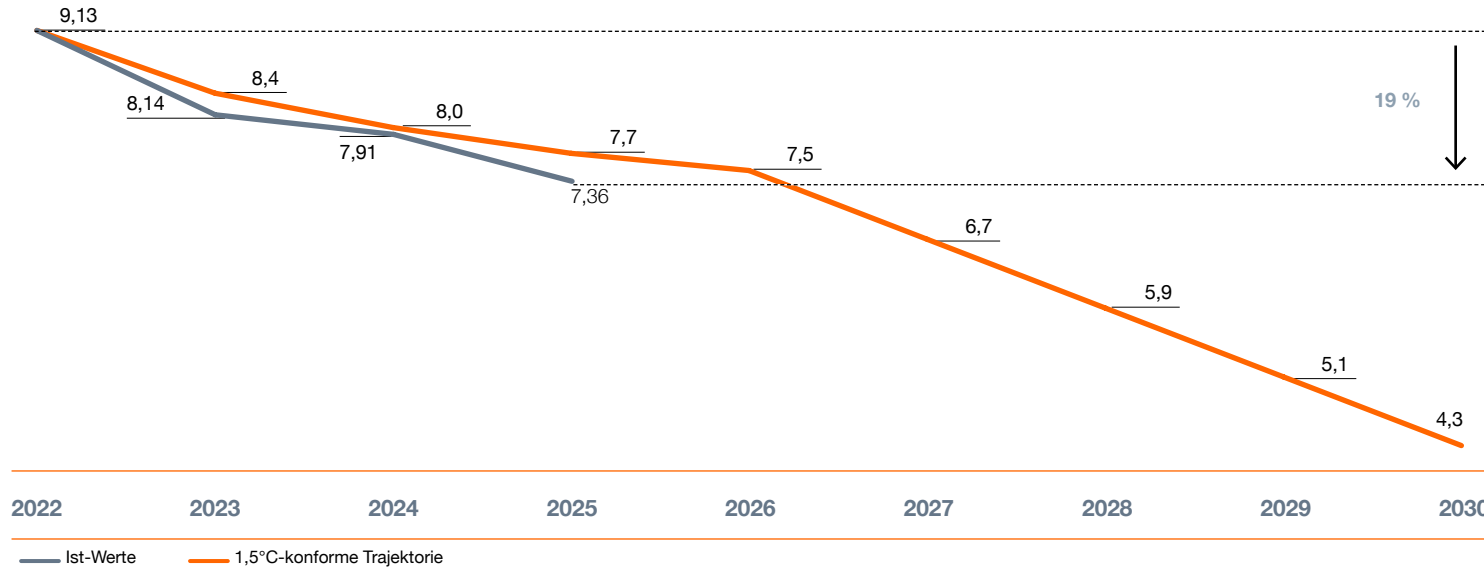
Der AER-Wert für das Berichtsjahr beträgt 7,36 g CO<sub>2</sub>e / DWTnm. Eine Anpassung des Vorjahreswerts von 7,96 auf 7,91 CO<sub>2</sub>e / DWTnm erfolgte aufgrund einer Überarbeitung der Erhebung von Deadweight-Tonnage-Werten (DWT). Effizienzverbesserungen, ausgehend von Maßnahmen der Transformation der Flotte (siehe unten), führten zu einer AER-Reduktion von 19 % gegenüber 2022 (-7 % gegenüber Vorjahr), was trotz erschwelter Umstände eine positive Entwicklung bei den Zielen für 2030 zeigt. Bei dem AER-Wert handelt es sich um eine unternehmensspezifische Kennzahl, die dazu dient, die Fortschritte im Bereich Flottendekarbonisierung zu überwachen und zu steuern. Im Gegensatz zu absoluten Emissionswerten können Einsparungen trotz Änderungen in der Flottenkapazität und Transportleistung ausgewiesen werden.





**Relative Emissionen**

AER g CO<sub>2</sub>e/DWT \* nm, WTW



Die Ziele erfassen Emissionen von der Kraftstoffgewinnung bis zum Schiffsantrieb der betriebenen Flotte und umfassen sowohl Scope-1- als auch Scope-3.3-Emissionen der Kraftstoffe. Die Strategie des Unternehmens konzentriert sich auf die Schiffe des Segments Linienschiffahrt, in dem Hapag-Lloyd das größte Potenzial für eine erfolgreiche Dekarbonisierung mit der Ambition von Netto-Null-THG-Emissionen bis 2045 identifiziert hat. Hapag Lloyd versteht diese Ambition „Netto-Null-THG-Emissionen bis 2045“, abweichend von den Kriterien der SBTI-Net-Zero-Definition, als einen Zustand, in dem die Emissionen aus dem Betrieb der Schiffsflotte (Brennstoffemissionen sowie vorgelagerte Brennstoffemissionen gemäß Scope 3.3) so weit wie technisch und wirtschaftlich realistisch möglich reduziert werden.

Verbleibende Emissionen sollen ausschließlich durch qualitativ hochwertige und transparent belegte THG-Entnahmen oder Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Das Überwachungskonzept von Hapag-Lloyd verbindet das Fachwissen der einzelnen Abteilungen mit der Unterstützung des Nachhaltigkeitsteams, um die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen zu verfolgen. Dieser kollaborative Steuerungsprozess verknüpft das Expertenwissen des Unternehmens und ermöglicht die proaktive Identifizierung neuer Technologien, Energiequellen und regulatorischer Entwicklungen. Das Konzept gewährleistet, dass Maßnahmen anpassungsfähig bleiben und strategische Neukalibrierung ermöglicht

wird, wenn Innovationsdurchbrüche oder Marktveränderungen eine Kurskorrektur auf dem Dekarbonisierungsweg erfordern.

**THG-Reduktionswerte für Scope 1, 2 und 3 entsprechend dem Dekarbonisierungsmaßnahmenplan**

Mio. t CO <sub>2</sub> e				2030
	Scope 1	Scope 2	Scope 3	Gesamt
THG-Reduktionsziel	7,3	-	1,3	8,6

Die CO<sub>2</sub>e-Emissionen der gesamten Containerschiffsflotte umfassen die CO<sub>2</sub>e-Emissionen in Scope 1 und 3.3 durch die Brennstoffverbräuche. Diese basieren auf dem tatsächlichen Brennstoffverbrauch pro Schiff aus der Datenbank für die Flotte. Die Emissionsfaktoren stammen aus den Emissionsfaktoren von Fuel EU Maritime und den GWP-Faktoren des IPCC AR 5. Faktoren für erneuerbare Energien werden aus dem gewichteten Durchschnitt der Nachhaltigkeitsnachweise ermittelt.

Der absolute Wert für die Gesamtreduktion der THG-Emissionen wird durch die Veränderung des AER vom Basisjahr zum Berichtsjahr, multipliziert mit der Transportleistung im Berichtsjahr (DWT \* nm), berechnet. Der Intensitätswert für die Gesamtreduktion der THG-Emissionen entspricht der angestrebten AER-Differenz zwischen Zieljahr und Berichtsjahr. Der absolute Wert für die Gesamtreduktion der Scope-1-THG-Emissionen ergibt sich aus dem Anteil der Flottenemissionen (Scope 1 + Scope 3.3) für Scope 1 im Berichtsjahr, multipliziert mit der absoluten Emissionsreduktion. Der absolute Wert für die Gesamtreduktion der Scope-3-THG-Emissionen wird durch den Anteil der Flottenemissionen (Scope 1 + Scope 3.3) für Scope 3.3 im Berichtsjahr, multipliziert mit der absoluten Emissionsreduktion, ermittelt.





Der AER-Wert (Well-to-Wake) bezieht sich auf die gesamte Flotte, einschließlich eigener und Charterschiffe, und basiert auf den brennstoffbezogenen Scope-1- und Scope-3.3-Emissionen pro zurückgelegter Transportleistung (zurückgelegte Strecke und Tragfähigkeit) der Flotte. Derzeit gibt es keine weiteren Ziele für Scope-2-Emissionen, andere Scope-3-Kategorien, Energieeffizienz oder Anpassung an den Klimawandel. Mittels einer regelmäßigen Überprüfung der wesentlichen IROs wird der Bedarf für eine Erweiterung der gesetzten Ziele und die Wirksamkeit der Maßnahmen bewertet. Die Reduktionsziele des Unternehmens für das Jahr 2030, mit dem Basisjahr 2022, sollen die Erreichbarkeit der Netto-Null-Ambition unterstützen.

### Maßnahmen und Ressourcen

#### E1-3, E1-4, MDR-A

Um ambitionierte Dekarbonisierungsziele zu erreichen, verfolgt Hapag-Lloyd eine umfassende Strategie, welche die Flottentransformation, operative Effizienzsteigerung und Innovationen bei alternativen Kraftstoffen der eigenen Schiffe sowie der Charterschiffe umfasst – wobei dieser Anwendungsbereich auch in den nachfolgenden Beschreibungen unverändert gilt. In vierteljährlichen Überprüfungen werden Expansionsmöglichkeiten systematisch bewertet, während etablierte Rahmen der Governance sicherstellen, dass klimabezogene Risiken und Chancen die strategische Entwicklung vorantreiben. Diese Maßnahmen sollen als Teil der Strategie 2030 vorerst bis 2030 durchgeführt und nach anschließender Auswertung voraussichtlich bis 2045 und darüber hinaus fortgeführt werden.

### Transformation der Flotte

Das Modernisierungsprogramm für die Flotte steigert die Effizienz der Schiffe durch verschiedene Umrüstungsmaßnahmen und verbesserte Verfahren wie die Montage moderner Propeller, optimierte Anstriche,

strömungsoptimierte Bugwülste und die Weiterentwicklung von Motoren. Bis einschließlich 2025 wurden insgesamt 339 Maßnahmen auf Schiffen durchgeführt, davon allein 90 im Jahr 2025, was die Scope-1- und Scope-3.3-Emissionen des Unternehmens systematisch reduziert hat. Gleichzeitig werden durch das Wachstum und die Erneuerung der Flotte derzeit veraltete Schiffe durch größere, effizientere Einheiten ersetzt. Vier Neubauten wurden 2025 in Betrieb genommen (23.664 TEU-Schiffe), was den Service in dem Fahrtgebiet Fernost verbessert hat. Die Auslieferung von weiteren 500 TTEU Tonnage ist bis 2029 vorgesehen und wird dem Unternehmen weitere Effizienzsteigerungen ermöglichen.

### Operational Excellence und alternative Treibstoffe

Mit dem Start der Gemini Cooperation und der Einführung des neuen operativen Modells, des Hub-and-Spoke-Konzepts, kann das Unternehmen weiterhin wettbewerbsfähige Transitzeiten anbieten. Die durchschnittlichen Servicegeschwindigkeiten konnten im Vergleich zu den Ausgangswerten von 2022 trotz der Krise im Roten Meer reduziert werden. Außerdem beschleunigt Hapag-Lloyd durch strategische Investitionen den Übergang zu alternativen Treibstoffen. Im Anschluss an die Lieferung von vier Flüssigerdgas(LNG)-Schiffen im Jahr 2025 hat das Unternehmen 24 weitere LNG-Neubauten mit Auslieferung zwischen 2027 und 2029 bestellt. Darüber hinaus wurden im Berichtszeitraum acht kleinere Containerschiffe mit Dual-Fuel-Methanol-Antrieb im Eigentum bestellt sowie 14 effiziente Neubauten über langfristige Charterverträge, mit einer Auslieferung bis 2029, gesichert. Eine Charter-Partnerschaft mit Seaspan ermöglicht zudem die Umstellung von fünf weiteren Schiffen auf den Betrieb mit alternativen Treibstoffen mit Beginn der Umrüstung im Jahr 2026. Im Berichtszeitraum erreichte die Integration von Biokraftstoff einen Wert von rund 204 Tsd. Tonnen zertifizierter abfallbasierter Blends. Das Unternehmen hat

langfristige Lieferverträge für Biomethan und grünes Methanol abgeschlossen, um seinen zukünftigen Bedarf an alternativen Treibstoffen zu decken.

### Strategische Investitionen und Partnerschaften

Dieser Wandel erfordert erhebliches Engagement: 650,5 Mio. EUR der aktuellen Investitionsausgaben (CapEx) werden nach der EU-Verordnung 2021 / 2178 als taxonomiekonform für die Wirtschaftstätigkeit 6.10 ausgewiesen. 4,5 Milliarden EUR sind für zukünftige Investitionen vorgesehen. In Summe haben die Dekarbonisierungsmaßnahmen eine Reduzierung von 4,5 Mio. t CO<sub>2</sub>e im Vergleich zu 2022 erzielt (2024: 2,6 Mio. t CO<sub>2</sub>e), wobei eine weitere Reduzierung um 8,6 Mio. t CO<sub>2</sub>e für die Erreichung der Ziele für 2030 erwartet wird (2024: 7,7 Mio. t CO<sub>2</sub>e), ohne Berücksichtigung der Auswirkungen eines potenziellen zukünftigen Wachstums aufgrund der inhärenten Unsicherheiten derartiger Projektionen. Das Wachstum durch höhere Transportkapazitäten und Transportleistung führt zu höheren absoluten Scope-1- und Scope-3.3-Flottenemissionen, wodurch auch eine erhöhte Reduktion im Vergleich zum Vorjahr notwendig ist, um die Ziele für 2030 zu erreichen. Derzeit sind für die Maßnahme keine wesentlichen Betriebsausgaben (OpEx) geplant.

Die den Maßnahmen zugewiesenen CapEx entsprechen dem CapEx-Plan der EU-Taxonomie und umfassen bestellte Neubauten und Umrüstungen, die bestellt und vertraglich bis 2029 vereinbart wurden. Die EU-Taxonomie-OpEx beziehen sich auf Aufwendungen entsprechend dem Kapitel [2.3. Konsolidierte Angaben nach Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung](#).

Die weitere Umsetzung der Maßnahmen ist teilweise von der weiteren Verfügbarkeit und Zuweisung von Ressourcen abhängig, wie dem





Zugang zu alternativen Treibstoffen und Werftkapazitäten. Die Erfüllung der Nachfrage des Marktes und der Stakeholder nach Dekarbonisierungsmaßnahmen ist eine strategische Komponente.

Strategische Partnerschaften mit dem Maersk McKinney Moeller Center und dem Global Center for Maritime Decarbonisation ermöglichen einen direkten Zugang zu neuen Technologien sowie eine Auswertung von Lösungen für schnelleren Fortschritt beim Umweltschutz und beeinflussen den Weg des Unternehmens zur Dekarbonisierung positiv.

Die erreichten THG-Emissionsreduktionen stellen Schiffs-THG-Reduktionen dar, die als Delta zwischen den Basisjahr-Emissionen (2022), angepasst an die Transportleistung des Berichtsjahres (DWTnm), und den tatsächlichen Emissionen des Berichtsjahres berechnet werden. Die erwarteten THG-Emissionsreduktionen stellen

Schiffs-THG-Reduktionen als Emissionsdelta zwischen den Emissionen des Berichtsjahres, die von erwarteten Maßnahmen abgedeckt werden, und den Emissionen des Zieljahres 2030 dar.

**Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel**

*E1-2, MDR-P*

Hapag-Lloyd managt seine IROs im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung über die Strategie 2030, in der Klimaschutz ein wichtiger Schwerpunkt ist und eine Reduzierung der THG um ein Drittel bis 2030 als Ziel und Netto-Null-Flottenemissionen bis 2045 als Ambition festgelegt wurden. Es gibt jedoch kein umfassendes Klimakonzept für alle identifizierten wesentlichen IROs im Zusammenhang mit dem Klimawandel, da die Anpassung an den Klimawandel über den ausdrücklichen Rahmen der Strategie hinausgeht. Obwohl das Unternehmen die Anpassung an den Klimawandel und die damit verbundenen

Risiken genau beobachtet, stellen diese Bereiche zurzeit analytische Unsicherheiten in der langfristigen strategischen Planung dar. Das Unternehmen setzt das Dekarbonisierungselement der Strategie 2030 abteilungsübergreifend aktiv um und managt so effektiv die Risiken und Chancen im Zusammenhang mit THG. Dieser koordinierte Ansatz ermöglicht eine systematische Abstimmung zwischen den Klimaschutzmaßnahmen und den langfristigen Dekarbonisierungszielen. Die identifizierten Risiken managt das Unternehmen über seine etablierten Risikomanagementprozesse, während das QEM die Qualitäts- und Umweltstandards im Linienschiffahrtsbetrieb regelt. Für die gesamte im Besitz von Hapag-Lloyd befindliche Flotte (100 % der Schiffe) gilt der bestehende Managementrahmen nach ISO 9001 und 14001.



	Überwachungsprozess	Anwendungsbereich	Verantwortlichkeit	Standards / Initiativen	Einbindung von Interessenträgern	Verfügbarkeit
Strategy 2030	Der Vorstand überwacht den Dekarbonisierungsfortschritt vierteljährlich über das Strategie 2030 Dashboard, das monatlich auf Basis von Live-Schiffsdaten über die absoluten CO <sub>2</sub> e-Emissionen sowie AER berichtet. Die erwarteten Leistungen werden kontinuierlich durch die Unternehmensbudget- und Prognoseprozesse überprüft.	Die Strategie 2030 gilt für den gesamten Hapag-Lloyd Konzern. Die Klimaschutzverpflichtung umfasst derzeit die Linienschiffahrtsaktivitäten der eigenen Flotte.	Senior Managing Director Regulatory Affairs & Sustainability, Senior Director Sustainability	1,5°C-Übereinkommen von Paris; DNV 1.5°C-Initiative – Decarbonization Trajectories for the Shipping Industry	Zur Entwicklung der Strategie gab es einen Global Strategy Summit, Challenger Sessions mit dem Senior Management sowie Untersuchungen inklusive Kundeneinblicke und Interviews mit Interessenträgern.	Hapag-Lloyds Intranet und Website



## Energieverbrauch und Energiemix

### E1-5, MDR-M

Als Teil der eigenen Geschäftstätigkeit nutzt Hapag-Lloyd Energie aus verschiedenen Quellen. Diese sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

### Energieverbrauch und Energiemix

MWh	2025	2024
(1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	–	–
(2) Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	54.915.621,1	53.215.595,3
(3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas	2.253.887,7	1.058.186,9
(4) Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen	991,7	1.008,5
(5) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen	2.949,6	4.919,7
<b>(6) Gesamtverbrauch aus fossilen Quellen (berechnet als Summe der Zeilen 1 bis 5)</b>	<b>57.173.450,0</b>	<b>54.279.710,4</b>
Anteil der fossilen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	98,5 %	98,8 %
<b>(7) Verbrauch aus nuklearen Quellen</b>	<b>0,3</b>	–
Anteil des Energieverbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	–	–
(8) Brennstoffverbrauch für erneuerbare Energien einschließlich Biomasse (umfasst auch industrielle und kommunale Abfälle biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen, usw.)	776.812,4	579.652,5
(9) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen <sup>1</sup>	74.449,9	76.202,7
(10) Verbrauch von selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	5,8	3,3
<b>(11) Gesamtverbrauch aus erneuerbaren Quellen (berechnet als Summe der Zeilen 8 bis 10)</b>	<b>851.268,1</b>	<b>655.858,5</b>
Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch	1,5 %	1,2 %
<b>Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit (berechnet als Summe der Zeilen 6 und 11)</b>	<b>58.024.718,3</b>	<b>54.935.568,9</b>

<sup>1</sup> Gemäß den Vorgaben der RE100-Initiative wurden der Großteil der EACs im Dezember 2025 und die restlichen EACs basierend auf den endgültigen Daten im Februar 2026 erworben, da Ausgabezeitpunkte für Elektrizität aus erneuerbaren Quellen aus den sechs Monaten vor dem Berichtszeitraum, den zwölf Monaten des Berichtszeitraums oder den drei Monaten nach dem Berichtszeitraum angewendet werden können.

Die Steigerung des Brennstoffverbrauchs aus Rohöl und Erdölerzeugnissen im Vergleich zum Vorjahr ist auf die erhöhte Transportleistung der Schiffsflotte zurückzuführen. Es erfolgte eine nachträgliche Zuordnung des Zylinderölverbrauchs bei den Charterschiffen von Scope 3.4 zu Scope 1 für das Berichtsjahr 2024. Die obere Tabelle zeigt die angepassten Werte. Die ursprünglichen Werte lauteten wie folgt: (2) Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen: 53.040.316,4 MWh; (6) Gesamtverbrauch aus fossilen Quellen: 54.104.431,5 MWh; Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit: 54.760.290,0 MWh.

Der Gesamtenergieverbrauch wird aus den einzelnen Energieverbräuchen der nachfolgend beschriebenen Unterkategorien berechnet.

Der Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen basiert primär auf dem tatsächlichen Verbrauch fossiler Brennstoffe von Schiffen, Fahrzeugen und Ausrüstung sowie fossiler Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden. Die Verbräuche stammen aus Systemberichten, denen Messungen oder Rechnungsdaten zugrunde liegen. Bürotätigkeiten werden über Rechnungs- / Zählerdaten unter Verwendung segment-spezifischer Durchschnittswerte pro Quadratmeter und für fehlende Zeiträume hochgerechnet.

Der Gesamtenergieverbrauch aus nuklearen Quellen bei Fernkälte wird auf Grundlage von Vertrags- / Rechnungsdaten oder IEA-Energiemixdaten, multipliziert mit dem jeweiligen Energieverbrauch, ermittelt.

Der Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen entspricht dem tatsächlichen Verbrauch zertifizierter erneuerbarer Treibstoffe aus Systemberichten, die auf Messungen oder Rechnungsdaten basieren.





Der Verbrauch aus erworbener Elektrizität, Wärme, erworbenem Dampf und erworbener Kühlung aus erneuerbaren Quellen basiert auf tatsächlichen Rechnungsdaten, Zählerständen oder Grünstromzertifikaten. Erneuerbare Energie wird durch Nachweise / Zertifikate erfasst und folgt teilweise dem Ansatz der Hochrechnung analog zu den oben genannten Bürotätigkeiten. Der Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie basiert auf tatsächlichen Zählerständen von Solaranlagen.

Der Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen umfasst den tatsächlichen Verbrauch ölbasierter Bunkertreibstoffe und Zylinderöl für eigene und gecharterte Schiffe, ölbasierter Treibstoffe für Fahrzeuge und Diesel- / Benzingeneratoren sowie Heizöl für Gebäude anhand von Systemberichten, die auf Messungen oder Rechnungsdaten basieren. Bürotätigkeiten werden analog zu den bereits oben genannten Bürotätigkeiten hochgerechnet.

Der Brennstoffverbrauch aus Erdgas basiert primär auf dem tatsächlichen LNG-Verbrauch von Dual-Fuel-Schiffen sowie Wärmeerzeugung mit Erdgas. Die Verbräuche stammen aus Systemberichten, die auf Messungen oder Rechnungsdaten basieren. Der Ansatz der Hochrechnung erfolgt analog zu den oben genannten Bürotätigkeiten.

Der Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen basiert auf der zurückgelegten Strecke von Plug-in-Hybrid- und Batterie-Elektroautos, betrachtet als fossile Energie, da der Strommix für externes Laden nicht verifiziert werden kann. Der Ansatz der Hochrechnung erfolgt analog zu den oben genannten Bürotätigkeiten.

Der Verbrauch aus erworbener Elektrizität, Wärme, erworbenem Dampf oder erworbener Kühlung aus fossilen Quellen basiert auf tatsächlichen Werten aus Rechnungsdaten / Zählerständen und Hochrechnungen für den gesamten Jahresverbrauch analog zu den oben genannten Bürotätigkeiten.

Die Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen umfasst selbst erzeugte erneuerbare Energie aus Solaranlagen und basiert auf Zählerständen.

**Energieerzeugung**

	2025	2024
Nicht erneuerbare Energieerzeugung (MWh)	-	-
Erneuerbare Energieerzeugung (MWh)	7,3	4,4

**Gesamtenergieverbrauch durch Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren**

MWh	2025	2024
Gesamtenergieverbrauch durch Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	58.024.718,3	54.935.568,9

Die Steigerung im Vergleich zum Vorjahr ist auf die erhöhte Transportleistung der Schiffsflotte zurückzuführen. Es erfolgte eine nachträgliche Zuordnung des Zylinderölverbrauches bei den Charterschiffen von Scope 3.4 zu Scope 1 für das Berichtsjahr 2024. Die obere Tabelle zeigt den angepassten Wert. Der Wert für 2024 vor der Anpassung lautete 54.760.290,0 MWh.

**Energieintensität auf Grundlage der Nettoumsatzerlöse <sup>1</sup>**

MWh / TEUR	2025	2024
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren auf Grundlage der Nettoumsatzerlöse aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	3,1	2,9

<sup>1</sup> Die Nettoumsatzerlöse entsprechen den Umsatzerlösen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

Hapag-Lloyd ist im klimaintensiven Sektor der Schifffahrt tätig (NACE Code H50). Daher sind in diesem Zusammenhang 100 % der im Jahresabschluss ausgewiesenen Nettoumsatzerlöse relevant.



**THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen;****THG-Emissionen pro Scope; Scope 3 Wirtschaftstätigkeiten; THG-Gesamtemissionen der Wertschöpfungskette (THG-Protokoll)**

E1-6, MDR-M

t CO <sub>2</sub> e				Rückblick	Etappenziele und Zieljahre		
	Basisjahr	2024	2025	Abweichung relativ (in %)	2025	2030	Jährliches %-Ziel / Basisjahr
<b>Scope-1-Treibhausgasemissionen</b>							
Scope-1-THG-Bruttoemissionen		15.346.398,7	16.057.222,7	4,6	-	-	-
Anteil der Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen		20,3 %	17,6 %	n.a.	-	-	-
<b>Scope-2-Treibhausgasemissionen</b>							
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen		20.111,7	19.580,9	-2,6	-	-	-
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen <sup>1</sup>		1.023,0	592,7	-42,1	-	-	-
<b>Wesentliche Scope-3-Treibhausgasemissionen</b>							
Gesamte Scope-3-THG-Bruttoemissionen		20.984.380,1	17.852.584,2	-14,9	-	-	-
3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen		129.272,0	125.012,3	-3,3	-	-	-
3.2 Investitionsgüter		7.712.974,0	3.404.332,2	-55,9	-	-	-
3.3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)		2.677.278,4	2.851.625,1	6,5	-	-	-
3.4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb		10.176.195,8	11.050.788,5	8,6	-	-	-
3.5 Abfallaufkommen im Betrieb		8.544,0	7.854,6	-8,1	-	-	-
3.6 Geschäftsreisen		20.558,4	13.471,8	-34,5	-	-	-
3.7 Pendelnde Mitarbeitende		18.275,6	24.938,8	36,5	-	-	-
3.8 Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter		n.a.	n.a.	n.a.	-	-	-
3.9 Nachgelagerter Transport und Vertrieb		n.a.	n.a.	n.a.	-	-	-
3.10 Verarbeitung verkaufter Produkte		n.a.	n.a.	n.a.	-	-	-
3.11 Verwendung verkaufter Produkte		56.986,2	80.191,3	40,7	-	-	-
3.12 End-of-Life Treatment verkaufter Produkte		n.a.	n.a.	n.a.	-	-	-
3.13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter		88.437,6	158.931,6	79,7	-	-	-
3.14 Franchise		n.a.	n.a.	n.a.	-	-	-
3.15 Investitionen		95.858,0	135.438,0	41,3	-	-	-
<b>THG-Emissionen insgesamt</b>							
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)		36.350.890,4	33.929.387,9	-6,7	-	-	-
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)		36.331.801,7	33.910.399,7	-6,7	-	-	-

<sup>1</sup> Gemäß den Vorgaben der RE100-Initiative wurden der Großteil der EACs im Dezember 2025 und die restlichen EACs basierend auf den endgültigen Daten im Februar 2026 erworben, da Ausgabezeitpunkte für Elektrizität aus erneuerbaren Quellen aus den sechs Monaten vor dem Berichtszeitraum, den zwölf Monaten des Berichtszeitraums oder den drei Monaten nach dem Berichtszeitraum angewendet werden können.

\* In den Tabellen können aus rechentechnischen Gründen Rundungsdifferenzen auftreten.





Die erhöhte Transportleistung der Schiffsflotte führte zu einem Anstieg der Scope-1-Emissionen. Der Rückgang der gesamten THG-Emissionen ist wiederum primär auf die geringere Anzahl von Containern und Schiffsneubauten zurückzuführen, die im Berichtsjahr übernommen und in den Betrieb integriert wurden. Der Anteil der Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionssystemen basiert auf Scope-1-Emissionen (Tank-to-Wake), die unter die aktuelle EU-ETS-Richtlinie fallen und sowohl eigene als auch gecharterte Schiffe umfassen. Die Abnahme im Vergleich zum Vorjahr basiert auf den schiffsseitigen Aktivitäten im Rahmen der Gemini Cooperation. Der Anteil vertraglicher Instrumente bei Scope-2-THG-Emissionen wird auf Basis des Energieverbrauchs der verschiedenen vertraglichen Instrumente berechnet. Die Angabe der Arten vertraglicher Instrumente für Scope-2-THG-Emissionen erfolgt basierend auf länderspezifischen Vertragsinformationen des Energieversorgers sowie auf dem Kauf von Grünstromzertifikaten.

Der Anteil der Scope-1-THG-Bruttoemissionen, der auf das Segment Linienschiffahrt entfällt, beträgt 2025 99,8 % (2024: 99,8 %). 0,2 % entfallen auf das Segment Terminal & Infrastruktur (2024: 0,2 %). Der Anteil der standortbezogenen Scope-2-THG-Bruttoemissionen, der auf das Segment Linienschiffahrt entfällt, beträgt 2025 55,6 % (2024: 54,7 %). 44,4 % entfallen auf das Segment Terminal & Infrastruktur (2024: 45,3 %). Der Anteil der marktbezogenen Scope-2-THG-Bruttoemissionen, der auf das Segment Linienschiffahrt entfällt, beträgt 2025 99,5 % (2024: 100,0 %). 0,5 % entfallen auf das Segment Terminal & Infrastruktur (2024: 0,0 %). Der Anteil der gesamten Scope-3-THG-Bruttoemissionen, der auf das Segment Linienschiffahrt entfällt, beträgt 2025 99,2 % (2024: 99,1 %). 0,8 % entfallen auf das Segment Terminal & Infrastruktur (2024: 0,9 %).

Der Verbrauch von Zylinderölen der Charterschiffe wurde für 2024 nachträglich von Scope 3.4 dem Scope 1 zugeordnet. Die Abfälle der Charterschiffe wurden für 2024 nachträglich zu Scope 3.5 hinzugefügt. Die Tabelle oben zeigt die angepassten Werte. Die ursprünglichen Werte für 2024 lauteten: Scope-1-THG-Bruttoemissionen 15.300.306,1 t CO<sub>2</sub>e; Gesamte Scope-3-THG-Bruttoemissionen 21.030.667,9 t CO<sub>2</sub>e; 3.4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb 10.225.450,4 t CO<sub>2</sub>e; 3.5 Abfallaufkommen im Betrieb 5.577,2 t CO<sub>2</sub>e; THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen) 36.351.085,7 t CO<sub>2</sub>e; THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen) 36.331.997,0 t CO<sub>2</sub>e.

Die Methodik zur Ermittlung der THG-Emissionen von Hapag-Lloyd umfasst Berechnungen zu Scope 1, 2 und 3:

**Scope 1:** Daten zum direkten Brennstoffverbrauch bilden die Grundlage für THG-Emissionen, während die Berechnungen für das Austreten von Kältemitteln auf der Menge der gekauften / aufgefüllten Kältemittel beruhen.

**Scope 2:** Der Wert umfasst Stromverbräuche sowie Fernwärme / -kühlung. Für standortbezogene Emissionen werden länderspezifische Daten zum Energiemix des Stromnetzes und der Verbrauch der Standorte herangezogen. Für die marktbezogenen Berechnungen werden die Vertragsbedingungen für Energie, Daten zum Residual-Mix und der Kauf von Grünstromzertifikaten (EACs) berücksichtigt. Die Vertragspezifikationen werden vorrangig herangezogen. Sind diese unzureichend, werden, sofern verfügbar, Daten des Residual-Mix oder Daten des Grid-Mix genutzt. Bei Datenlücken werden segmentspezifische Hochrechnungen im Verhältnis zur jeweiligen Fläche vorgenommen.

**Scope 3:** Die Berechnungsmethoden für Scope 3 richten sich nach der Datenverfügbarkeit: Primär werden detaillierte Daten wie Produkteinheiten, Gewichte oder Entfernungen verwendet, alternativ finanzielle Ausgaben oder bei fehlenden Daten segmentspezifische Hochrechnungen. Für die eigene Flotte und Charterschiffe werden teilweise Annahmen getroffen: Emissionen für Kategorie 1 (Erworbene Waren und Dienstleistungen) und Kategorie 5 (Abfallaufkommen im Betrieb) werden für fremdgemanagte Schiffe sowie Charter-Schiffe basierend auf den von Hapag-Lloyd gemanagten Schiffen hochgerechnet, da der Ersatzteilbedarf und die Abfallmengen relativ unabhängig vom Schiffsmanger sind. Für die segmentspezifischen Hochrechnungen werden proportionale Flächenansätze genutzt.

**Emissionsfaktoren:** Zuverlässige Datensätze stammen von DESNZ, EPA USEEIO, IEA, AiB, FuelEU Maritime und GLEC. Zu den wichtigen Berechnungstools gehören UL360, EcoTransIT für Transportemissionen sowie Microsoft Excel für diverse Berechnungen.

**Vertragliche Instrumente:** 95,7 % (2024: 93,7 %) des Energieverbrauchs in Scope 2 beziehen sich auf vertragliche Instrumente:

- Gebündelte Direktverträge mit Lieferanten: 44,6 %
- Ungebündelte Grünstromzertifikate in Form von Herkunftsnachweisen und (internationalen) Zertifikaten für erneuerbare Energien: 51,1 %

Auf Basis der im Berichtsjahr 2024 ermittelten Zahlen wurden für das Folgejahr Plausibilitätsprüfungen durchgeführt. Außerdem wurde die Erfassungs- und Berichtsmethodik für die vertraglichen Instrumente verfeinert. Die umfassende Berechnung der Scope-3-THG-Emissionen von Hapag-Lloyd stützt sich 2025 zu 0,2 % und 2024 zu 0,1 % auf





Primärdaten. Ursprünglich wurde der Primärdatenanteil für Scope 3 für 2024 mit 49,4 % ausgewiesen. Die Anpassung basiert auf einer Definitionsänderung von Primärdaten, nach der lieferantenspezifische Emissionsfaktoren ein zu erfüllendes Kriterium sind.

Alle relevanten Kategorien wurden berücksichtigt, ausgenommen diejenigen, die für das Geschäftsmodell als nicht anwendbar erachtet werden.

#### Ausgeschlossene Kategorien:

**Kategorie 8:** Emissionen aus der Nutzung geleaster Ausrüstung, Fahrzeuge und Gebäude werden Scope 1 / 2 zugeordnet.

**Kategorie 9:** Nachgelagerter Transport ist nicht anwendbar auf das Geschäftsmodell.

**Kategorien 10 und 12:** Verarbeitung von Produkten und Behandlung am Ende der Lebensdauer sind für Dienstleistungen nicht relevant.

**Kategorie 14:** Keine Franchiseaktivitäten.

#### Berücksichtigte Kategorien

**Kategorie 3.1:** Berechnung auf Basis der eingekauften Güter und Dienstleistungen im UL360-Tool mit DESNZ- und EPA- Emissionsfaktoren, inflationsbereinigt bei Berechnungen auf Ausgabenbasis, gewichtsbasierte Faktoren, falls verfügbar.

**Kategorie 3.2:** Zur Berechnung der Herstellungsemissionen der Neubauten werden gewichtsbasierte Eco-Invent-Faktoren verwendet, multipliziert mit dem Leergewicht des Schiffes, unter Einbeziehung der vorgelagerten Materialherstellung und der Emissionen in der Werft.

Emissionen aus der Containerherstellung werden mit Typ-spezifischen Eco-Invent-Faktoren anhand der Menge der produzierten Container je Typ berechnet. Die Emissionen der Fahrzeuge, Maschinen und Ausrüstung werden mit ausgabenbasierten Emissionsfaktoren, neue Bürogebäude auf Basis von Quadratmetern berechnet

**Kategorie 3.3:** Emissionen aus der Brennstofflieferkette (Well-to-Tank) nutzen FuelEU Maritime-Emissionsfaktoren für fossile Schiffsbrennstoffe, EU RED II und Zertifikate für erneuerbare Brennstoffe und DESNZ-Faktoren für andere Brennstoffe. Zur Elektrizität gehören vorgelagerte Faktoren und Übertragungs- / Verteilungsverluste auf Basis von Daten der IEA.

**Kategorie 3.4:** Vor- / Nachlauf und Partner-Schiff-Container-Transport werden berechnet über EcoTransIT unter Verwendung von Route, Verkehrsträger, TEU / Gewicht und Containerspezifikationen. Die Berechnung der Seetransporte erfolgt dabei basierend auf den durchschnittlichen Emissionsfaktoren der Clean Cargo Initiative je Tradelane unter Anwendung von WTW, 70 % Schiffsauslastung und 15 % Entfernungskorrektur. Die Transportemissionen der Schiffersatzteile werden gewichtsbasiert ebenfalls über EcoTransIT berechnet, die Emissionen der Erst-Transporte neuer Container werden auf Ausgabenbasis berechnet.

**Kategorie 3.5:** Die Emissionen aus der Abfallverwertung werden mit DESNZ-Emissionsfaktoren auf Grundlage der berichteten Abfallmengen der eigenen Schiffe, der Terminals und Bürostandorte berechnet, unterstützt durch Hochrechnungen bei unzureichenden Daten. Für die Charterschiffe erfolgt eine Hochrechnung der Abfallmengen auf Basis der eigenen Schiffe.

**Kategorie 3.6:** Für die Ermittlung der Emissionen der Flugreisen werden entfernungs-basierte Berechnungen (Kurz- / Langstrecken-Unterscheidung) unter Berücksichtigung der Personenkilometer und der Anwendung von DESNZ-Emissionsfaktoren genutzt.

**Kategorie 3.7:** Die Berechnung erfolgt auf Grundlage von Verkehrsmitteln und Pendelstrecken und unterliegt einer Annahme bezüglich der Anzahl der Tage, die Mitarbeitende im Büro arbeiten. Die Daten werden im Rahmen einer Umfrage erhoben und hochgerechnet, um alle Mitarbeitenden abzudecken.

**Kategorie 3.11:** Die Emissionen von Schiffen Dritter während des Anlegens in den Hapag-Lloyd Terminals werden auf der Grundlage des angenommenen Brennstoffverbrauchs pro Stunde berücksichtigt. Die Daten zur Liegezeit der Schiffe werden von den Terminals erhoben. Die Daten zum Brennstoffverbrauch der Schiffe basieren auf sektorspezifischen Durchschnittswerten der EPA / Port of Los Angeles.

**Kategorie 3.13:** Die THG-Emissionen werden primär durch den Brennstoffverbrauch der vercharterten Schiffe sowie der an Dritte verleasten Generatoren verursacht. Die Emissionen werden anhand der tatsächlichen Verbrauchsdaten unter Anwendung der gleichen Emissionsfaktoren berechnet, die für die eigenen Schiffe und Ausrüstung zur Berechnung der Scope-1-Emissionen verwendet werden.

**Kategorie 3.15:** Investitionsemissionen werden auf Basis des Umsatzes im Berichtszeitraum und der Beteiligungshöhe von Hapag-Lloyd berechnet. Wenn verfügbar, werden Ist-Werte der Emissionen herangezogen. Wenn diese nicht verfügbar sind, werden die anteiligen Umsätze multipliziert mit einem Emissionsfaktor, der auf Branchendurchschnittswerten des Vorjahres basiert und in Bezug zum





Umsatz gesetzt wird. Die Durchschnittswerte werden anhand öffentlich verfügbarer Daten zu THG-Emissionen ausgewählter Unternehmen aus der Branche berechnet.

**Intensität der THG-Emissionen**

t CO <sub>2</sub> e / TEUR	2025	2024
Intensität der Treibhausgasemissionen (standortbezogen)	1,8	1,9
Intensität der Treibhausgasemissionen (marktbezogen)	1,8	1,9
Nettoumsatzerlöse (Mio. EUR) <sup>1</sup>	18.632,8	19.111,8

<sup>1</sup> Die Nettoumsatzerlöse entsprechen den Umsatzerlösen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

**Biogene und vermiedene Emissionen**

Für das Berichtsjahr betragen biogene CO<sub>2</sub>-Emissionen, die nicht in Scope 1 inkludiert sind, rund 198.094 t CO<sub>2</sub>. Dies entspricht einem Anstieg von 25 % im Vergleich zum Vorjahr (2024: 158.293 t CO<sub>2</sub>). Dies ist hauptsächlich auf den erhöhten Verbrauch von Biomethan auf den Dual-Fuel-Schiffen zurückzuführen. Biogene CO<sub>2</sub>-Emissionen stammen schiffsseitig von zertifizierten Brennstoffen, hergestellt aus Biomasse. Auf der Landseite werden die Diesel- und Benzinverbräuche unter der Annahme berücksichtigt, dass Biofuel-Blends eingesetzt werden.

Durch den Einsatz von Biomethan als Treibstoff in unserer Schiffsflotte können potenziell Emissionen vermieden werden. Die hieraus resultierenden vermiedenen Emissionen wurden bislang noch nicht quantifiziert und nicht als Emissionsreduktion angerechnet. Wir arbeiten derzeit an einer Berechnungsmethodik, um diese Effekte künftig belastbar zu erfassen und transparent darzustellen.

**Entnahme von Treibhausgasen und CO<sub>2</sub>-Zertifikate**

*E1-7, MDR-M*

Die Dekarbonisierungsstrategie von Hapag-Lloyd priorisiert eine direkte Emissionsreduktion durch Maßnahmen zur Minimierung und Vermeidung gegenüber Technologien für die Entnahme von CO<sub>2</sub>. Das Unternehmen strebt danach, Emissionen an der Quelle zu reduzieren, statt interne CO<sub>2</sub>-Entnahmeprojekte oder Partnerschaften zur CO<sub>2</sub>-Speicherung in der Wertschöpfungskette zu verfolgen. So konzentrieren sich die Bestrebungen bisher auf THG-Reduzierungen im eigenen Betrieb und erreichen somit sofort messbare Auswirkungen auf die Emissionen der Flotte.

Es wurden allerdings externe Klimaschutzprojekte im Jahr 2025 durch den Kauf von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten finanziert, die exklusiv auf die THG-Emissionsreduktion abzielten. Diese Kompensationsaktivitäten deckten geschäftliche Flugreisen und Emissionen ab, die im Zusammenhang mit Büroaktivitäten stehen, wie zum Beispiel Heizöl, Fernwärme, Erdgasverbrauch und dem Brennstoffverbrauch der Firmenwagen. Alle CO<sub>2</sub>-Zertifikate erfüllen die Anforderungen des Gold Standard und wurden zentral für das gesamte Unternehmen erworben.

**Entnahme und Speicherung von Treibhausgasen nach Umfang und nach Entnahme- und Speicheraktivität**

t CO <sub>2</sub> e	2025	2024
Entnahme von THG aus der eigenen Geschäftstätigkeit	-	-
Entnahme von THG in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	-	-
Entnahme von THG in der nachgelagerten Wertschöpfungskette	-	-
<b>Gesamtmenge der entnommenen und gespeicherten THG</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Umkehrungen	-	-
THG-Emissionen im Zusammenhang mit der Entnahmeaktivität	-	-

**Informationen über im Berichtsjahr gelöschte CO<sub>2</sub>-Zertifikate**

	2025	2024
Gesamtmenge der CO <sub>2</sub> -Zertifikate außerhalb der Wertschöpfungskette, die anhand anerkannter Qualitätsstandards überprüft und gelöscht werden (t CO <sub>2</sub> e)	23.248,0	29.100,0
Anteil von Entnahmeprojekten	-	-
Anteil von Reduktionsprojekten	100,0 %	100,0 %
Gold Standard	100,0 %	100,0 %
Anteil aus Projekten innerhalb der EU	-	-
Anteil, der als entsprechende Anpassung gemäß Artikel 6 des Pariser Abkommen gilt	-	-

Hapag-Lloyd hat 2025 insgesamt CO<sub>2</sub>-Zertifikate für 23.248 t CO<sub>2</sub>e (2024: 29.100 t CO<sub>2</sub>e) gekauft und gemeinsam stillgelegt, um Geschäftsreisen und Emissionen mit Bürobezug über verifizierte Qualitätsstandards zu kompensieren. Im Unternehmen gelten strenge Vorgaben für die Beschaffung von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten: So dürfen keine weiteren Zertifikate über andere Geschäftseinheiten erworben sowie keine Entnahmeaktivitäten für freiwillige Markttransaktionen umgewandelt werden. Es liegen aktuell keine CO<sub>2</sub>-Zertifikate von Entnahme- oder Speicherprojekten vor, die in der Zukunft gelöscht werden sollen. Um die Ambition einer Netto-Null-Flotte bis 2045 zu erreichen, müssen die Tätigkeiten der verbleibenden Emissionen neutralisiert werden, wobei dazu aufgrund der Unsicherheiten bei der Brennstofftechnologie und der Entwicklung der Regulierung derzeit eine umfassende Auswertung läuft. Hapag-Lloyd kommuniziert transparent an die Stakeholder, indem Aussagen zur Treibhausgasneutralität keine Nennung von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten beinhalten. So ist gewährleistet, dass die evidenzbasierten Klimaverpflichtungen auch der betrieblichen Realität entsprechen.





**Interne CO<sub>2</sub>-Bepreisung**

*E1-8, MDR-M*

Es gibt ein internes CO<sub>2</sub>-Bepreisungssystem für Scope 1 und Scope 3.3 (Brennstoff- und energiebezogene Tätigkeiten), um strategische Entscheidungen über Anlageninvestitionen zu steuern (CapEx-Schattenpreis). Das System wird auf alle Investitionen in neue Schiffe (Neubauten und Charterschiffe) und auf die Umrüstung von Schiffen angewandt, um diese Investitionen wirtschaftlich zu bewerten, und spiegelt Szenarien für zukünftige CO<sub>2</sub>-Bepreisungssysteme wider. Für den Berichtszeitraum hat Hapag-Lloyd einen Basispreis von 90 USD (76 EUR) (2024: 90 USD (82 EUR)) pro t CO<sub>2</sub>e angesetzt, der geringfügig über dem aktuellen Niveau des Emissionshandelssystems (ETS) der EU liegt, aber auf die gesamten erwarteten CO<sub>2</sub>e-Emissionen unter der Annahme einer globalen Abdeckung angewendet wird. Die operative Kontrolle des Geschäfts von Hapag-Lloyd berücksichtigt die derzeit geltenden CO<sub>2</sub>-Bepreisungssysteme in Europa (EU ETS). Der CO<sub>2</sub>-Preis wurde in Anlehnung an das Bepreisungssystem des EU-ETS festgelegt und wird regelmäßig überwacht. Darüber hinaus verfolgt Hapag-Lloyd die Entwicklungen eines möglichen CO<sub>2</sub>-Bepreisungssystems unter Schirmherrschaft der IMO. Im Jahr 2025 beträgt der Prozentsatz der Bruttoemissionen in Scope 1, 2 und 3, die von den internen CO<sub>2</sub>-Bepreisungssystemen bei Hapag-Lloyd abgedeckt sind, 0 % (2024: 0 %), da sie ausschließlich auf künftige Investitionen in Schiffe angewendet werden. Zusätzlich wird im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung ein CO<sub>2</sub>-Preis von 110 EUR angenommen. Im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung werden damit die zukünftig zu erwartenden Kosten durch Emissionshandelssysteme für Hapag-Lloyd auf Basis der Geschäftsentwicklung und der angenommenen Entwicklung des CO<sub>2</sub>-Preises prognostiziert. Die daraus abgeleitete, erwartete Menge an benötigten Zertifikaten wird mit dem prognostizierten Preis multipliziert. Der verwendete Preis orientiert sich an dem prognostizierten

zukünftigen Preis für EU-ETS-Zertifikate, da die Werthaltigkeitsprüfung in diesem Kontext derzeit nur den vom EU-ETS-System betroffenen Geschäftsteil berücksichtigt. Es gibt keine Verbindung zu CO<sub>2</sub>-Preisen im Jahresabschluss, da sie in der Form kein Teil davon sind.

**Arten der CO<sub>2</sub>-Bepreisungssysteme**

Angewandte Preise (EUR/ t CO <sub>2</sub> e)	2025	2024
CapEx-Schattenpreis	76	82
CO <sub>2</sub> -Preise für die Werthaltigkeitsprüfung	110	78

Bei den Arten der CO<sub>2</sub>-Bepreisungssysteme wird ein CO<sub>2</sub>-Schattenpreis für WTW-Emissionen (Well-to-Wake) angewendet, der auf globaler Ebene mit einem CO<sub>2</sub>-Preis in Höhe der aktuellen ETS-Sätze angenommen wird. Der CO<sub>2</sub>-Preis, der für jede Tonne THG-Emissionen erhoben wird, orientiert sich an der Größenordnung der aktuellen ETS-Sätze auf WTW-Basis.

**2.1.2. Anpassung an den Klimawandel**

Eine detaillierte Prozessbeschreibung zur Identifikation von klimabezogenen physischen und transitorischen Risiken befindet sich im Kapitel [1.2. Methodik der Wesentlichkeitsanalyse](#). Angesichts der potenziellen Ereignisse im Zusammenhang mit diesem wesentlichen Thema hat Hapag-Lloyd spezifische physische klimabezogene Risiken identifiziert, welche aggregiert in der Identifizierung von wesentlichen IROs bewertet werden. Diese verdeutlichen die Notwendigkeit eines proaktiven Ansatzes für Risikomanagement und -minderung. Als Ergebnis der CRVA wurden keine materiellen Transitionsrisiken identifiziert.

**Ergebnisse der Resilienzanalyse und Anpassungsmaßnahmen**

*E1 SBM-3*

Die Resilienzanalyse der Hapag-Lloyd Gruppe baut auf den Ergebnissen der CRVA auf und bestätigt, dass sich Strategie und Geschäftsmodell des Unternehmens effektiv an die klimabezogenen Risiken anpassen und ihnen standhalten, wodurch potenzielle Störungen zu bewältigen sind. Für die Bewertung wurde ein Zeitraum bis 2030 passend zu der aktuellen strategischen Ausrichtung von Hapag-Lloyd gewählt. Sie zeigt eine umfassende Abdeckung aller identifizierten klimabezogenen Risiken, wobei die identifizierten gefährdeten Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten in die strategische Planung und laufende Anpassungsmaßnahmen einfließen. Die wesentlichen physischen Risiken betreffen hauptsächlich die Bürostandorte und Terminals, auf die das Unternehmen proaktiv durch gezielte Initiativen zur Anpassung an den Klimawandel reagiert. Zu den Maßnahmen zählen unter anderem Sicherung der Terminalflächen durch Betonfundamente, Instandhaltung von Kanälen, Dachabläufen und Abflüssen sowie Notfallpläne und Feuerwehrrübungen. Die wichtigsten Vermögenswerte von Hapag-Lloyd – Schiffe und Container – weisen eine hohe Resilienz gegen klimabedingte Gefahren auf, sodass das Unternehmen gegenüber potenziellen physischen Klimaauswirkungen gut aufgestellt ist. Hapag-Lloyd entwickelt aktiv alternative Transportlösungen, um die wachsende Nachfrage nach emissionsarmen Produkten zu erfüllen, und mindert so das Übergangsereignis von Änderungen im Marktumfeld. Ein Beispiel für diesen Ansatz ist das Produkt Ship Green, das den Kunden einen emissionsarmen Transport durch alternative Treibstoffe im Flottenbetrieb anbietet und die eingesparten Treibhausgasemissionen direkt den Kundenaufträgen zuordnet.





Die Schiffe von Hapag-Lloyd zeigen sich resilient gegenüber klima-bezogenen Risiken. Ausgewählte Schiffe durchlaufen im Rahmen der Flottenmodernisierung Umbaumaßnahmen, mit denen die Energieeffizienz verbessert und die Erreichung der Dekarbonisierungsziele unterstützt werden. Alle mit fossilen Treibstoffen angetriebenen Schiffe können mit alternativen Treibstoffen betrieben oder dahingehend umgebaut werden, wodurch eine flexible Reaktion auf Änderungen in der Regulatorik und am Markt möglich ist. Finanzierungen im Green Finance Framework von Hapag-Lloyd tragen zur finanziellen Unterstützung von Investitionen in die maritime Dekarbonisierung bei. Die geplante Ausweitung der Nutzung alternativer Treibstoffe adressiert regulatorische Vorgaben, die Kundennachfrage und strategische Ziele durch langfristige Lieferverträge.

## 2.2. Umwelt und Ökosysteme

Hapag-Lloyd ist sich seiner Rolle im Kontext des Meeresschutzes und der Erhaltung der biologischen Vielfalt bewusst. Das Unternehmen erfasst die Umweltwirkungen seiner Geschäftstätigkeit, um Potenziale für Verbesserungen zu erkennen. Zudem beteiligt sich Hapag-Lloyd an Initiativen, die den Schutz der biologischen Vielfalt sowie den Erhalt von Ökosystemen zum Ziel haben. Durch die Weiterentwicklung kreislauforientierter Ansätze sollen Ressourcen geschont und die mit der Nutzung und Beschaffung verbundenen Umweltbelastungen schrittweise reduziert werden.

### 2.2.1. Umweltverschmutzung

#### E2, ESRS 2 SBM-1

Hapag-Lloyd hat sieben wesentliche Umweltauswirkungen und -risiken entlang der Wertschöpfungskette identifiziert, was zu einer Ausweitung der Umweltanalyse in Bezug auf Umweltverschmutzung geführt hat. Da das Unternehmen die Bedeutung dieser Herausforderung erkannt hat, wurden 2024 entsprechende Ressourcen zur Verfügung gestellt und eine Klassifikationsgesellschaft mit der Entwicklung einer Methodik zur Messung und Analyse der genauen Schadstoffe und Emissionsmengen beauftragt. Durch eine systematische Bewertung der Schadstoffe, ausgehend von den Emissionsquellen – von Schiffen bis zu Terminals, von Depots bis zu Anlagen –, hat Hapag-Lloyd seinen ökologischen Fußabdruck anhand etablierter regulatorischer Grenzwerte ermittelt. Diese Methodik ermöglichte eine genaue Kartierung der Umweltverschmutzung durch das Unternehmen und berücksichtigt die IROs zur Wasser- und Luftverschmutzung angemessen.

Bei der Bewertung wurde der Schiffsbetrieb als größtes Risiko für Umweltverschmutzung identifiziert, da die Antriebsemissionen Schwefeldioxide (SO<sub>2</sub>), Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub freisetzen, welche die menschliche Gesundheit und Ökosysteme gefährden. Um dieser Herausforderung zu begegnen, hält Hapag-Lloyd die Emission Control Areas der IMO ein, bei denen geografische Zonen strenge Schwellenwerte für Emissionen vorschreiben. Zudem werden AMP-Container auf Schiffen installiert, damit diese beim Anlaufen der Häfen Landstrom anstelle von Hilfsmaschinen nutzen können, sofern entsprechende Hafenanlagen vorhanden sind. Ein Verstoß gegen die Vorgaben in diesen regulierten Gewässern kann potenziell Geldstrafen für die Gesellschaft nach sich ziehen, was die strategische Bedeutung eines proaktiven Einsatzes für den Umweltschutz unterstreicht.

### Emissionen in Luft, Wasser und Boden nach Schadstoffen

#### E2-4

t / Jahr	2025		2024	
	in die Luft	ins Wasser	in die Luft	ins Wasser <sup>1</sup>
Schadstoffabgabe				
Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> )	402.958	–	394.684	–
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	13.931	–	16.148	–
Feinstaub < 10 µm (PM10)	9.914	–	10.756	–
Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK)	–	2	–	1
Kupfer	–	42	–	37
Blei	–	7	–	6
Quecksilber	–	0,08	–	0,06
Nickel	6	34	6	29
Teilhalogenierte Fluorchlorkohlenwasserstoffe (HFCKW)	0,04	–	0,07	–

<sup>1</sup> Die Vorjahreszahlen für die Emissionen ins Wasser wurden aufgrund einer umfassenderen Modellierung der schiffsseitigen Energieverbräuche angepasst (2024 alt: 59 t; 2024 neu: 73 t).

Ein höherer Brennstoffverbrauch führte zu einer Zunahme einiger Schadstoffe, während andere aufgrund von Änderungen im Brennstoffmix reduziert wurden. Zusätzlich sank der Verbrauch von HFCKW.

#### MDR-M

Da die Schadstoffmessung aufgrund einer unbestimmten gesetzlichen Grundlage und begrenzter Rohdaten komplex bleibt, wendet Hapag-Lloyd eine vereinfachte Berechnung an. Gemeinsam mit der Klassifikationsgesellschaft hat das Unternehmen verschiedene Messmethodiken für die verschiedenen Emissionsquellen entwickelt (Schiffe, Terminals, Depots, Büros und Firmenfahrzeuge), deren Ergebnisse den anwendbaren Schwellenwerten gegenübergestellt werden. Da sich die Berechnungsmethoden für die verschiedenen Schadstoffe





noch in einer frühen Entwicklungsphase befinden, besteht für die sich daraus ergebenden Emissionswerte ein höheres Maß an Unsicherheit als beispielsweise im Vergleich zu den THG-Emissionen der Flotte.

Jede Emissionsquelle wurde als individuelle Anlage behandelt, sodass trotz der Herausforderungen bei Messungen und der Begrenzung bei den Daten, die derzeit die Überwachungspraxis für den Umweltschutz kennzeichnen, eine umfassende Bewertung möglich war:

- Luftschadstoffe von Schiffen wurden mit den „International Council on Clean Transportation“ (ICCT)-Emissionsfaktoren basierend auf dem Treibstoffverbrauch berechnet;
- Schadstoffe aus dem Rumpfanstrich wurden mithilfe der Standardzusammensetzung der Farbe, der benetzten Oberfläche und der jährlichen Verlustrate des Anstrichs berechnet;
- Luftschadstoffe von Lkw wurden über die Emissionsdaten aus einer Lebenszyklusdatenbank und Transportentfernungen berechnet.

Durch Labortests, die bei jedem Bunkereinkauf in Auftrag gegeben werden, wird die Einhaltung der geltenden Grenzwerte verifiziert. Schadstoffe von Schiffen leitet Hapag-Lloyd aus dem Treibstoffverbrauch und schiffsspezifischen Parametern ab, die über tägliche Berichte im Logbuchsystem der Schiffe aufgezeichnet und im Flottenmanagementsystem aggregiert werden. Für die Quellen außerhalb der Schiffe, einschließlich Terminals und Anlagen, kombiniert das Unternehmen Betriebsdaten mit Standarddaten, wobei der Schwerpunkt auf dem Verbrauch von Treibstoff, Heizöl, Erdgas und Kältemitteln liegt. Auf die gesammelten Verbrauchsdaten und andere schiffsspezifische Daten werden entsprechende Emissionsfaktoren angewendet, um die Schadstoffmenge zu berechnen. Je nach Art der Freisetzung werden unterschiedliche Berechnungsmethoden für die Verschmutzung von

Luft und Wasser angewendet. Hapag-Lloyd erfasst Leckagen, die negative Auswirkungen auf Boden- oder Wasserökosysteme haben, ab einer Menge von über zehn Litern. Für die unbeabsichtigte Freisetzung durch Austritte oder Leckagen und ihre Schadstoffwirkung nutzt Hapag-Lloyd einen zweistufigen Ansatz. Im Jahr 2025 (2024: 0) traten keine relevanten Austritte oder Leckagen auf, und es wurden keine zugehörigen OpEx sowie CapEx ausgegeben.

#### *E2-1 – 3*

Hapag-Lloyd hält alle relevanten internationalen Vorschriften zur Vermeidung von Umweltverschmutzung ein, einschließlich der Anforderungen der IMO-Emissionskontrollgebiete, und verfolgt mit seinen Bemühungen zur Dekarbonisierung indirekt bereits das Ziel, die Schadstoffmenge zu verringern. Als weitere Schritte nutzt das Unternehmen zunehmend vorschriftsgemäß Landstrom, was die Emissionen von SO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub> in Hafengebieten reduziert. So werden die Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt verringert und gleichzeitig die regulatorischen Vorgaben mit Bezug zu SO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub> erfüllt.

### **2.2.2. Biodiversität und Ökosysteme**

#### *E4*

Die identifizierten IROs für Biodiversität und Ökosysteme entsprechen den Themen, die Hapag-Lloyd bereits bei der Bewertung der Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit auf das marine Ökosystem berücksichtigt hat. Der verantwortungsbewusste Ansatz des Unternehmens umfasst evidenzbasierte Praktiken zur Minimierung der Umweltbelastung bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Zuverlässigkeit der Dienstleistungen. Diese strategische Ausrichtung ist auf die entsprechenden regulatorischen Rahmenbedingungen und die

Erwartungen der Stakeholder an einen verantwortungsvollen Betrieb abgestimmt.

#### **Liste der wesentlichen Standorte**

##### *E4 SBM-3, E4-5, MDR-M*

Hapag-Lloyd hat keine Standorte in Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität identifiziert, die negativen Auswirkungen durch den Geschäftsbetrieb ausgesetzt sind. Es wurden allerdings vier Standorte identifiziert, die sich, gemäß den öffentlich einsehbaren KBA-Verzeichnissen, in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität befinden. Es wurde ein standardisierter Schwellenwert von einem Kilometer für die Bewertung wesentlicher Standorte angewendet. Bei keinem der Standorte wurden spezifische negative Umweltauswirkungen sowie Bodendegradation, Wüstenbildung oder Bodenversiegelung festgestellt.





Standort	Aktivitäten am Standort	Konkrete Auswirkungen und Abhängigkeiten	Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität, die möglicherweise negativ beeinflusst werden
ATL Haulage Contractors Ltd, Stanford-le-Hope, Vereinigtes Königreich	Logistikstandort	Nur geringe und potenzielle Auswirkung durch Oberflächenverschmutzung in der Nähe, aber nicht innerhalb betroffener Gebiete	Themse-Mündung und Sumpfgebiete – Natura 2000, nationale Schutzgebiete
Hapag-Lloyd AG, Leipzig, Deutschland	Bürostandort	Nur geringe und potenzielle Auswirkung durch typische Bürotätigkeiten in der Nähe, aber nicht innerhalb betroffener Gebiete	Leipziger Auwald – Landschaftsschutzgebiet, Natura 2000, Naturschutzgebiete
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd., Auckland, Neuseeland	Bürostandort	Nur geringe und potenzielle Auswirkung durch typische Bürotätigkeiten in der Nähe, aber nicht innerhalb betroffener Gebiete	Nordöstliche Nordinsel (vor der Küste) – wichtiges Vogel- und Biodiversitätsgebiet (IBA)
Terminal Portuario de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador	Terminalbetrieb	Potenzielle negative Auswirkungen in den Schutzgebieten	Mangroven, Flussmündungen, Feuchtgebiete und Wälder des Golfs von Guayaquil – Nationale Schutzgebiete

Für das Terminal in Guayaquil, mit einer Fläche von 25 Hektar, können potentiell negative Auswirkungen durch den Schiffsverkehr vom und zum Terminal auf die umliegende Flora und Fauna nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Die Schiffe von Hapag-Lloyd befahren stellenweise sensible Gebiete, in denen das Ökosystem des Meeres besonders artenreich ist. Dabei hält sich das Unternehmen konsequent an die gesetzlichen Vorgaben. Ob diese operativen Tätigkeiten von Hapag-Lloyd bedrohte Arten beeinträchtigen, wurde nicht untersucht. Das Unternehmen setzt sich aber aktiv für freiwillige Reduzierungen der Schiffsgeschwindigkeit nach dem WSC Whale Chart ein, in dem Schutzmaßnahmen für große wandernde Arten dargelegt sind.

**Biodiversitätsresilienzanalyse**

**E4-1**

Der Containerschiffahrts- und der Terminalbetrieb von Hapag-Lloyd erweisen sich als resilient gegenüber Folgen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt bis 2030. Bei der umfassenden Resilienzanalyse in Bezug auf biologische Vielfalt wurden sowohl die eigene

Geschäftstätigkeit als auch die vorgelagerte Wertschöpfungskette für beide Geschäftssegmente berücksichtigt. Durchgeführt wurde sie ausschließlich mit der Expertise interner Stakeholder mit Fachwissen aus den Bereichen Risikomanagement, Nachhaltigkeit und Regulatory Affairs. In der Bewertung wurde eine Szenarioanalyse nach TNFD auf zwei verschiedene Zukunftsperspektiven angewendet: einerseits begrenzte Umweltschäden, aber hoher Druck durch Regulierungsbehörden, und andererseits eine starke Schädigung der Ökosysteme bei einer begrenzten Reaktion der Regulierungsbehörden. Bei beiden Szenarien wurden die Auswirkungen auf die Anpassung des Geschäftsmodells und die strategische Positionierung analysiert. Dabei wurden die geforderten Maßnahmen gegen die als mittel bis hoch kategorisierten Wesentlichkeitsauswirkungen bewertet, welche über eine Analyse der ENCORE-Datenbank für Frachtumschlag, Dienste im Zusammenhang mit der Schifffahrt und See- und Küstenschifffahrt identifiziert worden waren. Dieser zukunftsorientierte Ansatz gewährleistet, dass die Strategien für die Betriebskontinuität und das Engagement für die biologische Vielfalt über das globale Netzwerk hinweg aufeinander abgestimmt sind.

Als Folge der identifizierten IROs hat sich die Bewertung der Auswirkungen auf die biologische Vielfalt in potenziell neuen Meeres- und Küstenschutzgebieten konzentriert, die den Schiffsverkehr einschränken könnten. Das operative Netzwerk von Hapag-Lloyd zeigt seine hohe Anpassungsfähigkeit durch fundierte Erfahrung mit Routeneinschränkungen, einschließlich des Arctic Corporate Shipping Pledge und der PSSA der IMO. Der Schiffsbetrieb ist weiterhin flexibel genug, um mögliche Sofortmaßnahmen wie eine Reduzierung der Geschwindigkeit, alternative Routen oder Anpassungen der Tonnage vorzunehmen. Aufgrund dieser Anpassungsfähigkeit und der Erfahrung mit Einschränkungen wurden die erforderlichen Maßnahmen für die Ausweisung zukünftiger Schutzgebiete als minimal bewertet, sodass das Unternehmen für die weiteren Anforderungen des Meeresschutzes strategisch gut aufgestellt ist. Ebenso wurden die nötigen Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen von Hochwasser als minimal bewertet. Die Zunahme von Naturkatastrophen mit Auswirkungen auf Schifffahrtsrouten oder Terminals würde den Betrieb nicht erheblich stören, da bereits Notfallpläne, beispielsweise in Form von Reaktionsprotokollen für einen Hurrikan, vorhanden sind. Des Weiteren wurden Auswirkungen wie potenzielle Vorschriften zur Geschwindigkeitsreduzierung, Licht- und Lärmverschmutzung und Abfallbewirtschaftung bewertet, bei denen ebenfalls nur minimale Maßnahmen im Vergleich zur aktuellen Praxis nötig sind.

Insgesamt zeigt die Biodiversitätsresilienzanalyse, dass das Geschäftsmodell und die Strategie robust sind und bereits Maßnahmen vorhanden sind, um die Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und die Ökosysteme zu minimieren. Selbst wenn die regulatorischen Anforderungen und die potenzielle Schädigung der Ökosysteme bis 2030 zunehmen würden, wird kein großer Handlungsbedarf prognostiziert, der über die vorhandenen Betriebsroutinen



hinausgeht. Dies bestätigt die strategische Resilienz gegenüber neuen Umweltherausforderungen.

### Maßnahmen

#### E4-2, E4-3, MDR-P, MDR-A

Globale Schifffahrtsrouten kreuzen häufig die Migrationsrouten der Wale, was das Risiko von Zusammenstößen mit sich bringt. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf maximal zehn Knoten kann dieses Risiko wirksam mindern und verringert gleichzeitig die Luftverschmutzung sowie Unterwassergeräusche. Hapag-Lloyd berücksichtigt bei der Planung der Schifffahrtsrouten die Daten des WSC Whale Chart. Je nach Bereich und Jahreszeit sind die Kapitäne angehalten, die Geschwindigkeit ihrer Schiffe entsprechend zu reduzieren, um Zusammenstöße mit Meerestieren zu verhindern. Das Unternehmen engagiert sich im Rahmen des Programms „**Protecting Blue Whales and Blue Skies**“ in der San Francisco Bay Area und der Region um den Santa-Barbara-Kanal. Hierbei handelt es sich um eine gemeinsame Initiative mit den NOAA (Nationale Ozean- und Atmosphärenbehörde) National Marine Sanctuaries, Kalifornien und der Marine Sanctuary Foundation. Dieses freiwillige Programm, das bereits seit 2012 läuft, fordert alle Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl ab 300 auf, ihre Geschwindigkeit während der Hauptreisezeit der Wale zwischen Mitte Mai und Mitte November auf maximal zehn Knoten zu reduzieren. Die Einhaltung dieser Geschwindigkeitsbegrenzung wird durch die entsprechenden Antriebssysteme und GPS-Tracking überprüft und von der NOAA verifiziert. Im Berichtsjahr hat Hapag-Lloyd dieses Ziel im Santa-Barbara-Kanal zu mindestens 90 % erfüllt und demonstriert, dass ein konsequenter Schutz der Meeressäugetiere ohne größere finanzielle Investitionen oder Auswirkungen auf die eigene Geschäftstätigkeit möglich ist. Neben der Reduzierung der Geschwindigkeit wird der Schutz der biologischen Vielfalt und Ökosysteme durch weitere

Tätigkeiten entsprechend den DNSH-Kriterien der EU-Taxonomie für die Wirtschaftstätigkeit 6.10 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt gewährleistet. Im Zusammenhang mit seinen Maßnahmen nutzt das Unternehmen keine Biodiversitätsausgleiche.

Da sich das Unternehmen der kritischen Bedeutung der biologischen Vielfalt für die Zukunft der Meere bewusst ist, überwacht und bewertet es Ansätze für die verantwortungsbewusste Bewirtschaftung der Meeresressourcen. Die Verpflichtung, MARPOL (Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe) und andere Regelwerke für den Meeresschutz strikt einzuhalten, wird durch die kontinuierlichen Hafenstaatkontrollen unterstrichen, die dem Schutz der Ökosysteme dienen. Die Schiffe von Hapag-Lloyd halten zu jedem Zeitpunkt die Schutzvorschriften für die Meeresumwelt ein, die auf internationaler Ebene und von Küstenstaaten festgelegt wurden.

### 2.2.3. Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

#### E5-1, E5-2, E5-3

Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft sind bereits seit 2021 eine Säule der Nachhaltigkeitsstrategie von Hapag-Lloyd und stellen einen wichtigen Bereich mit einer wesentlichen negativen Auswirkung dar. Das Unternehmen verfolgt einen Ansatz, der sich auf die Optimierung von Ressourcenzuflüssen und die Umsetzung von Prinzipien der Kreislaufwirtschaft konzentriert, wozu die Nutzung von Stahlbodencontainern sowie eine verantwortungsvolle Praxis beim Schiffsrecycling und der Treibstoffgewinnung gehören. Die wesentliche negative Auswirkung bezieht sich auf die Gewinnung und Nutzung fossiler Energiequellen, die sich negativ auf die Umwelt und die Gesellschaft entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette auswirken, ausgelöst von der anhaltenden Abhängigkeit des Unternehmens von diesen Energiequellen. Während sich dieses Kapitel auf die Ressourcenzuflüsse

konzentriert, sind umfassende Informationen zum Ansatz des Unternehmens beim Schiffsrecycling und bei Stahlbodencontainern im Sustainability Progress Report zu finden. Da diese Auswirkung eng mit den aktuellen Beschränkungen bei verfügbaren Technologien zusammenhängt, beobachtet Hapag-Lloyd aktiv neue Innovationen und Marktentwicklungen.

### Ressourcenzuflüsse

#### E5-4

Die wesentlichen Ressourcenzuflüsse betreffen hauptsächlich das Segment Linienschifffahrt des Unternehmens in Form von Containern und Containerschiffen. Die Schiffe von Hapag-Lloyd werden nach entsprechenden Vorschriften entworfen und gebaut, wobei Stahl die größte Ressourcenkomponente darstellt. Bei den Terminals liegt der Schwerpunkt auf Ship-to-Shore-Containerkränen, Reach Stackern und Terminal-Zugmaschinen. Es wurden keine weiteren wesentlichen Ressourcenzuflüsse in der eigenen Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd oder entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert.



**Ressourcenzuflüsse von Materialien**

t	2025	2024
Gesamtgewicht der im Berichtszeitraum verwendeten Produkte und technischen und biologischen Materialien	728.518,6	1.654.523,9
Gesamtgewicht der biologischen Materialien (und Biokraftstoffe, die für nicht energetische Zwecke verwendet werden)	–	–
Anteil biologischer Materialien (und Biokraftstoffe, die für nicht energetische Zwecke verwendet werden)	–	–
Absolutes Gewicht der zur Herstellung von Produkten und im Rahmen der Dienstleistungen des Unternehmens verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Zwischenprodukte und Materialien (einschließlich Verpackungen)	–	–
Anteil wiederverwendeter oder recycelter sekundärer Komponenten, Zwischenprodukte und Materialien	–	–

Die Reduzierung der verwendeten Produkte und technischen und biologischen Materialien im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich aus der geringeren Anzahl von Containern und Schiffsneubauten, die im Berichtsjahr in Empfang und in Betrieb genommen wurden.

**Unternehmensspezifische Kennzahlen**

	2025	2024
Anteil der Container mit Stahlböden (in Prozent)	5,8 %	6,2 %
Bestand an Containern mit Stahlböden (in TEU)	122.168	122.277

Die Nutzung von Prinzipien der Kreislaufwirtschaft wird über die unternehmensspezifischen Kennzahlen abgebildet. Die Einführung von Containern mit Stahlboden verbessert die Wiederverwertbarkeit von Containern und reduziert den Reparaturbedarf, was zu einer Verringerung der Umweltbelastung durch das Unternehmen führt. Die

entsprechenden Kennzahlen geben Auskunft zu Fortschritt und Entwicklung bei diesem spezifischen Thema.

**MDR-M**

Die Datenerhebung beschränkte sich auf wesentliche Materialien und berücksichtigte insbesondere Schiffe und Container innerhalb des Segments Linienschifffahrt sowie Ausrüstung und Materialien innerhalb des Segments Terminal & Infrastruktur, die im Berichtsjahr ausgeliefert und in Betrieb genommen wurden. Bei den biologischen Materialien und Biokraftstoffen, welche für nicht energetische Zwecke verwendet werden, werden ausschließlich Materialien berichtet, deren nachhaltige Beschaffung durch anerkannte Zertifizierungssysteme belegt ist. Die relevanten Kennzahlen basieren auf einer dezentralen Datenerhebung, die sowohl geschätzte als auch tatsächliche Daten für alle relevanten Einheiten der Organisation in beiden Segmenten beinhaltet. Einige der wichtigsten Annahmen sind: Das Leergewicht der Schiffe entspricht der Menge an verwendetem technischen Material. Für Container wird ebenfalls das Gesamt-Leergewicht aller beschafften Container als technisches Material angenommen. Das Gesamt-Leergewicht wird durch die Multiplikation der eingekauften Containermengen mit den spezifischen Containertyp-Gewichten pro Typ errechnet. Es werden nur Container berücksichtigt, die Eigentum von Hapag-Lloyd sind. Leasing-Container werden nicht berücksichtigt. Biologische Materialien werden in diesem Abschnitt aufgrund ihres vergleichsweise geringen Anteils am gesamten Materialzufluss nicht berücksichtigt. Da Hapag-Lloyd begrenzte Einsicht in Recyclingprozesse von Stahlwerken hat und präzise Informationen zu dem Recycling in Werften und der Containerproduktion nicht zur Verfügung stehen, schätzt Hapag-Lloyd das Gewicht recycelter Materialien konservativ auf null für Schiffe und Container. Berechnungen basieren auf Daten der Ausrüstungshersteller. Die Gesamtzahl der Container mit Stahlböden bezieht sich

auf die eigenen Container, ohne geleaste Container. Der prozentuale Anteil bezieht sich ebenfalls nur auf die Container im Besitz von Hapag-Lloyd.

**2.3. Konsolidierte Angaben nach Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung****2.3.1. Hintergrund**

Die Taxonomie-Verordnung (Verordnung (EU) 2020/852) ist ein Kernelement des Aktionsplans der Europäischen Kommission zur Umlenkung der Kapitalströme auf eine nachhaltigere Wirtschaft. Sie stellt einen wichtigen Schritt zur Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 im Einklang mit den EU-Zielen dar.

Die EU-Taxonomie ist ein normiertes Klassifizierungssystem für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten und umfasst grundsätzlich die folgenden sechs Umweltziele, welche in Artikel 9 der Taxonomie-Verordnung geregelt sind:

- Klimaschutz (CCM)
- Anpassung an den Klimawandel (CCA)
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen (WTR)
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft (CE)
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (PPC)
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme (BIO)

Eine erste delegierte Verordnung über nachhaltige Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und zum Klimaschutz (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139, im Folgenden „Delegierte Verordnung





Klima“) ergänzt die Taxonomie-Verordnung und ist seit Januar 2022 anwendbar. Die delegierte Verordnung (EU) 2023/2485 vom Juni 2023 ändert diese und legt zusätzliche technische Bewertungskriterien fest und wird seit November 2023 angewendet. Eine zweite delegierte Verordnung für die verbleibenden, nicht klimabezogenen Umweltziele (Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486 im Folgenden „Delegierte Verordnung Umwelt“) wurde im November 2023 veröffentlicht und ist seit Januar 2024 anwendbar.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der EU-Taxonomie hat die Europäische Kommission im Jahr 2025 die Delegierte Verordnung (EU) 2026/73 vorgestellt, welche am 8. Januar 2026 in Kraft getreten ist. Ziel dieser Maßnahme ist es, durch die Bündelung mehrerer delegierter Rechtsakte sowohl die Kohärenz als auch die Anwendbarkeit der EU-Vorgaben zur nachhaltigkeitsbezogenen Einstufung wirtschaftlicher Aktivitäten zu verbessern. Sie umfasst u. a. neue technische Kriterien und Klarstellungen sowie Vereinfachungen, die den berichtspflichtigen Unternehmen mehr Orientierung und Rechtssicherheit, aber auch Erleichterung in der Berichterstattung bieten sollen.

Im Folgenden stellt Hapag-Lloyd als nichtfinanzielles Mutterunternehmen gemäß Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung und der Delegierten Verordnung zur Ergänzung von Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2178, im Folgenden: „Delegierte Verordnung zu Artikel 8“), den Anteil des Konzernumsatzes, der Investitionsausgaben (CapEx) und der Betriebsausgaben (OpEx) für den Berichtszeitraum 2025 dar.

### 2.3.2. Definitionen

Eine taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit ist gemäß Artikel 1 Nr. 5 und 6 der Delegierten Verordnung zu Artikel 8 eine Wirtschaftstätigkeit, die in den gemäß Taxonomie-Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit alle in diesen delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Eine nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit ist jede Wirtschaftstätigkeit, die nicht in den gemäß Taxonomie-Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten beschrieben ist.

Eine taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeit ist eine Wirtschaftstätigkeit, die alle folgenden Anforderungen erfüllt:

- a) Die wirtschaftliche Tätigkeit trägt wesentlich zu einem oder mehreren der Umweltziele bei (Substantial Contribution);
- b) sie führt nicht zu einer gemäß Artikel 17 der Taxonomie-Verordnung bestimmten erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer der Umweltziele (Do No Significant Harm);
- c) sie wird unter Einhaltung des gemäß Artikel 18 der Taxonomie-Verordnung festgelegten Mindestschutzes (Minimum Safeguards) ausgeübt, der sicherstellen soll, dass eine wirtschaftliche Tätigkeit nur dann als nachhaltig angesehen werden kann, wenn sie auch den internationalen Menschenrechtsstandards entspricht. Neben der Einhaltung der Menschenrechte (inklusive Arbeitsrechte) fallen unter den Mindestschutz auch die Themenbereiche Bestechung und Korruption, Besteuerung und fairer Wettbewerb.





### 2.3.3. Eigene Wirtschaftstätigkeiten

Hapag-Lloyd hat die relevanten taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten der delegierten Verordnungen auf der Grundlage der ausgeführten umsatzrelevanten Aktivitäten geprüft und die Aktivitäten den folgenden wirtschaftlichen Tätigkeiten zugeordnet. Die folgende Tabelle zeigt, für welches Umweltziel die Tätigkeiten relevant sind:

Wirtschaftstätigkeit	Beschreibung	NACE-Code	Klimaschutz	Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biodiversität
CCM 6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr	Straßengebundener Containertransport mit Lkw	H.49.4.1, N.77.12	✓	X	X	X	X	X
CCM 6.10 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten	Transport von Containern über See mit eigenen und gecharterten Schiffen	H50.2, N77.34	✓	X	X	X	X	X
CCM 6.16 Infrastruktur für eine CO <sub>2</sub> -arme Schifffahrt	Bau, Modernisierung, Betrieb und Wartung von Hafeninfrasturktur	F52.22.2, F52.24.0	✓	X	X	X	X	X

Das Kerngeschäft von Hapag-Lloyd umfasst vorrangig den Transport von Containern über See mit eigenen und gecharterten Schiffen (Segment Linienschifffahrt, Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten“). Die Geschäftsaktivitäten der vollkonsolidierten Seehafenterminals des Segments Terminal & Infrastruktur in den USA und Lateinamerika sind der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.16 „Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“ zuzuordnen. Dabei werden jene Aktivitäten des Segments berücksichtigt, die ausschließlich mit der Umschlags- und Hafeninfrasturktur in Verbindung stehen.

Hapag-Lloyd erbringt über die Gesellschaft ATL Haulage Contractors Limited (ATL) Straßendienstleistungen, die unabhängig von einem Schiffstransport erfolgen können. Die wirtschaftliche Aktivität wird

unter der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.6 „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ erfasst und ist ein Teil des Linienschifffahrt-Segments.

Die dargestellten Wirtschaftstätigkeiten CCM 6.6 und CCM 6.16 werden in diesem Abschnitt lediglich zur Beschreibung des Geschäftsmodells dargestellt. Aufgrund der ab dem Berichtsjahr 2025 geltenden Wesentlichkeitsschwelle (10 %) im Rahmen des Omnibus-Rechtsakts sind diese Wirtschaftstätigkeiten im Hinblick auf die EU-Taxonomie-Kennzahlen (Umsatz, CapEx, OpEx) nicht berichtspflichtig, da sie die maßgeblichen Schwellenwerte nicht erreichen. Eine Einbeziehung in die quantitativen Angaben erfolgt daher nicht. Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für Hapag-Lloyd keine Aktivitäten, die eigens dem Umweltziel „Anpassung an den Klimawandel“ Rechnung tragen und somit für

dieses Umweltziel als taxonomiekonform anzusehen sind. Um Doppelerfassungen zu vermeiden, werden die Tätigkeiten ebenfalls nicht als taxonomiefähig für dieses Umweltziel berücksichtigt.

In Bezug auf die nicht klimabezogenen Umweltziele wurden ebenfalls keine relevanten Aktivitäten von Hapag-Lloyd identifiziert.

Da für die in der Delegierten Verordnung 2022 / 1214 der EU-Kommission und in Anhang XII beschriebenen Wirtschaftstätigkeiten keine zutreffende Anwendung identifiziert wurde, ergeben sich für Hapag-Lloyd keine relevanten Wirtschaftstätigkeiten im Sinne dieser Delegierten Verordnung. Da Hapag-Lloyd keine dieser Wirtschaftstätigkeiten ausübt, findet die Berichterstattung nach Anhang XII der Delegierten Verordnung 2021 / 2178 der EU-Kommission keine Anwendung.



### Konzernbegriff

Bei der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten wurde auf die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns abgestellt. Daher wurden ausschließlich Wirtschaftstätigkeiten vollkonsolidierter Konzerngesellschaften berücksichtigt.

### Abdeckung der Lieferkette in Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10

Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 bietet Hapag-Lloyd insbesondere den Transport von Containern über See, aber auch den Transport von Tür zu Tür an. Die von Hapag-Lloyd angebotene Leistung bezieht sich immer auf die Durchführung eines Transportauftrags und beinhaltet dabei eine Vielzahl an Teilkomponenten. Hierzu gehören neben dem Seetransport unter anderem der Transport des leeren Containers aus dem Depot zum Kunden beziehungsweise vom Kunden ins Depot, der Transport des Containers vom Kunden zum Hafen / Terminal (Vorlauf) beziehungsweise der Transport des Containers vom Hafen / Terminal zum Empfänger (Nachlauf).

Dies stellt nach IFRS 15 die Abwicklung eines Transportauftrags im Hapag-Lloyd Konzern insgesamt als eine integrierte Leistungsverpflichtung dar. Bei der Erlöserfassung werden daher Vor- und Nachlauf zusammen mit dem Seetransport als eine Leistungsverpflichtung berücksichtigt. Dieser Einschätzung wird auch für Zwecke der EU-Taxonomie gefolgt. Da der wesentliche Teil eines Containertransports auf dem Seeweg erfolgt, ordnet Hapag-Lloyd den gesamten Transport des Containers von A nach B der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 zu. Dies gilt ungeachtet der Tatsache, dass Teile des Transports unter Umständen per Lastkraftwagen, per Bahn oder per Binnenschiff erfolgen.

### Erwerb von Produktion

Neben den für die eigenen Aktivitäten von Hapag-Lloyd identifizierten Wirtschaftstätigkeiten wurden im Rahmen der Ermittlung der Kennzahlen zur Taxonomiefähigkeit zudem Wirtschaftstätigkeiten im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten der Lieferanten von Hapag-Lloyd berücksichtigt. Dazu zählt die effizienzsteigernde Nachrüstung von Schiffen, welche unter Wirtschaftstätigkeit CCM 6.12 „Nachrüstung von Schiffen für die Personen- und Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ erfasst und nicht als eigene Wirtschaftstätigkeit von Hapag-Lloyd angesehen wird.

Bei den weiteren, unter „Erwerb von Produktion“ zusammengefassten Wirtschaftstätigkeiten handelt es sich um:

- CCM 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“
- CCM 7.2 „Renovierung bestehender Gebäude“
- CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“
- CCM 8.1 „Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten“

Im Rahmen der Analyse der Wirtschaftstätigkeit CCM 8.1 wurden die relevanten Lieferanten identifiziert und für die Auswertung kontaktiert. Da nicht für alle technischen Bewertungskriterien die erforderlichen Nachweise vollständig vorlagen, kann die Wirtschaftstätigkeit derzeit nicht als taxonomiekonform eingestuft werden.

Da die übrigen aufgeführten Wirtschaftstätigkeiten immaterielle Sachverhalte im Sinne des Omnibus-Delegierten Rechtsakts darstellen, wurde im Folgenden auf eine detaillierte Darstellung dieser Kategorien verzichtet. Die Nichtaufnahme erfolgt im Einklang mit dem Grundsatz

der Wesentlichkeit entsprechend dem oben genannten Delegierten Rechtsakt (Omnibus).

### 2.3.4. Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Im Anhang 1 zur Delegierten Verordnung Klima werden die Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag beschrieben, anhand derer bestimmt wird, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass eine Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

### CCM 6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr

Für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.6 „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ muss eines von derzeit vier Kriterien zum wesentlichen Beitrag in Bezug auf die eingesetzten Fahrzeuge erfüllt sein, damit diese Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann. Die Kriterien beziehen sich auf die direkten CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen je Fahrzeugklasse im Zusammenhang mit der technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand. Darüber hinaus dürfen die Fahrzeuge nicht für den Transport oder die Lagerung fossiler Brennstoffe bestimmt sein. Verursachen die Fahrzeuge direkte CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen, erfüllen jedoch die übrigen technischen Bewertungskriterien, stellt die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.6 grundsätzlich eine Übergangstätigkeit im Sinne von Artikel 10 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2020 / 852 dar.

Für die Bewertung der Erfüllung der DNSH-Kriterien der Wirtschaftstätigkeit 6.6 bei Hapag-Lloyd wird auf das Kapitel [2.3.5. Do no significant harm \(DNSH\) – CCM 6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr](#) verwiesen.



### CCM 6.10 Güterbeförderung in der Seeschifffahrt

Für die für Hapag-Lloyd relevante Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ muss mindestens eines von derzeit vier technischen Kriterien in Bezug auf die eingesetzten Schiffe erfüllt sein.

Darüber hinaus dürfen die Schiffe nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt sein. Die Flotte von Hapag-Lloyd erfüllt diese Anforderung, da sie nicht auf den Transport fossiler Brennstoffe ausgelegt ist und ausschließlich im Containerverkehr eingesetzt wird. Die Kriterien stellen grundsätzlich auf direkte Emissionen am Schornstein ab und bewerten nicht die Klimaneutralität des Antriebskonzepts eines Schiffs insgesamt. Antriebe auf dieser Basis sind jedoch derzeit nicht marktreif oder für den breiten Praxiseinsatz verfügbar. Eine Erzeugungs- und Versorgungsinfrastruktur ist nicht vorhanden. Verursachen die Schiffe direkte CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen, erfüllen aber eines der weiteren Kriterien sowie die „Do no significant harm“-Kriterien, handelt es sich grundsätzlich um eine Übergangstätigkeit nach Artikel 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung.

Schiffe im Hapag-Lloyd Konzern erfüllen vor diesem Hintergrund die technischen Bewertungskriterien, wenn sie einen Energy Efficiency Design Index (EEDI) erreichen, der 10 % unter den am 1. April 2022 anwendbaren EEDI-Anforderungen liegt, und mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen betrieben werden können. Aus Sicht von Hapag-Lloyd kann der Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) als gleichwertiges Bewertungskriterium im Vergleich zum EEDI angesehen werden. Beide Indizes verfolgen in der Praxis den gleichen Zweck, allerdings wird der EEDI auf neue Schiffe angewandt, während der EEXI für bestehende Schiffe gilt. Die Metriken und Referenzwerte können voneinander abweichen, wobei sich für die eigenen

Containerschiffe von Hapag-Lloyd daraus keine abweichenden Ergebnisse ergeben.

Unter Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien sind Wasserstoff oder wasserstoffbasierte synthetische Brennstoffe gemäß Abschnitt 3.10 sowie Biogas oder Biokraftstoffe gemäß Abschnitt 4.13 des Anhangs 1 der Delegierten Verordnung Klima zu verstehen. Die Bewertungskriterien verlangen nur, dass Schiffe mit den entsprechenden Kraftstoffen betrieben werden können. Aus technischer Sicht können sämtliche von Hapag-Lloyd eingesetzten Schiffe mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen, insbesondere Biokraftstoffen, betrieben werden, da die vorhandenen Motoren diese ohne wesentliche technische Anpassungen verbrennen können. Vor dem Hintergrund der geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen, wonach Biokraftstoff-Blends mit einem Anteil von bis zu 30 % als Schiffskraftstoff gelten und keine zusätzlichen NO<sub>x</sub>-Zertifizierungen erfordern, sieht Hapag-Lloyd die technischen Bewertungskriterien als erfüllt an. Eine weitergehende Zertifizierung der einzelnen Schiffe sowie ein Nachweis über den tatsächlichen Betrieb der Schiffe mit den entsprechenden Kraftstoffen sind nicht erforderlich.

Für die Bewertung der Erfüllung der DNSH-Kriterien der Wirtschaftstätigkeit 6.10 bei Hapag-Lloyd wird auf das Kapitel [2.3.5. Do no significant harm \(DNSH\) – \*\*6.10 Güterbeförderung in der Seeschifffahrt\*\*](#) sowie die Ausführungen in den Kapiteln [2.3.8. Umsatz-Kennzahl](#) [2.3.9. CapEx-Kennzahl](#) und [2.3.10. OpEx-Kennzahl](#) verwiesen.

### CCM 6.16 Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt

Für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.16 muss mindestens eines von fünf technischen Kriterien in Bezug auf die Seehafenterminals erfüllt sein, damit diese Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zum

Klimaschutz leisten kann. Darüber hinaus darf die Infrastruktur nicht für den Transport oder die Lagerung fossiler Brennstoffe bestimmt sein. Die Kriterien beziehen sich zum einen auf Infrastruktur für den Betrieb von Schiffen ohne direkte CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen und zum anderen auf Infrastruktur für die landseitige Stromversorgung von Schiffen am Liegeplatz. Die vollkonsolidierten Terminals von Hapag-Lloyd weisen derzeit keine Infrastruktur für den Betrieb von Schiffen ohne direkte CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen und auch keine Landstromlösungen auf. Die Terminals von Hapag-Lloyd verfügen jedoch über Infrastruktur und Anlagen, die für die Be- und Entladung beziehungsweise Umladung von Gütern zwischen verschiedenen Verkehrsträgern bestimmt sind. Erfüllt die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.16 eines der aufgeführten Kriterien sowie die „Do no significant harm“-Kriterien, handelt es sich um eine ermöglichende Tätigkeit gemäß Artikel 10 Abs. 1 Buchstabe i) der Taxonomie-Verordnung.

Für die Bewertung der Erfüllung der DNSH-Kriterien der Wirtschaftstätigkeit 6.16 bei Hapag-Lloyd wird auf das Kapitel [2.3.5. Do no significant harm \(DNSH\) – \*\*6.16 Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt\*\*](#) verwiesen.

### 2.3.5. Do no significant harm (DNSH)

Eine Wirtschaftstätigkeit kann nur dann als ökologisch nachhaltig gelten, wenn sie kein Umweltziel erheblich beeinträchtigt (DNSH-Kriterium). Eine Wirtschaftstätigkeit führt dann zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer Umweltziele, wenn sie deren Zielerreichung gefährdet.

### 6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr

Da diese Wirtschaftstätigkeit zwar taxonomiefähig, allerdings für die Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd im aktuellen Geschäftsjahr nicht wesentlich ist und die für eine Bewertung der Taxonomiekonformität





erforderlichen Nachweise im aktuellen Geschäftsjahr nicht beschafft werden konnten, wurde keine weitere Bewertung der Taxonomiekonformität vorgenommen.

### 6.10 Güterbeförderung in der Seeschifffahrt

Die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 werden mit Unterstützung einer cloudbasierten Software analysiert, die Schiffseignern und Charterern ermöglicht, Schiffsleistungsdaten auszutauschen. Die Analyse erfolgte auf Ebene der einzelnen Schiffe. Zur Einholung der relevanten Informationen wurden die Schiffseigentümer beziehungsweise -manager aufgefordert, einen Online-Fragebogen mithilfe der Software auszufüllen. Eine Verifizierung der von den externen Schiffseigentümern beziehungsweise -managern erhaltenen Antworten durch Einholung entsprechender Nachweise erfolgt grundsätzlich nur, sofern das entsprechende Schiff bei der Ermittlung der Taxonomiekonformität berücksichtigt wurde und mindestens sechs Monate zur Hapag-Lloyd Flotte gehört. Im Folgenden stellt Hapag-Lloyd seine Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen untersucht wurde, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag.

#### Anpassung an den Klimawandel

Hapag-Lloyd hat eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt, um die Wesentlichkeit physischer Klimarisiken zu ermitteln, die sich auf die Leistung der Tätigkeit des Konzerns auswirken können. Bei der Identifizierung und Bewertung der physischen Klimarisiken wurden die Wirtschaftstätigkeiten separat betrachtet. Die Analyse erfolgte auf regionaler Ebene. Sofern basierend auf den Einschätzungen zur Schwere und Eintrittswahrscheinlichkeit hohe Risiken für die Wirtschaftstätigkeiten von Hapag-Lloyd identifiziert wurden, werden Anpassungslösungen bewertet.

#### Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Für das Umweltziel der nachhaltigen Wassernutzung werden Tätigkeiten, die den Zustand oder das Potenzial von Wasserressourcen schädigen, als erheblich beeinträchtigend angesehen.

Die Wirtschaftstätigkeiten von Hapag-Lloyd wurden bezüglich einer nachhaltigen Nutzung und des Schutzes von Wasser- und Meeresressourcen hinsichtlich der Analyse von Wasserrisiken (Erhaltung der Wasserqualität und Vermeidung von Wasserstress) bewertet. Potenzielle Beeinträchtigungen der Meeresumwelt durch die Seeschifffahrt können sich insbesondere durch Chemikalien im Schiffsanstrich, das Einschleppen von standortfremden Organismen als Bewuchs oder mit dem Ballastwasser, das Einbringen von Abwasser und Abfällen ins Meer, Schadstoffen aus Abgasen sowie Schiffsärm ergeben. Die möglichen Beeinträchtigungen werden bereits durch die DNSH-Kriterien anderer Umweltziele, wie „Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme“, „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“, „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“, abgedeckt. In Bezug auf weitere Aspekte, wie zum Beispiel Havarien, erfolgt die Steuerung im Hapag-Lloyd Konzern über ein etabliertes Managementsystem, das „International Safety Management“ (ISM)-System. Die Einhaltung der relevanten Anforderungen wird über verschiedene Zertifizierungen sowie Flaggenstaat- und Hafenstaatkontrollen überwacht.

#### Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Tätigkeiten mit einer erheblichen Ineffizienz bei der Nutzung natürlicher Ressourcen, unter anderem bei Haltbarkeit, Reparaturfähigkeit, Nachrüstbarkeit, Wiederverwendbarkeit oder Recyclingfähigkeit der Produkte stellen eine erhebliche Beeinträchtigung für das Umweltziel der Kreislaufwirtschaft dar. Sowohl in der Nutzungsphase als auch am

Ende der Lebensdauer des Schiffes müssen daher Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie bestehen.

Die Anforderungen an die Wirtschaftstätigkeiten von Hapag-Lloyd in Bezug auf den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft werden teilweise im Rahmen regelmäßiger Überprüfungen durch den Flaggenstaat und durch Hafenstaatinspektionen kontrolliert (zum Beispiel per Überprüfung des Öl- und Abfallregisters). Darüber hinaus basierten Analysen unter anderem auf Abfallwirtschaftsplänen, Gefahrstoffinventaren (IHM) und Shipboard-Management-Systemen. Zudem wurde die Hapag-Lloyd Schiffsrecyclingpolitik berücksichtigt, nach der Hapag-Lloyd die eigenen Schiffe nach den strengen EU-Umweltstandards recycelt.

#### Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Für das Umweltziel der Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung gelten Tätigkeiten, die zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen führen, als erhebliche Beeinträchtigung. Die entsprechenden Anforderungen definieren insbesondere Vorgaben in Bezug auf Schwefeloxid- (SO<sub>x</sub>)- und Stickstoffoxidemissionen und Feinstaub, zur Einleitung von Schwarz- und Grauwasser sowie zur Minimierung der Toxizität von Antifouling-Farben und Bioziden.

Die für das Umweltziel der Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung geltenden Anforderungen an Schadstoffemissionen werden im Rahmen regelmäßiger Überprüfungen durch den Flaggenstaat und durch Hafenstaatinspektionen kontrolliert oder von der Werft dokumentiert. Darüber hinaus wurden insbesondere die Anforderungen der IMO an die Stickstoffoxidemissionen der jeweiligen Schiffsmotoren sowie die Verwendung zulässiger Bewuchsschutzsysteme überprüft.





### Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Tätigkeiten, welche die Biodiversität und die Ökosysteme schädigen, beeinträchtigen das Umweltziel „Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme“ erheblich. Die technischen Bewertungskriterien beziehen sich daher unter anderem auf die Freisetzung von Ballastwasser, das nicht einheimische Arten enthält, die Einschleppung nicht einheimischer Arten durch biologischen Bewuchs (Biofouling) von Schiffsrümpfen und -nischen sowie Lärm und Vibrationen durch den Schiffsverkehr.

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen wurden Ballastwasser-Bewirtschaftungssysteme und -pläne sowie Pläne zur Verhinderung von Biofouling, Lärmmindeungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Gewährleistung der Unversehrtheit des Meeresbodens und Spitzendruckmessungen (Änderung des Wasserdrucks in Verbindung mit Unterwasserlärm) der in der Auswertung berücksichtigten Schiffe analysiert, wobei ihre Konformität mit den geltenden Anforderungen sichergestellt werden konnte.

#### 6.16 Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt

Da diese Wirtschaftstätigkeit zwar taxonomiefähig, allerdings für die Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd im aktuellen Geschäftsjahr nicht wesentlich ist und die für eine Bewertung der Taxonomiekonformität erforderlichen Nachweise im aktuellen Geschäftsjahr nicht beschafft werden konnten, wurde keine weitere Bewertung der Taxonomiekonformität vorgenommen.

#### 2.3.6. Mindestschutz (Minimum Safeguards)

Unter dem Mindestschutz sind Verfahren zu verstehen, die sicherstellen, dass die Anforderungen bestimmter Rahmenwerke internationaler Menschenrechtsstandards befolgt werden.

Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGP), die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte. Die abzudeckenden Inhalte betreffen insbesondere

- Menschenrechte (einschließlich Arbeits- und Verbraucherrechte);
- Bekämpfung von Bestechung, Bestechungsgeldforderungen und Schmiergelderpressung;
- Besteuerung und
- fairen Wettbewerb.

Die Prinzipien in den genannten Rahmenwerken fordern die Einrichtung von Due-Diligence-Prozessen, welche die Einhaltung der UNGP sicherstellen sollen. Die Anforderungen des Mindestschutzes umfassen die gesamte Wertschöpfungskette.

Als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien sind für Hapag-Lloyd die verantwortungsvolle Unternehmensführung sowie die Achtung der Menschenrechte zentrale Anliegen. Hapag-Lloyd hat im Jahr 2023 eine Grundsatzerklärung nach LkSG („Grundsatzerklärung zu unserer Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“) veröffentlicht. Der Vorstand von Hapag-Lloyd bekräftigt durch die Grundsatzerklärung sein Bekenntnis zur Achtung der Menschenrechte. Um einen angemessenen Schutz der Menschenrechte im eigenen Geschäftsbereich zu gewährleisten, hat Hapag-Lloyd die notwendigen Prozesse in Unternehmensgrundsätzen, Richtlinien und Verfahrensanweisungen etabliert.

Die Gesamtverantwortung für die menschenrechtliche Sorgfaltspflicht liegt beim Chief Executive Officer und dem Chief Human Resources Officer von Hapag-Lloyd. Sie umfasst die Kontrolle und die Überwachung der Maßnahmen, die zum Schutz der Menschenrechte bei Hapag-Lloyd umgesetzt werden. Unterstützt wird der Vorstand bei der Überwachung der Maßnahmen und bei Entscheidungen in Bezug auf Hochrisikothemen durch den Menschenrechtsbeauftragten von Hapag-Lloyd. Die Verantwortung für die Koordination der Umsetzung der Menschenrechtsstrategie liegt beim Human Rights Office, das in der Abteilung Global Procurement angesiedelt wurde.

Wesentlicher Bestandteil der Human-Rights-Due-Diligence-Prozesse bei Hapag-Lloyd ist die Durchführung jährlicher und anlassbezogener interner und externer Risikoanalysen. Bei Hapag-Lloyd bestehen umfassende Präventionsmaßnahmen, welche die Achtung der Menschenrechte und faire Arbeitsbedingungen sicherstellen sollen. Für die aufgrund der Ergebnisse der Risikoanalyse priorisierten Risiken wurden darüber hinaus spezifische Maßnahmen zur Prävention und Abhilfe ergriffen.

Um frühzeitig auf potenzielle und tatsächliche menschenrechtsbezogene Verstöße reagieren zu können, wurde die sogenannte „Speak Up Line“ als zentraler Beschwerdekanaal eingerichtet. Hapag-Lloyd pflegt eine „Speak Up“-Kultur und ermutigt alle internen und externen Stakeholder dazu, unethisches und rechtswidriges Verhalten zu melden. Die Speak Up Line ist rund um die Uhr erreichbar. Hapag-Lloyd verfolgt das Ziel, alle gemeldeten Anliegen schnell, objektiv, fair und vertraulich zu behandeln, und duldet keine Form von Vergeltungsmaßnahmen oder Repressalien gegen Hinweisgebende.





Hapag-Lloyd überprüft die Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten regelmäßig und hat sich zur kontinuierlichen Verbesserung seines Engagements verpflichtet.

Diese Aussagen gelten derzeit für das Segment Linienschifffahrt des Hapag-Lloyd Konzerns.

Im Segment Terminal & Infrastructure gibt es bereits diverse Prozesse, wie zum Beispiel einen Whistleblower Channel und einen Supplier Code of Conduct, der von den Lieferanten der Terminals unterzeichnet werden muss. Im Rahmen eines Projektes wurde der Status quo im Segment erhoben, um eine Ziel-Governance-Struktur zu erarbeiten. Die Implementierung der Zielstruktur befindet sich aktuell in der Umsetzungsphase.

Die Überprüfung der Kriterien für den Mindestschutz führte im gesamten Geschäftsjahr 2025 zu keinen Abweichungen in Bezug auf die relevante Wirtschaftstätigkeit. Die eingeführten Verwaltungs- und Vorbeugungssysteme gewährleisten die Einhaltung des Artikels 18 und erfüllen somit die Mindestschutzkriterien der EU-Taxonomie.

### 2.3.7. Kennzahlen und Rechnungslegungsgrundsätze

Zu den wichtigsten zu berichtenden Indikatoren gehören die Umsatz-Kennzahl, die CapEx-Kennzahl und die OpEx-Kennzahl. Die Kennzahlen werden in Übereinstimmung mit Anhang I der Delegierten Verordnung zu Artikel 8 ermittelt.

Im Rahmen der EU-Omnibus-Initiative wurde für die EU-Taxonomie ab dem Berichtsjahr 2025 ein Wesentlichkeitskonzept eingeführt. Dieses erlaubt Hapag-Lloyd, die Taxonomiefähigkeit und -konformität von Wirtschaftsaktivitäten, die in Summe weniger als 10 % des Gesamtumsatzes, der Investitionsausgaben oder der Betriebsausgaben ausmachen, von der Berichterstattung auszunehmen. Demzufolge entfallen für das Geschäftsjahr 2025 die Angaben zu den Wirtschaftstätigkeiten CCM 6.6 und CCM 6.16 sowie zu sämtlichen weiteren Wirtschaftstätigkeiten im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion, mit Ausnahme der Wirtschaftstätigkeit CCM 8.1.

Die Kennzahlen für das Geschäftsjahr 2025 und das vorangegangene Geschäftsjahr stellen sich wie folgt dar:

	2025			2024		
	Nenner (in Mrd. EUR)	Taxonomiefähig (in %)	Taxonomie- konform (in %)	Nenner (in Mrd. EUR)	Taxonomiefähig (in %)	Taxonomie- konform (in %)
<b>Umsatz</b>	<b>19</b>	<b>97,8</b>	<b>14,1</b>	<b>19</b>	<b>99,0</b>	<b>14,0</b>
Aktivität CCM 6.10		97,8	14,1		98,0	14,0
<b>CapEx</b>	<b>3</b>	<b>93,4</b>	<b>24,4</b>	<b>5</b>	<b>98,9</b>	<b>36,0</b>
Aktivität CCM 6.10		93,4	24,4		96,6	36,0
<b>OpEx</b>	<b>1</b>	<b>85,6</b>	<b>15,0</b>	<b>1</b>	<b>88,0</b>	<b>22,1</b>
Aktivität CCM 6.10		74,9	15,0		75,2	22,1
Aktivität CCM 8.1		10,7	–		9,9	–

Im Folgenden stellt Hapag-Lloyd seine Rechnungslegungsgrundsätze in Bezug auf die entsprechenden Kennzahlen dar.





### 2.3.8. Umsatz-Kennzahl

#### Definition

Der Anteil der taxonomiefähigen beziehungsweise -konformen wirtschaftlichen Tätigkeiten am Gesamtumsatz wurde berechnet als der Teil des Nettoumsatzes, der aus Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit taxonomiefähigen beziehungsweise -konformen wirtschaftlichen Tätigkeiten stammt (Zähler), dividiert durch den Nettoumsatz (Nenner), jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2025.

Der Nenner der Umsatz-Kennzahl basiert auf dem konsolidierten Nettoumsatz gemäß IAS 1.82(a). Weitere Einzelheiten zu den Rechnungslegungsgrundsätzen für den konsolidierten Nettoumsatz finden sich im Kapitel Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze / [Realisierung von Umsatzerlösen und Vertragsverbindlichkeiten](#) des Konzernanhangs 2025.

Der Zähler der Umsatz-Kennzahl ist definiert als der Nettoumsatz, der mit Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit taxonomiefähigen beziehungsweise -konformen wirtschaftlichen Tätigkeiten erzielt wird.

#### Berichterstattung

Der konsolidierte Nettoumsatz beträgt 18.632,8 Mio. EUR (Vorjahr: 19.111,8 Mio. EUR) und kann mit dem Konzernabschluss abgestimmt werden, siehe Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Konzernabschlusses 2025 („Umsatzerlöse“).

Die taxonomiefähigen Umsatzerlöse für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ belaufen sich auf 18.220,0 Mio. EUR beziehungsweise 97,8 % (Vorjahr:

18.726,0 Mio. EUR beziehungsweise 98,0 %) vom Konzernumsatz. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse aus Nettofrachterlösen, Umsatzerlöse aus der punktuell vorgenommenen Vercharterung von Schiffen sowie der Vercharterung von Stellplätzen im Rahmen von Slotcharter-Verträgen sowie Stand- und Lagergelder (Demurrage und Detention).

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen können 2.633,9 Mio. EUR (entsprechend 14,1 % des Konzernumsatzes) Schiffen zugeordnet werden, welche die technischen Bewertungskriterien der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 einhalten. Insbesondere Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage und Detention) sowie Umsatzerlöse aus nicht abgeschlossenen Reisen können jedoch nicht einzelnen Schiffen zugeordnet werden und gelten als nicht taxonomiekonform. Im aktuellen Geschäftsjahr konnten für die gecharterten Schiffe keine ausreichenden Belege zum Nachweis der Einhaltung aller technischen Bewertungskriterien von externen Dritten bereitgestellt werden. Die Charterschiffe wurden daher für das aktuelle Geschäftsjahr vollständig als nicht taxonomiekonform eingestuft.

Da Hapag-Lloyd die Einhaltung des Mindestschutzes seit dem Jahr 2024 nachweisen kann, betragen die taxonomiekonformen Umsatzerlöse insgesamt 2.633,9 Mio. EUR beziehungsweise 14,1 % (Vorjahr: 2.682,0 Mio. EUR beziehungsweise 14,0 %) des Konzernumsatzes.

Hapag-Lloyd transportiert Container nicht nur auf eigenen oder gecharterten Schiffen, sondern durch die Inanspruchnahme von Allian-, Vessel-Sharing- oder Slotcharter-Vereinbarungen zu einem erheblichen Teil auch auf fremden Schiffen. Da eine Prüfung der Kriterien für die Taxonomiekonformität für diese Schiffe aufgrund der

Vielzahl der beteiligten externen Schiffsmanager, mit denen keine Vertragsbeziehung besteht, nicht durchführbar ist, werden diese Umsätze pauschal als nicht taxonomiekonform angesehen.

Wirtschaftstätigkeiten CCM 6.6 „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ und CCM 6.16 „Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“ gehören weiterhin zum Tätigkeitsbereich von Hapag-Lloyd. Im Hinblick auf die Gesamtwirtschaftlichkeit werden sie jedoch vor dem Hintergrund der Omnibus-Initiative als unwesentlich eingestuft und daher im Berichtsjahr nicht ausgewiesen.

Für den Meldebogen zur Umsatz-Kennzahl wird auf den Abschnitt [2.3.11. Übersicht über Umsatzerlöse, CapEx und OpEx entsprechend der Taxonomie-Verordnung](#) verwiesen.

### 2.3.9. CapEx-Kennzahl

#### Definition

Die CapEx-Kennzahl ist definiert als die taxonomiefähigen beziehungsweise -konformen Investitionen (Zähler), geteilt durch die Gesamtinvestitionen (Nenner). Die Gesamtinvestitionen umfassen die Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des betrachteten Geschäftsjahres vor Abschreibungen und Neubewertungen, einschließlich solcher, die sich aus Neubewertungen und Wertminderungen für das betreffende Geschäftsjahr und ohne Änderungen des beizulegenden Zeitwerts ergeben. Dies umfasst den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten (IAS 38), Sachanlagen (IAS 16) und Nutzungsrechten (IFRS 16). Sowohl im Nenner als auch im Zähler müssen Zugänge an immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Nutzungsrechten berücksichtigt werden, die aus Unternehmenszusammenschlüssen resultieren. Der Geschäfts- oder Firmenwert ist nicht in den CapEx enthalten, da er gemäß IAS 38 nicht





als immaterieller Vermögenswert definiert ist. Weitere Einzelheiten zu den Rechnungslegungsgrundsätzen in Bezug auf CapEx finden sich sich im Abschnitt [Bilanzierung und Bewertung](#) in den Kapiteln [Sonstige immaterielle Vermögenswerte](#), [Sachanlagen](#) und [Leasing](#) des Konzernanhangs 2025.

Der Zähler besteht aus den folgenden Kategorien taxonomiefähiger beziehungsweise -konformer CapEx:

a) CapEx, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen beziehungsweise -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, („Kategorie a“);

b) Investitionen, die Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten („CapEx-Plan“) sind („Kategorie b“);

c) Investitionen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten und einzelnen Maßnahmen, durch die bestimmte Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird („Kategorie c“).

### Berichterstattung

Im Geschäftsjahr 2025 beliefen sich im Hapag-Lloyd Konzern die Gesamtinvestitionen auf

- 60,2 Mio. EUR (Vorjahr: 32,6 Mio. EUR) aus immateriellen Vermögenswerten

- 2.605,2 Mio. EUR (Vorjahr: 4.639,2 Mio. EUR) aus Sachanlagen inklusive Nutzungsrechte.

Hierin enthalten sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2025 bei 11,3 Mio. EUR (Vorjahr: 9,9 Mio. EUR) lagen. Somit ergaben sich insgesamt CapEx in Höhe von 2.665,4 Mio. EUR (Vorjahr: 4.671,9 Mio. EUR).

Die Gesamtinvestitionen lassen sich zum Konzernabschluss abstimmen, siehe Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen in den Erläuterungen zur Konzernbilanz „(10) Immaterielle Vermögenswerte“ und „(11) Sachanlagen“ des Konzernabschlusses 2025.

Vermögenswerte und Prozesse sind mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden, wenn sie wesentliche Komponenten darstellen, die für die Durchführung einer Wirtschaftstätigkeit erforderlich sind. Folglich werden Investitionen in Schiffe und Container inklusive in Nutzungsrechte für Charterschiffe und gemietete Container, die im Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ anfallen, grundsätzlich im Zähler der CapEx-Kennzahl berücksichtigt. In Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.16 „Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“ werden Investitionen in Hafenterminals inkl. Konzessionen und Kundenbeziehungen (bei Unternehmenserwerben) sowie Grundstücke, Infrastruktur und Anlagen für die Be- und Entladung beziehungsweise Umladung von Gütern (Containerbrücken, Portalkräne, Portalhubwagen beziehungsweise Reach Stacker sowie Gabelstapler und Lkw) berücksichtigt. Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.6 werden alle Investitionen in Sachanlagen und Nutzungsrechte erfasst, im Wesentlichen Lkw und Chassis.

Die taxonomiefähigen CapEx betragen 2.571,2 Mio. EUR beziehungsweise 96,5 % (Vorjahr: 4.619,5 Mio. EUR beziehungsweise 98,9 %) der CapEx des Konzerns. Diese stehen im Wesentlichen (2.498,5 Mio. EUR beziehungsweise 93,4 % der CapEx des Konzerns) im Zusammenhang mit Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 (Kategorie a und b).

Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 können CapEx grundsätzlich unmittelbar einzelnen Schiffen zugeordnet werden. CapEx in Container lassen sich nicht eindeutig einzelnen Schiffen zuordnen und werden daher grundsätzlich anteilig über einen Verteilungsschlüssel auf Basis der tatsächlich transportierten Mengen je Schiff berücksichtigt.

Die CapEx in Schiffe, welche die technischen Bewertungskriterien der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 einhalten, sowie die anteiligen Investitionen in Container lagen bei 650,5 Mio. EUR beziehungsweise 24,4 % (Vorjahr: 1.425,4 Mio. EUR beziehungsweise 30,5 %) der CapEx des Konzerns. Im aktuellen Geschäftsjahr konnten für die gecharterten Schiffe keine ausreichenden Belege zum Nachweis der Einhaltung aller technischen Bewertungskriterien von externen Dritten bereitgestellt werden. Die Charterschiffe wurden daher für das aktuelle Geschäftsjahr vollständig als nicht taxonomiekonform eingestuft.

Unter Pläne zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten fallen Investitionen in den Neubau von 24 hocheffizienten mit Dual-Fuel und Ammoniak betriebenen Containerschiffen. Dabei werden zwölf Neubauten mit einer Kapazität von je 16.800 TEU und weitere zwölf Schiffe mit einer Kapazität von je 9.200 TEU gebaut. Die Schiffe werden in den Jahren 2027 bis 2029 ausgeliefert und im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 eingesetzt. Zusätzlich wurde eine Maßnahme zur Umrüstung von fünf 10.100 TEU-Charterschiffen auf





einen Methanol-Antrieb sowie die Ausstattung mit neuen Propellern im Jahr 2024 vertraglich abgeschlossen. Diese Maßnahme soll 2026 beginnen.

Im Geschäftsjahr 2025 hat Hapag-Lloyd acht hocheffiziente Dual-Fuel-Methanol-Containerschiffe mit einer Kapazität von je 4.600 TEU bestellt. Die Auslieferung erfolgt in den Jahren 2028 bis 2029, während die erste Anzahlung im Jahr 2026 erfolgt und der überwiegende Teil der Investitionsausgaben in den Folgejahren anfällt.

Die CapEx im Jahr 2025 für Schiffe, die bei Inbetriebnahme voraussichtlich einen wesentlichen Beitrag zum Klimaziel Klimaschutz beitragen und die entsprechenden DNSH-Kriterien erfüllen werden, belaufen sich auf 168,0 Mio. EUR beziehungsweise 6,3 % (Vorjahr: 258,4 Mio. EUR beziehungsweise 5,5 %) der CapEx des Konzerns, welche als taxonomiekonform berücksichtigt werden. Der gesamte Kapitalaufwand, der während der Laufzeit der CapEx-Pläne voraussichtlich anfallen wird, beträgt rund 6,3 Mrd. EUR.

Da Hapag-Lloyd den Mindestschutz seit dem Jahr 2024 erfüllt, betragen die taxonomiekonformen CapEx 650,5 Mio. EUR beziehungsweise 24,4 % (Vorjahr: 1.683,8 Mio. EUR beziehungsweise 36,0 %) der CapEx des Konzerns.

Die Wirtschaftstätigkeiten CCM 6.5. „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“, CCM 6.6 „Güterbeförderung im Straßenverkehr“, CCM 6.12 „Nachrüstung von Schiffen für die Personen- und Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“, CCM 6.16 „Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“, CCM 7.2 „Renovierung bestehender Gebäude“ sowie CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ gehören weiterhin zum Tätigkeitsbereich von Hapag-Lloyd. Im Hinblick auf die

Gesamtwirtschaftlichkeit werden sie jedoch vor dem Hintergrund der Omnibus-Initiative als unwesentlich eingestuft und daher im Berichtsjahr nicht ausgewiesen.

Für den Meldebogen zur CapEx-Kennzahl wird auf Abschnitt [2.3.11. Übersicht über Umsatzerlöse, CapEx und OpEx entsprechend der Taxonomie-Verordnung](#) verwiesen.

### 2.3.10. OpEx-Kennzahl Definition und Überleitung

Die OpEx-Kennzahl ist definiert als taxonomiefähige beziehungsweise taxonomiekonforme OpEx (Zähler) geteilt durch die gesamten Taxonomie-OpEx (Nenner).

Die Taxonomie-OpEx bestehen aus direkten, nicht kapitalisierten Kosten, die sich auf Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur sowie sämtliche anderen direkten Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens beziehen. Dazu gehören:

- Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, die in der Berichtsperiode in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwand erfasst wurden. In Übereinstimmung mit dem Konzernabschluss (IAS 38.126) umfasst dies alle nicht aktivierten Ausgaben, die direkt den Forschungs- oder Entwicklungsaktivitäten zuzuordnen sind.
- Das Volumen der nicht aktivierten Leasingverhältnisse wurde nach IFRS 16 ermittelt und beinhaltet Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse von geringem Wert (siehe Kapitel [Sonstige Erläuterungen / \(31\) Leasing](#) im Konzernabschluss 2025. Auch wenn Leasingverhältnisse von geringem Wert nicht explizit in der Delegierten Verordnung zu

Artikel 8 erwähnt werden, hat Hapag-Lloyd die Gesetzgebung so interpretiert, dass diese Leasingverhältnisse einzubeziehen sind.

- Wartungs- und Reparaturkosten und andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens wurden auf Grundlage der Sachkonten gemäß Hauptbuch ermittelt. Die entsprechenden Aufwendungen finden sich in der Gewinn- und Verlustrechnung sowohl in den Transportaufwendungen als auch im sonstigen betrieblichen Ergebnis. Die Wartungs- und Reparaturkosten beinhalten auch Aufwendungen für Gebäudesanierungsmaßnahmen.

Zu den berücksichtigten OpEx gehören in der Regel Kosten für Dienstleistungen und Materialkosten für die tägliche Instandhaltung sowie für regelmäßige und ungeplante Wartungs- und Reparaturmaßnahmen. Diese Kosten werden direkt dem Sachanlagevermögen zugeordnet.

Zu den berücksichtigten OpEx gehören nicht die Ausgaben für den täglichen Betrieb der Vermögenswerte des Sachanlagevermögens, wie beispielsweise Aufwendungen für Brennstoffe, Handling und Haulage oder Personalaufwendungen.

Direkte Kosten für Schulungen und sonstige Anpassungserfordernisse bei den Arbeitskräften sind weder im Nenner noch im Zähler enthalten. Der Grund dafür ist, dass Anhang I der Delegierten Verordnung zu Artikel 8 diese Kosten nur im Zähler aufführt, was eine mathematisch sinnvolle Berechnung der OpEx-Kennzahl nicht zulässt.

Der Zähler der OpEx-Kennzahl besteht wie der Zähler der CapEx-Kennzahl aus den Kategorien a) bis c) taxonomiefähiger beziehungsweise taxonomiekonformer OpEx. Die entsprechenden Ausführungen zu den Kategorien taxonomiefähiger beziehungsweise taxonomiekonformer Investitionsausgaben gelten in Bezug auf die OpEx entsprechend.





**Berichterstattung**

Im Geschäftsjahr 2025 beliefen sich im Hapag-Lloyd Konzern die gesamten Taxonomie-OpEx auf 1.132,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1.182,7 Mio. EUR).

Die taxonomiefähigen OpEx betragen 1.011,8 Mio. EUR beziehungsweise 89,3 % (Vorjahr: 1.041,1 Mio. EUR beziehungsweise 88,0 %) der Taxonomie-OpEx des Konzerns. Diese stehen im Wesentlichen (848,6 Mio. EUR beziehungsweise 74,9 %) im Zusammenhang mit Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ (Kategorie a). Im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion entfallen 120,9 Mio. EUR beziehungsweise 10,7 % auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 8.1 „Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten“ (Vorjahr: 116,7 Mio. EUR beziehungsweise 9,9 %).

Die Wirtschaftstätigkeiten CCM 6.5. „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“, CCM 6.16 „Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“, CCM 7.2 „Renovierung bestehender Gebäude“ sowie CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ gehören weiterhin zum Tätigkeitsbereich von Hapag-Lloyd. Im Hinblick auf die Gesamtwirtschaftlichkeit werden sie jedoch vor dem Hintergrund der Omnibus-Initiative als unwesentlich eingestuft und daher im Berichtsjahr nicht ausgewiesen.

Die OpEx in Schiffe, welche die technischen Bewertungskriterien der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 einhalten, lagen bei 169,5 Mio. EUR beziehungsweise 15,0 % der OpEx des Konzerns gemäß EU-Taxonomie. Im aktuellen Geschäftsjahr konnten für die gecharterten Schiffe keine ausreichenden Belege zum Nachweis der Einhaltung aller technischen Bewertungskriterien von externen Dritten bereitgestellt werden. Die Charterschiffe wurden daher für das aktuelle Geschäftsjahr

vollständig als nicht taxonomiekonform eingestuft. Für die Wirtschaftstätigkeit CCM 8.1 konnte die Einhaltung der technischen Bewertungskriterien nicht nachgewiesen werden.

Da Hapag-Lloyd die Einhaltung des Mindestschutzes seit dem Jahr 2024 nachweisen kann, betragen die taxonomiekonformen OpEx insgesamt 169,5 Mio. EUR beziehungsweise 15,0 % (Vorjahr: 261,2 Mio. EUR beziehungsweise 22,1 %) der OpEx des Konzerns gemäß EU-Taxonomie.

Für den Meldebogen zur OpEx-Kennzahl wird auf Abschnitt [2.3.11. Übersicht über Umsatzerlöse, CapEx und OpEx entsprechend der Taxonomie-Verordnung](#) verwiesen.

**2.3.11. Übersicht über Umsatzerlöse, CapEx und OpEx entsprechend der Taxonomie-Verordnung**

**Zusammenfassende KPI**

**Geschäftsjahr (2025)**

KPI	Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeit nach Umweltzielen														Taxonomiekonforme Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr (2024)	Anteil taxonomiekonformer Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr (2024)	
	Insgesamt	Anteil taxonomiefähiger Tätigkeiten	Taxonomiekonforme Tätigkeiten	Anteil taxonomiekonformer Tätigkeiten	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Anteil der ermöglichenen Tätigkeit	Anteil der Übergangstätigkeiten	Nicht bewertete nicht wesentliche Tätigkeiten				
	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	Mio. EUR			%
<b>Umsatz</b>	18.632,8	97,8 %	2.633,9	14,1 %	14,1 %	-	-	-	-	-	-	-	-	2.682,0	14,0 %		
<b>CapEx</b>	2.665,4	93,4 %	650,5	24,4 %	24,4 %	-	-	-	-	-	-	-	-	1.683,8	36,0 %		
<b>OpEx</b>	1.132,6	85,6 %	169,5	15,0 %	15,0 %	-	-	-	-	-	-	-	-	261,2	22,1 %		





## Umsatzerlöse

Gemeldeter KPI (Umsatz)

Geschäftsjahr (2025)

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomiefähiger KPI (Anteil des taxonomiefähigen Umsatzes)		Taxonomiekonformer KPI (Anteil des taxonomiekonformen Umsatzes)		Umweltziele der taxonomiekonformen Tätigkeiten							Taxonomiekonformer Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten
		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	
(1)	(2)	%	Mio. EUR	%	%	%	%	%	%	%	(Ggf. E)	(Ggf. T)	%
Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenerbetrieb und Hilfstätigkeiten	CCM 6.10	97,8 %	2.633,9	14,1 %	14,1 %	-	-	-	-	-	-	T	14,4 %
<b>Summe der Konformität nach Ziel</b>					<b>14,1 %</b>	-	-	-	-	-			
<b>KPI-Gesamtwert (Umsatz)</b>		<b>97,8 %</b>	<b>2.633,9</b>	<b>14,1 %</b>	<b>14,1 %</b>	-	-	-	-	-			<b>14,4 %</b>

## CapEx

Gemeldeter KPI (CapEx)

Geschäftsjahr (2025)

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomiefähiger KPI (Anteil der taxonomiefähigen CapEx)		Taxonomiekonformer KPI (Anteil der taxonomiekonformen CapEx)		Umweltziele der taxonomiekonformen Tätigkeiten							Taxonomiekonformer Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten
		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	
(1)	(2)	%	Mio. EUR	%	%	%	%	%	%	%	(Ggf. E)	(Ggf. T)	%
Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenerbetrieb und Hilfstätigkeiten	CCM 6.10	93,4 %	650,5	24,4 %	24,4 %	-	-	-	-	-	-	T	26,1 %
<b>Summe der Konformität nach Ziel</b>					<b>24,4 %</b>	-	-	-	-	-			
<b>KPI-Gesamtwert (CapEx)</b>		<b>93,4 %</b>	<b>650,5</b>	<b>24,4 %</b>	<b>24,4 %</b>	-	-	-	-	-			<b>26,1 %</b>





## OpEx

Gemeldeter KPI (OpEx)

Geschäftsjahr (2025)

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie- fähiger KPI (Anteil des taxonomie- fähigen OpEx)	Taxonomie- konformer KPI (Geldwert des OpEx)	Taxonomie- konformer KPI (Anteil des taxonomie- konformen OpEx)	Umweltziele der taxonomiekonformen Tätigkeiten								Taxonomie- konformer Anteil der taxonomie- fähigen Tätig- keiten
					Klimaschutz	Anpassung an den Klima- wandel	Wasser	Kreislaufwirt- schaft	Umweltver- schmutzung	Biologische Vielfalt	Ermöglichende Tätigkeit	Übergangs- tätigkeit	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
		%	Mio. EUR	%	%	%	%	%	%	%	(Ggf. E)	(Ggf. T)	%
Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafенbetrieb und Hilfstätigkeiten	CCM 6.10	74,9 %	169,5	15,0 %	15,0 %	-	-	-	-	-	-	T	20,0 %
Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten	CCM 8.1	10,7 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	T	-
<b>Summe der Konformität nach Ziel</b>					<b>15,0 %</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>			
<b>KPI-Gesamtwert (OpEx)</b>		<b>85,6 %</b>	<b>169,5</b>	<b>15,0 %</b>	<b>15,0 %</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>			<b>20,0 %</b>





### 3. SOZIALE INFORMATIONEN

Hapag-Lloyd betrachtet seine Mitarbeitenden und Partner entlang der Wertschöpfungskette als fundamentale Grundlage eines erfolgreichen und nachhaltigen Geschäftsbetriebs. Dieses Kapitel stellt die Verpflichtung des Unternehmens dar, ein inklusives Arbeitsumfeld zu fördern und verantwortungsvolle Praktiken im globalen Betrieb umzusetzen. Das Unternehmen schafft gezielt eine Unternehmenskultur, in dem sich Talente optimal entwickeln können, und wendet sowohl in der eigenen Geschäftstätigkeit als auch in der Wertschöpfungskette hohe Standards zum Schutz der Menschenrechte an. Umfassende Gesundheitsschutz- und Sicherheitsprotokolle gewährleisten den Schutz aller Mitarbeitenden – sowohl an Land als auch auf See – und demonstrieren Hapag-Lloyds konsequentes Engagement für den Arbeitsschutz. Durch systematische Sicherheitsmaßnahmen in den Terminalanlagen stellt das Unternehmen die Betriebskontinuität sicher und schützt gleichzeitig alle am Betrieb beteiligten Stakeholder.

#### *S1-1, S2-1, MDR-P*

Um die wesentlichen IROs im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens und der Wertschöpfungskette erfolgreich zu managen, hat Hapag-Lloyd sechs Konzepte eingeführt:



	Überwachungsprozess	Anwendungsbereich	Verantwortlichkeit	Standards / Initiativen	Einbindung von Interessenträgern	Verfügbarkeit
<b>Globale Ethikrichtlinie</b>	Die Globale Ethikrichtlinie wird jährlich überprüft und, falls erforderlich, als Standardbestandteil des IKS von Hapag-Lloyd aktualisiert.	Sie gilt für die Hapag-Lloyd AG und alle Gesellschaften, an denen die Hapag-Lloyd AG direkt oder indirekt die Mehrheit der Anteile/Stimmrechte hält oder die unternehmerische Kontrolle ausübt.	Managing Director Global HR	<ul style="list-style-type: none"> <li>ILO-Kernarbeitsnormen</li> <li>Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen</li> <li>Generell verfolgt die Globale Ethikrichtlinie den Ansatz, jeden Mitarbeitenden daran zu erinnern, die geltenden Gesetze und Vorschriften zu beachten, und hält sich so indirekt an verschiedene Standards und Initiativen.</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt.	Website und Intranet von Hapag-Lloyd
<b>Lieferanten-Verhaltenskodex</b>	Die Lieferanten erkennen an, dass Hapag-Lloyd beschließen kann, sie in Monitoring-Aktivitäten wie Selbstbeurteilungen, Audits und Prüfungen der Dokumentation einzuschließen.	Der Lieferanten-Verhaltenskodex (Supplier Code of Conduct, SCoC) gilt für Lieferanten, Subunternehmer und alle anderen Dritten, die an der Erfüllung von Verträgen und Aufträgen des Segments Linienschifffahrt von Hapag-Lloyd beteiligt sind, sowie für externe Managementgesellschaften von Hapag-Lloyd-Schiffen.	Senior Managing Director Global Procurement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Internationale Charta der Menschenrechte</li> <li>ILO-Erklärung über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit</li> <li>ILO-Kernarbeitsnormen</li> <li>ILO-Seearbeitsübereinkommen (MLC)</li> <li>UNGP</li> <li>Leitsätze für multinationale Unternehmen der OECD</li> <li>OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln</li> <li>Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt.	Hapag-Lloyd-Website
<b>Grundsatzerklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“</b>	Die Grundsatzerklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“ wird laufend überprüft und aktualisiert, wenn es wesentliche Änderungen im Zusammenhang mit Risiken, Prozessen und / oder Maßnahmen gibt.	Segment Linienschifffahrt	Der Vorstand ist verantwortlich und hat den Menschenrechtsbeauftragten für die Überwachung der Umsetzung beauftragt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Internationale Charta der Menschenrechte</li> <li>ILO-Erklärung über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit</li> <li>ILO-Kernarbeitsnormen</li> <li>ILO-MLC</li> <li>Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See</li> <li>UNGP</li> <li>Leitsätze für multinationale Unternehmen der OECD</li> <li>Minamata-Übereinkommen zu Quecksilber</li> <li>Stockholmer Übereinkommen über persistente organische Schadstoffe</li> <li>Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung</li> <li>MARPOL</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt.	Hapag-Lloyd-Website und Lieferanten-Verhaltenskodex von Hapag-Lloyd
<b>ISM Manual</b>	Hapag-Lloyd überwacht ständig nationale und internationale Vorschriften. Das ISM Manual wird regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst.	Das gesamte Personal, das unter der Verantwortung der Schiffsleitung steht, sowie für die vom Hapag-Lloyd Flottenmanagement geführten Tätigkeiten an Land. An Bord der Schiffe gilt es für alle Personen, die am Sicherheitsmanagement und Umweltschutz beteiligt sind.	Senior Director Fleet Management	<ul style="list-style-type: none"> <li>ISM-Code</li> <li>Ship Energy Efficiency Management Plan</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt.	Jedes Besatzungsmitglied hat je nach Aufgaben- und Verantwortungsbereich einen direkten Zugang zum Sicherheitsmanagementsystem als Teil des ISM Manual und zu den begleitenden Veröffentlichungen. Alle Besatzungsmitglieder werden mit dem Sicherheitssystem auf dem jeweiligen Schiff vertraut gemacht, indem sie mit dem Sicherheitsmanagementsystem und den zusätzlichen schiffsinternen Dokumenten arbeiten.



	Überwachungsprozess	Anwendungsbereich	Verantwortlichkeit	Standards / Initiativen	Einbindung von Interessenträgern	Verfügbarkeit
<b>Academy Playbook</b>	Das Academy Playbook wird regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst.	Mitarbeitende im Segment Linienschifffahrt (außer ATL und Seefahrer)	Vorsitz der Hapag-Lloyd Academy	Dieses Konzept referenziert keine spezifischen Standards oder Initiativen Dritter.	Das Dokument wurde von internen Stakeholdern innerhalb der Hapag-Lloyd Academy erstellt.	Hapag-Lloyds Intranet
<b>Corporate Security Policy</b>	Es werden regelmäßige Überprüfungen durchgeführt, um die Einhaltung des regulatorischen Rahmenwerks zu verifizieren, die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen zu bewerten und Verbesserungsvorschläge einzubinden sowie die Relevanz und Wirksamkeit des Konzeptes unter sich verändernden organisatorischen und betrieblichen Anforderungen zu gewährleisten.	HGT Latin America und alle seine Geschäftseinheiten, einschließlich des eigenen und des Vertragspersonals, der Kunden, Nutzer und all derer, die Einfluss auf die Vermögenswerte von HGT und seinen Tochtergesellschaften ausüben können.	Geschäftsführung für die jeweilige Geschäftseinheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code</li> <li>Gesetzliche und Verwaltungsvorschriften, die für die jeweiligen Terminals gelten</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzeptes beteiligt.	Hapag-Lloyd-Website

**S1-4, MDR-A**

Um die wesentlichen IROs im Bereich der Belegschaft des Unternehmens umfassend zu adressieren, hat Hapag-Lloyd ein Maßnahmenpaket entwickelt und implementiert. Diese Initiativen beinhalten:

- Förderung der Chancengleichheit für Frauen
- Erleichterung des Zugangs zu Schulungen für alle Mitarbeitenden im Segment Linienschifffahrt
- Förderung der Menschenrechte in der eigenen Geschäftstätigkeit
- Our Way of Working@Hapag-Lloyd

Ziel dieser Maßnahmen ist es, die wesentlichen Themen Vielfalt, Weiterbildung und Kompetenzentwicklung, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz, Arbeitszeit, Unternehmenskultur und Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben aktiv zu adressieren. Die kontinuierliche Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen und

Initiativen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Fachbereiche. Im Rahmen der Sitzungen des Nachhaltigkeitsausschusses (Sustainability Committee, SC) wird das Gremium hierzu über einen aktuellen Stand informiert. Abgesehen von den oben beschriebenen spezifischen ESRS-konformen Maßnahmen hat Hapag-Lloyd keine übergreifenden und globalen Maßnahmen durchgeführt, um Auswirkungen auf die eigene Belegschaft zu verhindern oder zu mindern. Derzeit hat Hapag-Lloyd keine weiteren spezifischen Maßnahmen, um wesentliche Risiken zu mindern, die sich aus den Auswirkungen und Abhängigkeiten der eigenen Belegschaft ergeben könnten. Das Unternehmen hat verpflichtende, webbasierte Schulungen zu Vielfalt, Gleichbehandlung und Inklusion (DEI) eingeführt, um die Chancen im Zusammenhang mit der Förderung von Vielfalt zu nutzen. Zudem hat Hapag-Lloyd die Reihe Diversity Dialogues gestartet, in der bestimmte Facetten aus dem Themenbereich DEI weiter diskutiert werden.

**Kennzahlen S1-6, S1-7**

In diesem Abschnitt sind detaillierte demografische Informationen und Beschäftigungsbedingungen für die Arbeitskräfte von Hapag-Lloyd aufgeführt.

**Anzahl der Mitarbeitenden nach Geschlecht**

Geschlecht	Personenzahl 2025	Personenzahl 2024
Männlich	11.351	10.513
Weiblich	6.765	6.390
Divers	1	2
<b>Gesamt</b>	<b>18.117</b>	<b>16.905</b>



## Informationen über Mitarbeitende nach Art des Vertrags und Geschlecht

Personenzahl	2025				2024			
	Männlich	Weiblich	Divers	Mitarbeitende gesamt	Männlich	Weiblich	Divers	Mitarbeitende gesamt
Anzahl der Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverträgen	8.826	6.345	1	15.172	8.553	6.053	2	14.608
Anzahl der vorübergehend Beschäftigten	1.432	328	–	1.760	1.091	250	–	1.341
Anzahl der Abrufkräfte	1.093	92	–	1.185	869	87	–	956
<b>Gesamt</b>	<b>11.351</b>	<b>6.765</b>	<b>1</b>	<b>18.117</b>	<b>10.513</b>	<b>6.390</b>	<b>2</b>	<b>16.905</b>

## Anzahl der Mitarbeitenden in Ländern, in denen das Unternehmen mindestens 50 Mitarbeitende hat, die mindestens 10 % der Gesamtzahl der Mitarbeitenden ausmachen

Land	Personenzahl 2025	Personenzahl 2024
Deutschland	4.134	3.822
Indien	2.807	2.476
<b>Gesamt</b>	<b>6.941</b>	<b>6.298</b>

## Mitarbeitendenfluktuation

	2025	2024
Anzahl der Mitarbeitenden, die den Konzern verlassen haben	1.585	1.741
Mitarbeitendenfluktuationsrate	8,7 %	10,3 %

Die Anzahl der Fremdarbeitskräfte beträgt 2.861 (2024: 2.126).

## MDR-M

Im Segment Linienschifffahrt steht die Mehrheit der Daten zu Mitarbeitenden und Fremdarbeitskräften von Hapag-Lloyd in zentralisierten Systemen zur Verfügung. Vervollständigt wurden die Zahlen durch die Ergebnisse der dezentralen Datenerhebung bei allen juristischen Personen (hauptsächlich aus dem Segment Terminal & Infrastruktur). Die

Zahl der Mitarbeitenden beinhaltet auch Auszubildende und Personen, die im Rahmen eines Dualen Studiums angestellt sind. Ein Anstieg der Mitarbeitenden sowie der Fremdarbeitskräfte ist insbesondere auf den Ausbau des Landpersonals im Segment Linienschifffahrt sowie der Übernahme eines französischen Seehafenterminals in Le Havre im abgeschlossenen Geschäftsjahr zurückzuführen. Die Zahl der Mitarbeitenden wird als Personenzahl zum Ende des Berichtszeitraums ausgewiesen. Abweichend davon wird die Zahl der Fremdarbeitskräfte und Abrufkräfte für bestimmte Standorte, vorrangig Terminals und Inlandlogistik, nach einer abweichenden Methodik berechnet. Anstelle des stichtagsbezogenen Personalbestands wird die Gesamtanzahl der Personen berichtet, die im letzten Monat des Berichtszeitraums am Standort tätig waren. Neben einer besseren Abbildung der tatsächlichen Personenzahl gegenüber fluktuierenden Stichtagsdaten ist dies bei den Fremdarbeitskräften auch abhängig von der Granularität der zur Verfügung gestellten Daten der Drittunternehmen, welche diese Arbeitskräfte bereitstellen. Diese Methodik wird für Abrufkräfte bei einem Standort angewendet, bei den Fremdarbeitskräften sind es acht Standorte.

Die **Mitarbeitendenfluktuationsrate** wird ermittelt, indem die Anzahl der Mitarbeitenden, die im Laufe des Jahres ausgeschieden sind

– unabhängig davon, ob dieses Ausscheiden durch den Arbeitgeber oder die Mitarbeitenden veranlasst wurde (ohne auslaufende Verträge) –, durch die durchschnittliche Gesamtzahl der Mitarbeitenden für den Berichtszeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025 geteilt wird.

Die **Anzahl der Fremdarbeitskräfte** umfasst Mitarbeitende, die von dritten Arbeitgebern zur Verfügung gestellt werden, zum Beispiel Hafendarbeitende, Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Gebäudemanagement und Leihfahrer beziehungsweise -fahrerinnen für Lastkraftwagen. Leiharbeitskräfte sind eingeschlossen; externe Gesellschaften, die Dienstleistungen erbringen, sowie Selbständige sind ausgeschlossen, da sie nicht Teil der Belegschaft sind.

Innerhalb des Segments Terminal & Infrastruktur wird ein Teil der Hafendarbeitenden als Abrufkräfte gezählt. An einigen Standorten werden Hafendarbeitende von Drittunternehmen zugewiesen und daher als Fremdarbeitskräfte gezählt. Darüber hinaus arbeitet eine kleinere Anzahl von Fremdarbeitskräften als Leihfahrer beziehungsweise -fahrerinnen für die Lkw-Dienste von Hapag-Lloyd.

Die ausgewiesenen Informationen über die Mitarbeitenden sind mit der Zahl im Jahresabschluss verknüpft, die im Kapitel über die **Grundlagen des Konzerns** als Teil des Lageberichts offengelegt wird.





### 3.1. Personalentwicklung und Vielfalt

#### 3.1.1. Personalentwicklung

*MDR-P, MDR-A, S1 SBM-3*

Bei Hapag-Lloyd ist die strategische Entwicklung von Fähigkeiten und Kompetenzen der Mitarbeitenden eine Priorität, die durch die Überzeugung, in die Menschen zu investieren und sowohl persönliche als auch unternehmensbezogene Fähigkeiten zu verbessern, unterstrichen wird. Die Hapag-Lloyd Academy ist eine wichtige Institution für die Erreichung dieses Ziels und soll individuell zugeschnittene Lernerlebnisse entwickeln, die eine zukunftsfähige Organisation fördern.

Der Ansatz der Academy folgt einem umfangreichen Rahmenwerk, wie im **Academy Playbook** beschrieben, das sich auf die wesentliche positive Auswirkung einer Förderung der Entwicklung von Mitarbeitenden durch Schulungen bezieht. Die Maßnahme **Erleichterung des Zugangs zu Schulungen für alle Mitarbeitenden im Segment Linienschifffahrt** führt zu dieser positiven Auswirkung. Durch das Angebot individueller Lernpfade verbessert Hapag-Lloyd die persönlichen und beruflichen Kompetenzen der Mitarbeitenden, was bessere Karrierechancen und ein höheres Bildungsniveau mit sich bringt. Das im Jahr 2020 eingeführte Lernmanagement-System (LMS) unterstützt diese Bemühungen und bietet den Mitarbeitenden im Segment Linienschifffahrt<sup>1</sup> einen direkten Zugang zu zahlreichen internen Schulungsmaßnahmen. Die Schulungsprogramme der Academy bieten eine Reihe verschiedener Modalitäten, von Online-Einheiten für selbständiges Lernen über persönliche Einheiten und Workshops, um Lernstilen und -präferenzen gerecht zu werden. Die Schulungsinhalte stehen dem gesamten Personal (an Land) offen, die Online-Angebote sind auch für alle Mitarbeitenden auf See verfügbar. Um das Lernangebot weiterzuentwickeln, plant Hapag-Lloyd eine

<sup>1</sup> Ausgenommen ATL

kontinuierliche Verbesserung des LMS, Lehrpläne für berufliche und persönliche Kompetenzen sowie neue und optimierte Schulungsmaßnahmen. Erste Lernpfade innerhalb der einzelnen Funktionen wurden bereits im Learning Campus für Bereiche wie Commercial, Digital, Data, Sustainability, IT und Finance eingeführt. Weitere Pfade für Procurement, Trade Management, Network & Operations sowie Global Quality and Process Excellence befinden sich in der Entwicklung. Es handelt sich um einen laufenden Prozess, da Hapag-Lloyd die Fähigkeiten und Kompetenzen seiner Mitarbeitenden kontinuierlich verbessern möchte. 2025 hat die Academy SAiL (Steaming Ahead in Leadership) gestartet, ein umfassendes Programm für die Führungskräfteentwicklung, an dem das gesamte Landmanagement teilnehmen kann. SAiL soll über drei individuelle Programme die zukunftsfähigen unternehmensbezogenen Fähigkeiten aufbauen: Navigating Oceans für Vorstandsmitglieder und Senior / Managing Directors, Charting Course für Directors sowie Raising Anchor für Führungskräfte. Mit der Initiative sollen wichtige Fähigkeiten von Führungskräften weiterentwickelt werden, wie strategisches Denken, Coaching-Techniken und effektives Delegieren über alle Unternehmensebenen. Die erste Phase soll 2026 abgeschlossen werden. Neue Manager werden danach in einem Anschlussprogramm geschult.

Hapag-Lloyd bietet **Ausbildungsprogramme** mit umfassender Bildung und praktischer Erfahrung an, insbesondere für Menschen, deren berufliche Laufbahn gerade erst beginnt. Das Ausbildungsprogramm bei Hapag-Lloyd ist eng mit der Förderung der Entwicklung der Mitarbeitenden durch Weiterbildung verbunden und führt zu einem höheren Bildungsniveau und besseren Karrierechancen. Indem Hapag-Lloyd Menschen eine solide Grundlage in einem bestimmten Beruf vermittelt, werden sie in die Lage versetzt, die nötigen Fähigkeiten und Kompetenzen zu erwerben, um beruflich voranzukommen.

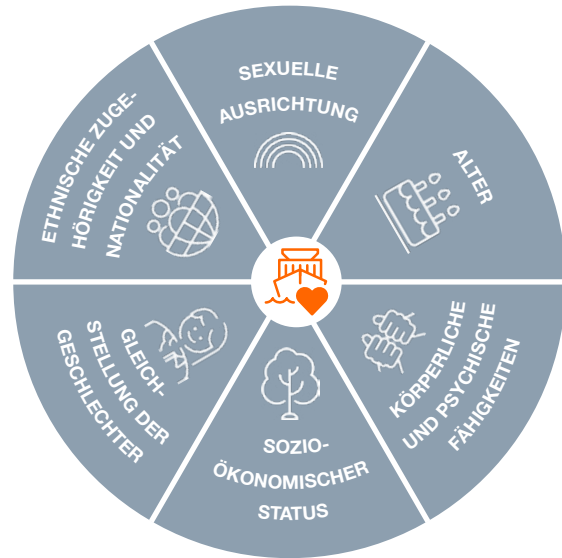
Somit entwickelt das Unternehmen nicht nur seine eigene Pipeline von Talenten, sondern sorgt auch für besser ausgebildete und motivierte Arbeitskräfte, die wiederum das Erreichen der Unternehmensziele unterstützen.

Die **Globale Ethikrichtlinie** von Hapag-Lloyd bildet die Grundlage für eine positive Teamkultur und geht so auf die identifizierte wesentliche Chance ein, die Einbindung, Zusammenarbeit und Bindung der Mitarbeitenden zu fördern. In der Richtlinie wird beschrieben, welches Verhalten Hapag-Lloyd von den Mitarbeitenden erwartet, sowohl intern als auch extern. Sie betont zudem die Bedeutung von fairen Arbeitsbedingungen, Menschenrechten, Vielfalt und Inklusion sowie anderen Prinzipien. Durch die Förderung eines inklusiven Arbeitsumfelds nutzt Hapag-Lloyd das kollaborative Potenzial seiner vielfältigen Belegschaft und fördert eine Feedback-Kultur, die berufliche Entwicklung und Innovation. Führungskräfte spielen eine entscheidende Rolle für das Vorleben von Integrität und unterstützen ein positives Arbeitsumfeld, indem sie hohe Standards vorgeben und inakzeptables Verhalten verhindern.

#### 3.1.2. Vielfalt, Gleichbehandlung und Inklusion

*S1-1, S1-5, MDR-P, MDR-A, MDR-T*

Als internationale Reederei operiert Hapag-Lloyd in einem lebendigen und vielfältigen Arbeitsumfeld, das durch unterschiedliche Perspektiven und wertvolle Erfahrungen geprägt ist. Diese Vielfalt erlaubt es dem Unternehmen, die Möglichkeiten einer global vernetzten Welt erfolgreich zu erschließen und innovative Lösungsansätze zu entwickeln. Die verschiedenen Dimensionen der Vielfalt bei Hapag-Lloyd werden anschaulich im Diversity Wheel dargestellt.



Wie in der **Globalen Ethikrichtlinie** und der **Grundsatzserklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“** ausformuliert ist, duldet Hapag-Lloyd keinerlei Form von Diskriminierung aufgrund von nationaler und ethnischer Herkunft, sozialer Herkunft, Gesundheitszustand, Behinderung, sexueller Orientierung, Alter, Geschlecht, politischer Meinung, Religion oder Ideologie. Ebenso werden sexuelle Belästigung, Kinderarbeit, Zwangsarbeit und erniedrigende Arbeitsbedingungen nicht toleriert.

Hapag-Lloyd ist bestrebt, ein inklusives Arbeitsumfeld zu fördern. Hapag-Lloyd verpflichtet sich, Inklusion und Vielfalt zu fördern und so die Chancengleichheit für alle Mitarbeitenden zu gewährleisten, unabhängig von persönlichen Unterschieden. Durch die Unterstützung vielfältiger Perspektiven und der beruflichen Entwicklung entsteht

ein Arbeitsplatz, der die individuellen Beiträge der Mitarbeitenden zu schätzen weiß und nutzt. Dieser Ansatz ist eng mit der identifizierten Chance verbunden, die Vielfalt zu fördern, was die Bindung, die Produktivität, den Markenwert und die finanzielle Leistung steigert und damit langfristig den Geschäftserfolg unterstützt. Dementsprechend ist DEI ein integraler Bestandteil der Strategie 2030 des Konzerns mit definiertem Ziel. Um diese Prinzipien umzusetzen, bietet das Unternehmen Meldekanäle wie die Speak Up Line an, über die Mitarbeitende Menschenrechtsverletzungen oder diskriminierendes Verhalten melden können, damit der Arbeitsplatz für alle fair und respektvoll ist.

Hapag-Lloyd möchte eine **gleiche Aufteilung der Geschlechter im Talent Development Program (TDP) und im Agile Leadership Program@Hapag-Lloyd (ALPHA)** erreichen. Dieses Ziel steht im Zusammenhang mit den Prinzipien der Globalen Ethikrichtlinie, indem es ein inklusives und vielfältiges Arbeitsumfeld fördert.

Der definierte Zielwert beträgt eine 50 %ige Beteiligung von Frauen beim TDP und ALPHA Programm bis 2030. Im Jahr 2022 betrug der Basiswert 47 % Frauen bei TDP und 37 % bei ALPHA. Der Zielwert basiert auf dem Bestreben, eine echte Geschlechterparität zu erreichen. Im Jahr 2025 lag der Frauenanteil bei 47 % Frauen bei TDP und 39 % bei ALPHA. Der Zielsetzungsprozess fand in Abstimmung mit verschiedenen Interessenträgern statt, einschließlich Mitgliedern des Vorstands und Mitarbeitenden in HR-Funktionen. Die Zielerreichung wird regelmäßig von der Personalabteilung mithilfe eines Diversity-Dashboards überwacht und bewertet, welches quartalsweise erstellt wird. Dabei werden Erkenntnisse aus der bisherigen Leistung identifiziert. Das Ziel und die ihm zugrunde liegenden Kennzahlen haben sich seit der Festlegung nicht verändert, und der Fortschritt stimmt überein mit der ursprünglichen Planung.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat Hapag-Lloyd die Maßnahme **Förderung der Chancengleichheit für Frauen** eingeführt, die verschiedene Initiativen umfasst, welche die berufliche Entwicklung und den Werdegang von Frauen innerhalb des Unternehmens unterstützen. Durch das globale strategische Projekt Diversity@Hapag-Lloyd wurden Maßnahmen umgesetzt wie die Gruppe Women@Hapag-Lloyd, Netzwerkveranstaltungen sowie Schulungen und Programme zur Förderung von Vielfalt und Gleichbehandlung. Die Maßnahmen stehen dem gesamten weiblichen Landpersonal im Segment Linienschiffahrt offen.<sup>2</sup> Die Förderung der Chancengleichheit für Frauen ist ein laufender Prozess, in dem Frauen in ihren individuellen Laufbahnen unterstützt werden.

**Kennzahlen**

S1-9, S1-16

**Vielfalt in Managementprogrammen**

	2025	2024
Anteil weiblicher Mitarbeitenden bei TDP	46,9 %	46,1 %
Anteil weiblicher Mitarbeitenden bei ALPHA	39,0 %	41,2 %

Die unternehmensspezifischen KPI sind von strategischer Relevanz für Hapag-Lloyd, da das Unternehmen dadurch Maßnahmen managen kann, die zum Erreichen der Geschlechterparität bei TDP und ALPHA beitragen.

**MDR-M**

Der Anteil wird berechnet, indem die Anzahl der eingeschriebenen Teilnehmerinnen durch die Gesamtzahl der zum Stichtag 31. Dezember 2025 eingeschriebenen Teilnehmenden geteilt wird.

<sup>2</sup> Ausgenommen ATL

**Geschlechterverteilung auf der obersten Führungsebene**

Personen- anzahl	2025		2024	
	Anzahl der Mitarbeitenden auf der obersten Führungsebene	Anteil der Mitarbeitenden auf der obersten Führungsebene	Anzahl der Mitarbeitenden auf der obersten Führungsebene	Anteil der Mitarbeitenden auf der obersten Führungsebene
Männlich	125	78,6 %	127	82,5 %
Weiblich	34	21,4 %	27	17,5 %
Divers	–	–	–	–
<b>Gesamt</b>	<b>159</b>	<b>100,0 %</b>	<b>154</b>	<b>100,0 %</b>

Das Top-Management von Hapag-Lloyd im Segment Linienschifffahrt umfasst die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands. Im Segment Terminal & Infrastruktur ist das Top-Management definiert als der Vorstand von HGT und die Führungsebene unterhalb des Vorstands sowie der Vorstand und die Senior Vice Presidents bei HGT Latin America.

**Altersverteilung der Mitarbeitenden nach Kategorie**

Personen- zahl	2025		2024	
	Anzahl der Mitarbeitenden	Anteil der Mitarbeitenden gesamt	Anzahl der Mitarbeitenden	Anteil der Mitarbeitenden gesamt
Unter 30 Jahre alt	4.443	24,5 %	4.211	24,9 %
30–50 Jahre alt	10.490	57,9 %	9.861	58,3 %
Über 50 Jahre alt	3.184	17,6 %	2.833	16,8 %
<b>Gesamt</b>	<b>18.117</b>	<b>100,0 %</b>	<b>16.905</b>	<b>100,0 %</b>

**Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle**

	2025	2024
Geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	8 %	6 %

**Jährliche Gesamtvergütungsquote**

	2025	2024
Jährliche Gesamtvergütungsquote (CEO Pay Gap)	116	108
Jährlicher Median der Gesamtvergütung für alle Mitarbeitenden (EUR)	33.384	39.105

**MDR-M** Das unbereinigte geschlechtsspezifische Verdienstgefälle ist definiert als der Unterschied zwischen dem durchschnittlichen Vergütungsniveau von weiblichen und männlichen Mitarbeitenden. Nach Ansicht von Hapag-Lloyd können aus dem unbereinigten geschlechtsspezifischen Verdienstgefälle keine substantziellen Schlussfolgerungen gezogen werden, da es Faktoren wie Komplexität der Stelle, Erfahrungsniveau und geografische Verdienstunterschiede nicht berücksichtigt. Zudem ignoriert es strukturelle Unterschiede bei Arbeitsaufgaben und den Karrierephasen in verschiedenen Gruppen von Mitarbeitenden. Von 2024 auf 2025 wurde eine Steigerung des unbereinigten geschlechtsspezifischen Verdienstgefälles verzeichnet. Dies ist hauptsächlich auf Änderungen in der Datenverfügbarkeit zurückzuführen, die sich aus einer Änderung im Human Resource Management (HRM)-System ergeben, das 2025 weltweit für das Landpersonal im Segment Linienschifffahrt eingeführt wurde. Darüber hinaus hat das Segment Terminal & Infrastruktur sein eigenes HRM-System für sein breites Spektrum an weltweiten Tochtergesellschaften eingeführt, was die Datentransparenz erhöht. Hapag-Lloyd arbeitet an einem Projekt, welches das bereinigte geschlechtsspezifische Verdienstgefälle bewertet und gezielte Strategien zur Gewährleistung von

Verdinstgerechtigkeit entwickelt. Für das Segment Linienschifffahrt sind Daten zur jährlichen Gesamtvergütung in zentralen Systemen für das gesamte Land- beziehungsweise Seepersonal verfügbar. Ergänzt wurden die Zahlen durch die Ergebnisse der dezentralen Datenerhebung bei allen juristischen Personen (hauptsächlich aus dem Segment Terminal & Infrastruktur), die bis dahin nicht berücksichtigt worden waren.

Zur Berechnung des **unbereinigten geschlechtsspezifischen Verdienstgefälles** ermittelt Hapag-Lloyd die Differenz zwischen den durchschnittlichen Bruttostundenlöhnen der männlichen und der weiblichen Mitarbeitenden und teilt diese durch den durchschnittlichen Bruttostundenlohn der männlichen Beschäftigten.

Der **jährliche Median der Gesamtvergütung für alle Mitarbeitenden** basiert auf den Gesamtvergütungsdaten auf Ebene der einzelnen Beschäftigten, ausgenommen sind Mitglieder des Vorstands. Zur Vergütung gehören das Grundgehalt, Geldleistungen sowie die direkte Vergütung. Da sie im Zusammenhang mit dieser KPI unwesentlich sind, wurden Dienstwagen und Zulagen für temporär bei anderen Hapag-Lloyd Geschäftseinheiten eingesetzte Mitarbeitende nicht berücksichtigt. Die Rentenbeiträge folgen festen betrieblichen oder gesetzlichen Modellen. Diese Modelle begründen keine Gefahr der Diskriminierung aufgrund des Geschlechts oder anderer Merkmale. Die Beiträge richten sich entweder nach der Höhe des Gehalts oder nach anderen objektiven Kriterien. Die Pensionsaufwendungen des Arbeitgebers sind nicht enthalten. Alle Beiträge der Mitarbeitenden zu staatlichen und betrieblichen Altersversorgungssystemen werden bei der Berechnung des geschlechtsspezifischen Verdienstgefälles in den Vergütungsdaten berücksichtigt.





Die **jährliche Gesamtvergütungsquote** basiert auf tatsächlichen Zahlen des HRM-Systems. Die KPI wird berechnet, indem die jährliche Gesamtvergütung der höchstbezahlten Person bei Hapag-Lloyd durch den Median der jährlichen Gesamtvergütung der Mitarbeitenden geteilt wird, exklusive der höchstbezahlten Person.

Die zugrunde liegende Zahl der Abrufkräfte basiert auf der Methodik, wie im Kapitel 3 unter dem Abschnitt [Kennzahlen S1-6, S1-7](#) beschrieben.

## 3.2. Menschen- und Arbeitsrechte

### 3.2.1 Menschen und Arbeitsbedingungen

#### G1-1, S1-1, MDR-P

„We care. We move. We deliver.“ vermittelt Unternehmenswerte, die durch die **Globale Ethikrichtlinie** eingeführt und gefördert werden. Diese Werte bilden die Grundlage der Unternehmenskultur und leiten das Handeln als verantwortungsvolles und wertorientiertes Unternehmen. Indem Hapag-Lloyd eine Unternehmenskultur fördert, die Wert auf Vielfalt, Inklusion und soziale Verantwortung legt, kann sich dies positiv auf die Gesellschaft auswirken. Eine Vorbildfunktion für andere Unternehmen, die Förderung von mehr Gleichstellung und Vielfalt und die Integration von Menschen unterschiedlicher Herkunft können zu einer Kultur der Inklusion und des Respekts beitragen. Im Jahr 2025 feierte Hapag-Lloyd den „Values Day“ zur Förderung seiner Unternehmenskultur mit vielen Möglichkeiten zur aktiven Teilnahme und zur Darstellung der Unternehmenswerte. In Büros, regionalen Hauptquartieren, auf Schiffen und Terminals kamen Mitarbeitende zusammen und nahmen an dieser Veranstaltung teil.

Hapag-Lloyd legt Wert auf eine wertorientierte Führung, bei der Führungskräfte mit gutem Beispiel vorangehen, Integrität und einen starken Sinn für Ethik fördern sowie eine ehrliche und faire Feedback-Kultur unterstützen. Das Kompetenzmodell des Unternehmens, das acht wertebasierte Verhaltensweisen umfasst, wird für die Entwicklung der Unternehmenskultur eingesetzt und auch in die jährlichen Mitarbeitendengespräche (Global Staff Dialogue, GSD) eingebunden, um eine starke Feedback-Kultur zu fördern. Im Rahmen des GSD führen die Mitarbeitenden regelmäßig strukturierte Gespräche mit ihren Vorgesetzten. Im Rahmen der jährlichen Mitarbeitendengespräche werden individuelle Entwicklungsziele und geeignete Schulungsmaßnahmen festgelegt.

Bereits beim Onboarding-Prozess werden alle Mitarbeitenden mit der Globalen Ethikrichtlinie vertraut gemacht, und es wird eine „Speak up“-Kultur gefördert, damit die Mitarbeitenden ermutigt sind, Fehlverhalten im Bereich Compliance anzusprechen. Hapag-Lloyd bewertet seine Unternehmenskultur über interne Kontrollen, Richtlinien und Prozesse, wie die weltweite Mitarbeitendenbefragung und die Speak Up Line, und ergreift Disziplinarmaßnahmen, wenn Vorgaben nicht eingehalten werden, die bei schwerwiegenden Verstößen bis zur Kündigung des Arbeitsverhältnisses und / oder Anzeige bei den zuständigen Behörden führen können. Im Segment Terminal & Infrastruktur hat HGT Latin America eine Unternehmenskultur auf Basis des eigenen Verhaltenskodex entwickelt. Dieser Kodex hat zentrale Werte definiert: Sicherheit, Ehrlichkeit, Respekt, Verantwortung und Service, die durch Einführungsprozesse, interne Kampagnen und das Leistungsmanagementsystem vermittelt und gefördert wurden. Im Jahr 2025 wurde die Globale Ethikrichtlinie dahingehend überarbeitet, dass sie auch für den Bereich Terminal & Infrastruktur gilt. Der Roll-out ist für 2026 geplant; so soll gewährleistet werden, dass über den gesamten Konzern hinweg eine konsistente Kultur gelebt wird. Nach dem Rebranding

von HGT Latin America und HGT Le Havre wurde eine wertebasierte Kampagne mit den Konzernwerten erfolgreich in allen Gesellschaften in Lateinamerika und Frankreich eingeführt.

In der Globalen Ethikrichtlinie verpflichtet sich Hapag-Lloyd insbesondere zur Förderung fairer Lebens- und Arbeitsbedingungen, wozu auch die Einhaltung lokaler Gesetze zur Arbeitszeit gehört.

#### S1-2, S1-4, S2-1, S2-2

Hapag-Lloyd wendet sich über verschiedene Kanäle an die eigene Belegschaft, um deren Sichtweise zu verstehen und eine Entscheidungsgrundlage für potenzielle oder tatsächliche wesentliche Auswirkungen zu erhalten.

Um eine effektive Kommunikation und die Einbindung aller Mitarbeitenden zu gewährleisten, bindet das Unternehmen das Personal in unterschiedlichen Phasen ein. Beim Seepersonal geschieht dies während der Einsatzplanung, beim Ein- und Ausschiffen sowie im Krankheitsfall. Darüber hinaus gibt es regelmäßige Crew-Meetings, bei denen über Unterstützung gesprochen wird, was den offenen Dialog fördert und einen Einblick in die Perspektive der Seeleute bietet, da sie aufgrund ihrer Arbeitstätigkeit eine erhöhte Risikoexposition haben. Das Personal an Land wird auf individueller Ebene während der GSD-Gespräche sowie durch virtuelle Town Hall Meetings einbezogen. Bei diesen Town Hall Meetings sind die Mitarbeitenden eingeladen, in moderierten Frage- und Antwortrunden Feedback zu geben. Außerdem bindet das Unternehmen die eigenen Arbeitskräfte und die Arbeitnehmendenvertretung über anonyme Umfragen, wie die jährliche Mitarbeitendenbefragung, und durch regelmäßige Meetings mit Arbeitnehmendenvertretungen ein.





Das über diese Kanäle gesammelte Feedback wird entweder während der Meetings oder durch die Umfragen dokumentiert und anschließend ausgewertet. Das Feedback wird von Fall zu Fall in die Entscheidungsfindung einbezogen. Die gesammelten Informationen liefern wertvolle Erkenntnisse, die genutzt werden, um relevante Maßnahmen zu ermitteln. Darüber hinaus werden notwendige Maßnahmen durch die jeweilige Abteilung identifiziert. Die Mitarbeitenden werden über verschiedene Kanäle, zum Beispiel über interne Newsletter, Intranet-Updates und Abteilungsbesprechungen, über die Ergebnisse ihres Feedbacks informiert.

Die Verantwortung für die Einbindung von Mitarbeitenden liegt für Landpersonal bei der Abteilung Global Human Resources unter der Leitung des Managing Director Global Human Resources beziehungsweise für das Seepersonal bei der Abteilung Marine Human Resources unter der Leitung des Managing Director Fleet.

Die Wirksamkeit der Einbindung der Mitarbeitenden wird regelmäßig bewertet. Hervorzuheben ist Hapag-Lloyds jährliche Mitarbeitendenumfrage, mit der die Einbindung der Mitarbeitenden über alle Teams hinweg bewertet wird und die als Feedback-Grundlage für teaminterne Dialoge zum Thema Einbindung und die beeinflussenden Faktoren dient. Daneben stärkt der Prozess für den jährlichen GSD den Dialog zwischen Managern und Mitarbeitenden über die individuelle Leistung, basierend auf der Zielerreichung und der Einhaltung der Werte, und dient ebenfalls zur Bewertung der Wirksamkeit der Einbindung. Zu guter Letzt führt Hapag-Lloyd zu bestimmten Themen Umfragen durch, wie zum Beispiel DEI, welche Erkenntnisse über eng miteinander verknüpfte Einbindungsthemen schaffen. Die Einbindung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette findet auf Ad-hoc-Basis statt.

#### S1 SBM-3, MDR-A, S1-4

Hapag-Lloyd hat verschiedene Initiativen eingeführt, um das Wohlbefinden der Belegschaft zu fördern. Die Initiative **Our Way of Working@Hapag-Lloyd** ist eine wichtige Maßnahme, die ein unterstützendes, flexibles und gesundes Arbeitsumfeld fördert, damit die Mitarbeitenden ihr Berufs- und ihr Privatleben miteinander vereinbaren können. Dies wird durch flexible Arbeitsmöglichkeiten erreicht, beispielsweise ein hybrides Arbeitsmodell, bei dem das Landpersonal bis zu zweimal in der Woche mobil arbeiten kann. Die Initiative wurde global eingeführt und gut angenommen. Unterstützt wird sie durch die Einführung einer globalen Cloud-Lösung und Übergangworkshops, um das mobile Arbeiten zu erleichtern.

Diese Initiative steht auch im Einklang mit der Globalen Ethikrichtlinie, da sie Sicherheit und Gesundheitsschutz fördert. Sie steht allen Mitarbeitenden im Segment Linienschifffahrt offen<sup>3</sup> und ist ein laufender Prozess, in dem bereits Fortschritte bei der Akzeptanz des hybriden Arbeitens und der Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu verzeichnen sind. Teil des Projekts ist die Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur. Eine moderne Software- und Hardware-Ausstattung wie Kollaborationssysteme und Videokonferenz-Anlagen, aber auch zeitgemäße Raumkonzepte, die standortübergreifend sukzessive im Unternehmen umgesetzt werden, gehören dazu. Umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen wurden 2025 im Büro in Gdańsk, Polen, abgeschlossen.

Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd auf seinen Schiffen bessere Internetkapazitäten über Starlink eingeführt, wodurch das psychische Wohlbefinden der Seeleute verbessert wird, damit sie auch auf See Kontakt zu Familien und Freunden halten können. Diese Initiative geht direkt auf die Herausforderungen der Seeleute ein, die unter besonderen Bedingungen arbeiten.

<sup>3</sup> Ausgenommen ATL

#### 3.2.2. Sorgfaltspflicht für Menschenrechte

##### S1-1, S1-3, S1-4, S1-17, S2-1, S2-3, S2-4, MDR-P, MDR-A

Hapag-Lloyd verpflichtet sich, sowohl im eigenen Betrieb als auch entlang der Wertschöpfungskette, die Menschenrechte zu respektieren und jeden Menschen mit Würde und Respekt zu behandeln. Hapag-Lloyd erkennt die Bedeutung der unternehmerischen Sorgfaltspflicht für die Nachhaltigkeit an und hat Prozesse eingeführt, um Risiken für die Menschenrechte zu identifizieren, zu verhindern und zu mildern (siehe Grafik).



Die Verpflichtung des Unternehmens, die Menschen und den Planeten zu schützen, wird von den Unternehmenswerten geleitet: „We care. We move. We deliver.“





Für die **Förderung der Menschenrechte in der eigenen Geschäftstätigkeit** hat Hapag-Lloyd umfassende Schulungsprogramme, verpflichtende Schulungen beim Onboarding und gezielte Schulungen für relevante Abteilungen eingeführt. Die Schulungsinitiativen sollen das Verständnis der Teilnehmenden für die wichtigsten Risiken verbessern und ihnen die notwendigen Fähigkeiten an die Hand geben, um Risiken effektiv zu mindern. Diese Maßnahme gilt für alle Mitarbeitenden im Segment Linienschifffahrt<sup>4</sup> und ist ein laufender Prozess.

Durch diese Schulungsinitiativen macht Hapag-Lloyd einen Schritt zur Entwicklung einer Belegschaft, die in der Lage ist, umgehend und angemessen gegen Menschenrechtsverletzungen vorzugehen.

Im **Lieferanten-Verhaltenskodex** (SCoC) legt Hapag-Lloyd fest, dass das Unternehmen von Vertragspartnern, Lieferanten und Dienstleistern erwartet, dass sie ihren Arbeitskräften mindestens den lokalen gesetzlichen Mindestlohn zahlen und dieser immer existenzsichernd ist. Ein existenzsichernder Lohn sorgt dafür, dass die Arbeitskräfte einen im lokalen Kontext angemessenen Lebensstandard für sich und ihre Familien erreichen, einschließlich Nahrung, Kleidung und Unterkunft.

Der SCoC steht im Einklang mit den ILO-Kernübereinkommen und dem ILO-MLC. Er fördert gleichen Lohn für gleiche Arbeit und gleiche Qualifikation und untersagt Lohnabzüge als Disziplinarmaßnahme, um eine faire Entlohnung zu gewährleisten. Durch die Umsetzung dieser Standards will Hapag-Lloyd sicherstellen, dass die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette für ihre Arbeit fair und angemessen entlohnt werden. Die Arbeitskräfte des Unternehmens erhalten alle mindestens den entsprechenden national festgelegten Mindestlohn.

Zusätzlich beschreibt die **Grundsatzerklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“** das Engagement von Hapag-Lloyd für die Menschenrechte und den Umweltschutz in seiner gesamten Geschäftstätigkeit und Wertschöpfungskette. Das Dokument zielt darauf ab, Überwachungsprozesse, Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht, Schulungen, Kommunikation und Beschwerdemechanismen zur Förderung und zum Schutz der Menschenrechte und der Umwelt einzurichten. Durch die Erfüllung der Sorgfaltspflicht mindert Hapag-Lloyd Risiken, geht negative Auswirkungen an und stärkt seine Position als verantwortungsvolles Unternehmen, das über die eigene Geschäftstätigkeit hinweg und in seinen Wertschöpfungsketten eine Kultur des Respekts und der Verantwortung fördert. Hapag-Lloyd hat Standards für die eigene Belegschaft und seine Lieferanten festgelegt, unter anderem für faire Arbeitsbedingungen, eine angemessene Entlohnung und Chancengleichheit. Die Erklärung des Unternehmens verbietet ausdrücklich jede Form von Kinder- oder Zwangsarbeit, Sklaverei und Menschenhandel.

Hapag-Lloyd führt im eigenen Geschäftsbereich und in seiner vorgelagerten Wertschöpfungskette regelmäßig Risikoanalysen durch. Wenn Hapag-Lloyd eine konkrete Meldung erhält oder ein begründeter Verdacht auf eine mögliche oder tatsächliche Verletzung von Menschenrechten oder Umweltstandards besteht, ergreift das Unternehmen angemessene Maßnahmen zur Prävention und Abhilfe. Anschließend wird die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft. Um die Wirksamkeit einer Abhilfemaßnahme zu überprüfen, bewertet Hapag-Lloyd, ob mit der vorgeschlagenen Maßnahme das Ziel erreicht werden kann, wesentliche negative Auswirkungen zu beenden. Dazu werden in jedem Fall spezifische Ziele formuliert und der Beitrag der Abhilfemaßnahmen zur Erreichung dieser Ziele analysiert.

Zu den im Falle von Verstößen ergriffenen Maßnahmen gehören angemessene und geeignete Disziplinarmaßnahmen, einschließlich einer Kündigung des Arbeitsverhältnisses. Innerhalb der Wertschöpfungskette erwartet Hapag-Lloyd von direkten Lieferanten volle Kooperation bei der Ausarbeitung und Durchführung angemessener Abhilfemaßnahmen.

Für das Segment Terminal & Infrastruktur hat das Unternehmen seine Praktiken für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht in Bezug auf Menschenrechte im Berichtszeitraum ausgeweitet. Seit 2025 folgt das Segment dem bereits etablierten Ansatz des Konzerns und setzt das System für die Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) auf Risikobasis um. Im Rahmen dieser Umsetzung hat Hapag-Lloyd ein eigenes Projekt in Lateinamerika gestartet, wo das Unternehmen eine größere Anzahl von Terminals betreibt und eine relativ große Belegschaft hat. Der Projektschwerpunkt liegt auf der Identifizierung und Minderung potenzieller Menschenrechts- und Umweltrisiken entsprechend den Konzernstandards und der Sorgfaltspflicht. Durch die Integration des CSDD-Systems in die Tätigkeiten des Segments Terminal & Infrastruktur stärkt Hapag-Lloyd seine Fähigkeit, Risiken proaktiv zu managen und die Einhaltung seiner Verpflichtungen über alle Geschäftssegmente hinweg zu gewährleisten.

Hapag-Lloyd ist zur Einhaltung der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der UN, der Erklärung über Grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit der ILO und der Leitsätze für multinationale Unternehmen der OECD verpflichtet.

Die Sorgfaltspflichtprozesse sind darauf ausgelegt, die Einhaltung der UNGP sicherzustellen und zu gewährleisten, dass die Praktiken des Unternehmens keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf



<sup>4</sup> Ausgenommen ATL



die Arbeitskräfte des Unternehmens verursachen oder zu diesen beitragen. Es wurden keine gemeldeten Fälle der Nichteinhaltung der UNGP, der Erklärung über Grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit der ILO oder der Leitsätze für multinationale Unternehmen der OECD identifiziert, die Arbeitskräfte in der von Hapag-Lloyd definierten Wertschöpfungskette und der eigenen Geschäftstätigkeit betreffen.

Der Entwicklungs- und Überprüfungsprozess der Erklärung beinhaltet die Anpassung an solche international anerkannten Standards und Instrumente, um sicherzustellen, dass die Richtlinien aktuell und effektiv bleiben und sich an weltweit anerkannten Best Practices orientieren.

**Anzahl der Beschwerden, Vorfälle und Geldbußen**

	2025	2024
Anzahl der Vorfälle von Diskriminierung	3	14
Anzahl der Beschwerden, die über die Kanäle der eigenen Belegschaft für die Äußerung von Bedenken eingereicht wurden	366	214
Anzahl der bei den nationalen Anlaufstellen für multinationale Unternehmen der OECD eingereichten Beschwerden	-	-
Höhe der Bußgelder, Strafen und Schadensersatzleistungen aufgrund von Diskriminierungsvorfällen, einschließlich Belästigung und eingereichter Beschwerden (in Mio. EUR)	-	-

**MDR-M**

Gezählt werden Fälle von Diskriminierung einschließlich bestätigter Fälle, die zu Gerichtsverfahren und/ oder der Beendigung des Arbeitsverhältnisses beziehungsweise disziplinarischen Maßnahmen führen. Als Diskriminierung zählen auch Fälle von Belästigung.

Eine Beschwerde ist ein Hinweis auf potenzielle Compliance-bezogene Bedenken. Ein Compliance-bezogenes Anliegen ist jedes nicht konforme oder illegale Verhalten, von dem eine Person aus

berechtigten Gründen vermutet, dass es bei Hapag-Lloyd und / oder bei einzelnen oder mehreren seiner Mitarbeitenden aufgetreten ist oder auftritt. Dazu gehören unter anderem Bestechung, Korruption, Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht, Betrug, Geldwäsche, Sanktionen, Datenschutzverletzungen, Diskriminierung und Belästigung sowie Verstöße gegen Menschenrechte, soziale und Umweltverpflichtungen.

Die Zahl der Beschwerden wird unter Ausschluss derjenigen Fälle angegeben, die bereits unter der Anzahl der Diskriminierungsvorfälle gemeldet wurden. Wird eine Beschwerde in einem anderen Berichtsjahr als bestätigter Fall von Diskriminierung eingestuft, wird sie in dem Jahr, in dem sie als Beschwerde eingereicht wird, und in dem Jahr, in dem der Fall als Diskriminierungsvorfall eingestuft wird, berichtet. Die Daten basieren auf den Unternehmenskanälen für die Äußerung von Bedenken. Hapag-Lloyd berücksichtigt offiziell gemeldete Fälle von nationalen OECD-Anlaufstellen, die dem Unternehmen per E-Mail und / oder Brief mitgeteilt werden.

**Schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen**

	2025	2024
Anzahl der schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen und -vorfälle im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	-	2
Höhe der Bußgelder, Strafen und Schadensersatzleistungen als Folge von Verstößen gegen Sozial- und Menschenrechte	-	-

Während des Berichtsjahres gab es sechs schwerwiegende Menschenrechtsvorfälle (2024: einen) in der vorgelagerten Wertschöpfungskette von Hapag-Lloyd in verschiedenen Ländern und auf See. Hapag-Lloyd initiierte sofort gemeinsame Anstrengungen mit den relevanten Lieferanten und Behörden, um angemessene Abhilfemaßnahmen für die identifizierten Vorfälle bereitzustellen, in

Übereinstimmung mit internationalen Standards für unternehmerische Sorgfaltspflicht.

**MDR-M**

Eine **Menschenrechtsverletzung** ist eine vorsätzliche Handlung, welche die Grundrechte einer Person oder einer Gruppe verletzt oder verweigert, selbst wenn dies unabsichtlich geschieht. Es handelt sich um einen Gesetzesverstoß und weist oft ein Missbrauchsmuster auf. Beispiele für Menschenrechtsverletzungen sind Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Gewerkschaftsfeindlichkeit, Diskriminierung, Belästigung und vorenthaltene oder falsch gezahlte Löhne.

Ein **Menschenrechtsvorfall** ist ein einzelnes Ereignis oder Vorkommnis, das eventuell eine Menschenrechtsverletzung darstellt. Er ist nicht zwingend eine vorsätzliche Handlung und kann das Ergebnis von Fahrlässigkeit, Inkompetenz oder anderen Faktoren sein. Vorfälle können rechtliche Konsequenzen haben, wenn dem Arbeitgeber Fahrlässigkeit oder ein Verstoß gegen das Arbeitsrecht nachgewiesen wird. Wenn die Auswirkungen auf die Menschenrechte nach Bewertung in Bezug auf das Ausmaß, den Umfang oder die Unabänderlichkeit der Auswirkung erheblich sind, mehrere Personen betreffen oder nicht leicht rückgängig gemacht werden können, ist der Fall schwerwiegend. Wird eine Beschwerde in einem anderen Berichtsjahr als bestätigte schwerwiegende Menschenrechtsverletzung oder bestätigter schwerwiegender Menschenrechtsvorfall eingestuft, wird sie in dem Jahr, in dem sie als Beschwerde eingereicht wird, und in dem Jahr, in dem der Fall als solcher eingestuft wird, berichtet. Die Daten stammen aus den folgenden Kanälen: Beschwerdeverfahren Dritter, öffentliche Berichte oder Medienberichte sowie Gerichtsverfahren.





Daten zur Höhe der Bußgelder, Strafen und Schadensersatzleistungen werden von der Versicherungsabteilung und dem Human Rights Office erfasst.

### 3.3. Gesundheitsschutz und Sicherheit

#### 3.3.1. Gesundheitsschutz und Sicherheit

##### S1-1, S1-14, MDR-P

Hapag-Lloyd behandelt und managt seine Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Gesundheitsschutz und Sicherheit für das eigene Landpersonal über die Globale Ethikrichtlinie, für die Lieferkette über den SCoC und für die eigenen Seeleute über das ISM Manual. Gesundheitsschutz und Sicherheit der eigenen Belegschaft, Seeleute und Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette haben für das Unternehmen Priorität.

Um potenziell negative Auswirkungen zu vermeiden, wie unzureichende Arbeitsbedingungen beim Schiffsrecycling oder Gesundheitsschutz- und Sicherheitsvorfälle in Terminals, sind im **SCoC** von Hapag-Lloyd klare Erwartungen an die Lieferanten formuliert. Mit dem Kodex sind Lieferanten verpflichtet, auf angemessene Sicherheitsmaßnahmen zu achten; zu gewährleisten, dass sie über Systeme verfügen, um potenzielle und tatsächliche Bedrohungen für die körperliche und psychische Gesundheit der Arbeitskräfte zu bewerten, zu identifizieren und zu mindern; und wirksame Vorbeugemaßnahmen vor Gesundheitsschutz- und Sicherheitsvorfällen zu ergreifen.

Hapag-Lloyd hat sich verpflichtet, Gesundheitsschutz und Sicherheit der eigenen Belegschaft zu gewährleisten. Die **Globale Ethikrichtlinie** betont die Verpflichtung des Unternehmens, die lokalen Gesetze für Gesundheitsschutz und Sicherheit einzuhalten und Maßnahmen

zu ergreifen, um arbeitsbedingte Verletzungen zu verhindern und für ein sicheres Arbeitsumfeld zu sorgen. Hapag-Lloyd erkennt auch die potenziellen Risiken an, die mit dem Einsatz neuer Treibstoffe einhergehen, und verpflichtet sich, zur Minderung dieser Risiken spezielle Schulungen und Ausrüstung bereitzustellen.

Das **ISM Manual** ist ein umfangreiches Rahmenwerk für den Umgang mit Vorfällen, die Umsetzung von Präventivmaßnahmen und die Aufstellung von Notfallplänen, dessen primäres Ziel mehr Sicherheit auf See ist.

Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd Initiativen zum Thema psychische Gesundheit eingeführt. Die Seeleute von Hapag-Lloyd durchlaufen regelmäßig das Risk Assessment Mental Stress, bei dem die Arbeitsbedingungen in Bezug auf psychische Stressfaktoren untersucht und Maßnahmen entwickelt werden, um die Arbeit in diesem Bereich sicher und gesund zu gestalten. Neben anderen Initiativen unterstützt das Unternehmen die Seeleute bei Bedarf durch die Zusammenarbeit mit externen Partnern für professionelle Traumatherapie und psychologische Unterstützung.

Für das Landpersonal<sup>5</sup> hat Hapag-Lloyd in England und Irland ein Programm gestartet, das das Bewusstsein für psychische Gesundheit stärken und eine offenere Arbeitskultur fördern soll. Im Rahmen dieser Initiative werden Mental Health Ambassadors freiwillig in psychologischer Erster Hilfe geschult. Diese Ambassadors tragen aktiv dazu bei, Gespräche über die psychische Gesundheit zu normalisieren und Kolleginnen und Kollegen mit psychischen Problemen zu unterstützen. Schulungsprogramme zur Sensibilisierung für das Thema stehen allen Mitarbeitenden offen. Diese dienen unter anderem dazu, erste Anzeichen von psychischen Problemen zu erkennen, einen Erstkontakt

<sup>5</sup> Ausgenommen ATL

für die Kolleginnen und Kollegen zu ermöglichen und sie an interne und externe Hilfsmöglichkeiten zu verweisen. Auch in Deutschland fand 2025 ein Pilotprojekt für die Schulung von psychologischen Ersthelfern statt.

Das integrierte QEM von Hapag-Lloyd, das nach ISO 9001 für Qualitätsmanagement und ISO 14001 für Umweltmanagement zertifiziert ist, umfasst die gesamte weltweite Büroorganisation des Segments Linienschifffahrt und das Hapag-Lloyd AG Flottenmanagement. Das System beinhaltet Qualitäts- und Umweltelemente sowie verschiedene Komponenten für ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld.

2025 hat Hapag-Lloyd seinen Richtlinienrahmen weiter verbessert, indem Gesundheitsschutz und Sicherheit in die neue Health, Safety, Quality and Environmental (HSQE) Policy integriert wurden, was das Engagement des Unternehmens für einen sicheren und gesunden Arbeitsplatz unterstreicht.

Die Standards des Unternehmens für Gesundheitsschutz und Sicherheit entsprechen den geltenden Gesetzen und Vorgaben und beinhalten Maßnahmen wie die Bereitstellung von persönlicher Schutzausrüstung, Maschinensicherheit, Notfallvorsorge und Unfallmanagement. Darüber hinaus werden die Mitarbeitenden regelmäßig zu den Praktiken im Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutz geschult, und die Gesundheits- und Sicherheitsverfahren werden kommuniziert und dokumentiert. Im Rahmen des QEM werden die jeweiligen Rollen und Verantwortlichkeiten in Bezug auf Gesundheitsschutz und Sicherheit dokumentiert. Die jährlichen QEM-Audits beinhalten auch die Verpflichtung von Hapag-Lloyd zu Gesundheitsschutz und Sicherheit und zur Prävention von Arbeitsunfällen. Für das Seepersonal wendet Hapag-Lloyd das im ISM Manual beschriebene Management zur





Prävention von Arbeitsunfällen an. Das Arbeitsschutz-Management-system vom Fleet Management wurde nach ISO 45001 zertifiziert.

HGT managt seine Gesundheitsschutz-, Sicherheits- und Umwelt-risiken über sein Global HSSE Manual, ein Dokument, in dem globale Prozesse definiert und die Mindestanforderungen im Zusammenhang mit Gesundheitsschutz, Sicherheit und Umwelt formuliert sind.

Dieses Manual ist ein lebendes Dokument, das kontinuierlich aktuali-siert und angepasst wird. Derzeit besteht es aus den folgenden globa-len internen Richtliniendokumenten: (1) Occupational Health, Safety, Security & Environment Policy; (2) Incident Management Process; (3) HSE Risk Management Process und (4) The Top7 Programme.

The Top7 Programme ist ein Regelwerk für das sichere Management der Risiken in den Terminals und an den Standorten. Es dient sowohl als Governance-Rahmen als auch als praktischer Leitfaden für alle Terminals/ Standorte und definiert die Mindestanforderungen, die für mehr Sicherheit in sieben wichtigen Risikokategorien einzuhalten sind. Zudem liefert es eine Benchmark, mit der sich der aktuelle Sicher-heitsstatus des jeweiligen Terminals/ Standorts bewerten lässt. Die sieben Standards sind: (1) Maschinen und Fahrzeuge, (2) Fußgänger, (3) Techniksicherheit, (4) Gefährliche Energiequellen, (5) Schwebende Lasten und Hebevorgänge, (6) Arbeiten in der Höhe und (7) Arbeiten in der Nähe von oder über Wasser.

Darüber hinaus hat HGT einen klaren Fahrplan für die Weiterentwick-lung des HSSE Manuals festgelegt. 2026 werden folgende globale Prozesse und Standards entwickelt und integriert: (1) Standard für Persönliche Schutzausrüstung (PSA), (2) Prozess für Schiffssicher-heit, (3) Standard für das Krisenmanagement, (4) Standard für

Extremwetter, (5) Standard für die manuelle Bedienung, (6) Standard für Sicherheitszeichen und Bodenmarkierungen, (7) Standard für enge Räume, (8) Standard für Notfalleinsätze, (9) Standard für Abfallbewirt-schaftung und (10) Standard für Verschüttungsmanagement.

**Anteil der Mitarbeitenden, die vom eigenen Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt sind**

	2025	2024
Anteil der eigenen Mitarbeitenden, die auf Basis gesetzlicher Anforderungen beziehungsweise anerkannter Standards oder Richtlinien von einem Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem erfasst werden	98,0 %	99,6 %

Ein Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem ist ein struktu-rierter Rahmen, mit dem Unternehmen ihre Gesundheitsschutz- und Sicherheitsrisiken systematisch managen können, wodurch sie die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben gewährleisten und ein sicheres Arbeitsumfeld fördern. Es umfasst eine Reihe miteinander verbundener Prozesse, die arbeitsbedingte Verletzungen und Erkrankungen ver-hindern und die Gesamtleistung im Bereich Sicherheit durch eine pro-aktive Identifizierung und Minderung kontinuierlich verbessern sollen.

**Anzahl der Todesfälle**

	2025	2024
Anzahl der Todesfälle in der eigenen Belegschaft infolge arbeitsbedingter Verletzungen und Erkrank-ungen	1	-
Anzahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und Erkrankungen anderer Arbeits-kräfte, die auf den Betriebsgeländen des Konzerns arbeiten	1	-

Hapag-Lloyd bedauert sehr, dass es im Jahr 2025 zu zwei tödlichen Arbeitsunfällen kam. Es handelt sich um einen Mitarbeitenden

des Unternehmens an einem der eigenen Terminals sowie um ein Besatzungsmitglied an Bord eines der eigenen Schiffe im externen Management. Hapag-Lloyd ergriff umgehend Maßnahmen, um die zugrunde liegenden Ursachen umfänglich zu untersuchen und zu beheben, damit derartige Unfälle in Zukunft verhindert werden. Es ist Hapag-Lloyds höchste Priorität, die Gesundheit und Sicherheit aller Mitarbeitenden zu gewährleisten.

**Meldepflichtige Arbeitsunfälle**

	2025	2024
Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle in der eigenen Belegschaft	141	129
Anzahl der von eigenen Arbeitskräften geleisteten Gesamtarbeitsstunden – eigene Belegschaft	37.824.302	35.502.152
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle in der eigenen Belegschaft (pro Mio. Arbeits-stunden)	3,7	3,6
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle – Fremdarbeitskräfte (pro Mio. Arbeitsstunden)	4,5	11,8
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle – Mitarbeitende (pro Mio. Arbeitsstunden)	3,6	2,6

**MDR-M**

Die **Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle für Arbeitskräfte des Unternehmens**, bestehend aus Mitarbeitenden und Fremd-arbeitskräften, basiert auf den tatsächlichen Daten der gemeldeten Unfälle. Erfasst werden Unfälle, die einen oder mehrere Tage Abwesenheit zur Folge haben, sowie alle Fälle von Bewusstlosigkeit oder medizinischer Behandlung über Erste-Hilfe-Maßnahmen hinaus. Als Arbeitsunfälle werden Vorfälle bezeichnet, die auf eine Gefährdung während der Arbeit zurückzuführen sind. Im Jahr 2025 wurden 121 meldepflichtige Arbeitsunfälle erfasst (2024: 121).





Ab 2025 wird die KPI methodisch erweitert und umfasst zusätzlich Wegeunfälle. Da Daten zu Wegeunfällen konzernweit bislang nicht vollständig verfügbar sind, werden sie für 2025 sowie rückwirkend für 2024 geschätzt und zu den jeweils tatsächlich gemeldeten Arbeitsunfällen addiert, um die Vergleichbarkeit sicherzustellen. Die Schätzung basiert auf den in Deutschland erfassten Wegeunfällen (2025: 5; 2024: 1) und der daraus abgeleiteten Rate der Unfälle zu den Arbeitnehmenden. Die Wegeunfälle werden mit einem gleitenden Zweijahresdurchschnitt auf die Gesamtzahl der Mitarbeitenden hochgerechnet. Seefahrende werden dabei ausgeschlossen, da sie keinen regulären Arbeitsweg haben. Die Volatilität der Wegeunfall-Rate für Deutschland kann die Hochrechnung beeinflussen. Für die Berichterstattung 2026 ist geplant, im Rahmen der Datenerhebung eine tatsächliche konzernweite Erfassung von meldepflichtigen Wegeunfällen vorzunehmen.

Die **Anzahl der von eigenen Arbeitskräften geleisteten Gesamt-arbeitsstunden** basiert auf den tatsächlichen Arbeitsstunden, einschließlich Überstunden, sofern verfügbar. Andernfalls werden die vertraglichen Arbeitszeiten verwendet, wobei Feiertage, Urlaub und durchschnittliche Krankheitstage auf Länderbasis berücksichtigt werden. Für Fremdarbeitskräfte basieren die Stunden auf den in Rechnung gestellten Stunden.

Die zugrunde liegende Zahl der Fremdarbeitskräfte und Abrufkräfte basiert auf der in Kapitel 3 und im Abschnitt [Kennzahlen S1-6, S1-7](#) beschriebenen Methodik.

### 3.3.2. Sicherheit

#### S1 SBM-3, S2 SBM-3, MDR-P, MDR-A

Sicherheit im Terminalbetrieb bildet das Fundament für die operative Exzellenz im Segment Terminal & Infrastruktur. Die identifizierten wesentlichen Risiken stehen im Zusammenhang mit der Terminal-sicherheit und entstehen aus den Abhängigkeiten von den Arbeitskräften des Unternehmens und Menschen in der Wertschöpfungskette, die in Terminals arbeiten. Die **Corporate Security Policy** adressiert den umfassenden Schutz der Hafenanlagen, der Ladung, des Personals und der Informationssysteme vor verschiedenen Bedrohungen, zu denen potenzielle kriminelle Aktivitäten wie Raub oder Schmuggel gehören, die den reibungslosen Geschäftsbetrieb stören können. Im Kontext der modernen globalen Lieferketten geht die Terminal-sicherheit über den physischen Schutz hinaus und beinhaltet auch einen umfangreichen Rahmen für das Risikomanagement, das sowohl die materiellen als auch die immateriellen Vermögensgegenstände schützt und die Geschäftskontinuität sowie die Einhaltung der Vorschriften gewährleistet. Der Sicherheitsansatz des Segments Terminal & Infrastruktur ist an die Grundwerte „We care. We move. We deliver.“ angelehnt und spiegelt die Verpflichtung des Unternehmens wider, seine Interessenträger zu schützen und einen zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten. Der Rahmen erstreckt sich über den direkten Betrieb hinaus auch auf die Risiken von Lieferanten, Subunternehmern und Zusammenarbeitspartnern.

Das Segment Terminal & Infrastruktur strebt an, konsequente Sicherheitsstandards über alle Geschäftseinheiten hinweg zu erreichen und internationale Standards wie den ISPS Code einzuhalten und dabei die Herausforderungen bei der Sicherheit des Terminalanlagenbetriebs in verschiedenen Rechtsordnungen zu meistern. Das Segment Terminal & Infrastruktur setzt umfangreiche Sicherheitskontrollen

um, die identifizierte Risiken vermeiden und mindern sollen. Zur physischen Sicherheit gehören für das Segment Terminal & Infrastruktur Schutzmaßnahmen wie Zugangskontrollen, Anlagensicherung, Überwachungssysteme und Schutzbarrieren, um die Anlagen gegen physische Bedrohungen zu schützen. Das Segment Terminal & Infrastruktur treibt verschiedene Initiativen voran, um sein hohes Niveau bei der Terminalsicherheit zu erhalten und weiter zu verbessern. Diese Initiativen befassen sich mit Sicherheitsrisiken im Allgemeinen.

#### Organisationsstrukturen und Verantwortlichkeiten

Das Unternehmen hat eine umfassende Struktur für die Sicherheits-Governance eingeführt, die der jeweiligen Geschäftsführung von Geschäftseinheiten die Verantwortung zuweist, unterstützt von der Abteilung Corporate Assets und Security. Ein Ausschuss für funktionale Sicherheit koordiniert lokale Unterausschüsse, damit die systematische Umsetzung der Sicherheitspläne gewährleistet ist und neue Anforderungen in verschiedenen Gebieten und Positionen mit höherem Risiko bearbeitet werden. Das Security Directorate dient als zentrales Koordinationsorgan und spricht Empfehlungen für lokale Teams aus. Die Organisationsstruktur baut auf den Prinzipien einer gemeinsamen Verantwortung auf, bei der alle Mitarbeitenden für die Sicherheit im Rahmen ihrer Position verantwortlich sind.





#### 4. GOVERNANCE-INFORMATIONEN

Hapag-Lloyds Unternehmensphilosophie baut auf den Säulen Governance, Compliance und verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement auf. Diese zentralen Elemente bilden das tragende Fundament der Unternehmensverpflichtung zu richtungsweisenden Geschäftspraktiken, Rechtskonformität und zukunftsorientierter nachhaltiger Geschäftstätigkeit. Durch die erfolgreiche Verwirklichung dieser Grundsätze unterstreicht Hapag-Lloyd sein Engagement für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln und Langzeiterfolg. Dieser wegweisende Ansatz fördert aktiv die identifizierten wesentlichen Themen: den zuverlässigen Schutz von Hinweisgebern, das partnerschaftliche Management der Lieferantenbeziehungen, die ziel fokussierte Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie ein hohes Maß an Informationssicherheit, Datenschutz und wertvollem gesellschaftlichem Engagement.

##### *G1-1, MDR-P*

Hapag-Lloyd verfügt über zehn Konzepte, um seine wesentlichen IROs im Zusammenhang mit Governance zu steuern.



	Überwachungsprozess	Anwendungsbereich	Verantwortlichkeit	Standards / Initiativen	Einbindung von Interessenträgern	Verfügbarkeit
<b>Konzernrichtlinie Compliance-Organisation</b>	Der CCO ist dafür verantwortlich, diese Konzernrichtlinie jährlich zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.	Hapag-Lloyd Konzern	CCO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deutscher Corporate Governance Kodex</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt.	Hapag-Lloyd Intranet
<b>Konzernrichtlinie Geschäftliche Gefälligkeiten</b>	Der CCO ist dafür verantwortlich, diese Konzernrichtlinie jährlich zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.	Hapag-Lloyd Konzern	CCO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deutsches Antikorruptionsgesetz</li> <li>U.S. Foreign Corrupt Practices Act</li> <li>UK Bribery Act</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt.	Hapag-Lloyd Intranet
<b>Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption</b>	Der CCO ist dafür verantwortlich, diese Richtlinie jährlich zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.	Hapag-Lloyd Konzern	Der Abteilungsleiter beziehungsweise die Abteilungsleiterin in der Unternehmenszentrale und der Geschäftsführer beziehungsweise die Geschäftsführerin der jeweiligen Region, Area und des Segments Terminal & Infrastruktur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deutsches Antikorruptionsgesetz</li> <li>U.S. Foreign Corrupt Practices Act</li> <li>UK Bribery Act</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt.	Hapag-Lloyd Intranet
<b>Richtlinie zum Schutz von Whistleblowern vor Repressalien</b>	Der CCO ist dafür verantwortlich, diese Richtlinie jährlich zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.	Hapag-Lloyd Konzern	Die Geschäftsführung ist mit Unterstützung des regionalen Compliance-Beauftragten beziehungsweise der Compliance-Abteilung für die Umsetzung der Richtlinie zum Schutz von Whistleblowern vor Repressalien verantwortlich.	<ul style="list-style-type: none"> <li>§§ 5, 6 und 9 des deutschen Hinweisgeberschutzgesetzes (HinSchG)</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt.	Hapag-Lloyd Intranet
<b>Third-Party Management Policy</b>	Der CCO ist dafür verantwortlich, diese Richtlinie jährlich zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.	Hapag-Lloyd Konzern	CCO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deutsches Antikorruptionsgesetz</li> <li>U.S. Foreign Corrupt Practices Act</li> <li>UK Bribery Act</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt.	Hapag-Lloyd Intranet
<b>SCoC</b>	S. Kapitel <a href="#">3. Soziale Informationen</a> (Tabelle)					
<b>Konzernrichtlinie Informationssicherheit</b>	Das Management von Informationssicherheitsvorfällen ist so strukturiert, dass im Einklang mit dem Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS) angemessene Maßnahmen ergriffen werden.	Segment Linienschifffahrt	Der CIO ist verantwortlich für konzernweite technologiegestützte und nicht technologiegestützte Informationsprozesse und -infrastrukturen und delegiert relevante Informationssicherheitsanforderungen an den CISO.	<ul style="list-style-type: none"> <li>ISO 27001 – Internationaler Sicherheitsstandard für ISMS</li> <li>NIST – National Institute of Standards and Technology (Vereinigte Staaten)</li> <li>Deutscher IT-Grundschutz</li> <li>ISO 22301 – Standard für Business Continuity Management (BCM) und Disaster Recovery</li> <li>MITRE ATT&amp;CK – Adversarial Tactics, Techniques, and Common Knowledge</li> <li>OWASP – Open Web Application Security Project</li> <li>Richtlinie der Europäischen Kommission zur Netz- und Informationssicherheit (NIS)</li> <li>Deutsches IT-Sicherheitsgesetz 1.0</li> <li>Deutsches IT-Sicherheitsgesetz 2.0</li> <li>Chinesisches Cyber-Security-Gesetz</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt.	Hapag-Lloyd Intranet





	Überwachungsprozess	Anwendungsbereich	Verantwortlichkeit	Standards / Initiativen	Einbindung von Interessenträgern	Verfügbarkeit
<b>Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden</b>	Alle Sponsoring- und Spendenaktivitäten müssen mit der Compliance-Abteilung und der Konzernkommunikation abgestimmt und koordiniert werden, bevor eine Verpflichtung eingegangen wird. Die Konzernrichtlinie wird jährlich überprüft und gegebenenfalls überarbeitet.	Hapag-Lloyd Konzern	CCO und Senior Director Corporate Communications	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deutsches Antikorruptionsgesetz</li> <li>U.S. Foreign Corrupt Practices Act</li> <li>UK Bribery Act</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt.	Hapag-Lloyd Intranet
<b>Richtlinie Hapag-Lloyd Cares</b>	Das Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht, das für die Überprüfung von Beiträgen an NGOs gilt, umfasst Schritte, die bestätigen, dass die Initiativen auf die Fokusthemen ausgerichtet sind und die Einhaltung der Vorschriften im Segment Linienschiffahrt geprüft wird.	Segment Linienschiffahrt	Managing Director Regulatory Affairs & Sustainability	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei der Umsetzung der Richtlinie werden keine Standards oder Initiativen Dritter berücksichtigt.</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt.	Hapag-Lloyd Intranet
<b>Konzernrichtlinie Datenschutz</b>	Der Konzerndatenschutz ist die zentrale Stelle für Datenschutzfragen und überwacht die Umsetzung der Datenschutzbestimmungen. Der Konzerndatenschutz untersucht alle gemeldeten Vorfälle, um festzustellen, ob eine Datenschutzverletzung vorliegt und welche Maßnahmen erforderlich sind.	Segment Linienschiffahrt	Senior Director Corporate Audit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einhaltung der EU-Datenschutzverordnung (DSGVO) und anderer geltender Datenschutzgesetze</li> </ul>	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt.	Hapag-Lloyd Intranet





## 4.1. Geschäftsprinzipien

### 4.1.1. Compliance

S1-3, S2-3, G1-1, G1-3, MDR-P

Für einen reibungslosen Betrieb und den wirtschaftlichen Erfolg ist die Einhaltung aller geltenden Gesetze, Vorgaben, Richtlinien sowie Branchen- und Ethikstandards von entscheidender Bedeutung, wozu sich Hapag-Lloyd in hohem Maße verpflichtet.

Das Unternehmen hat sechs Richtlinien in Bezug auf unethisches Verhalten und Risiken im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung von Vorschriften eingeführt: die Konzernrichtlinie Compliance-Organisation, die Konzernrichtlinie Geschäftliche Gefälligkeiten, die Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption, die Richtlinie zum Schutz von Whistleblowern vor Repressalien, die Third-Party Management Policy und die Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden.

Die Konzernrichtlinie **Compliance-Organisation** unter Leitung des CCO gewährleistet die Einhaltung von Gesetzen, Vorgaben und ethischen Standards, wodurch Risiken im Zusammenhang mit unethischem Verhalten, Korruption und Non-Compliance gemindert werden. Diverse Rahmenwerke fördern eine Kultur von Verantwortung und Vertrauen und mindern so das Risiko für unethisches Verhalten, das eine Gefahr für die Nachhaltigkeit und die Rechenschaftspflicht darstellt. Die Konzernrichtlinie **Geschäftliche Gefälligkeiten** legt das Prinzip der Annahme und Übergabe von geschäftlichen Gefälligkeiten dar, zu denen Geschenke, Unterhaltung, Bewirtung und Einladungen gehören. Die **Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption** fördert eine Kultur der Integrität und Ethik und verbietet Bestechung und Korruption in jeglicher Form. Die **Richtlinie zum Schutz von Whistleblowern vor Repressalien** ermutigt Interessenträger dazu,

Bedenken in Bezug auf Compliance zu melden, und stellt einen klaren Rahmen für diese Meldungen und den Schutz von Hinweisgebern vor Repressalien dar. Hapag-Lloyd unterliegt den Bestimmungen des HinSchG, die die Anforderungen der EU-Richtlinie 2019/1937 zum Schutz von Personen umsetzen, die Verstöße gegen das Unionsrecht melden. Die **Third-Party Management Policy** stellt einen Rahmen auf, der korrupte Aktivitäten von oder durch externe Lieferanten verhindern soll. Die **Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden** dient als Leitfaden und führt notwendige Prüfungen und Kontrollen ein, die verhindern sollen, dass Sponsoringaktivitäten und Spenden von Hapag-Lloyd für illegale Zwecke missbraucht werden. Durch die Einhaltung dieser Richtlinien beweist Hapag-Lloyd seine Verpflichtung, unethisches Verhalten zu verhindern und verantwortungsvolle Geschäftspraktiken umzusetzen, und kann so das Vertrauen der Interessenträger wahren. Insgesamt betrachtet sind diese Richtlinien ein wichtiger Teil der Bemühungen von Hapag-Lloyd für einen verantwortungsvollen und nachhaltigen Geschäftsbetrieb.

#### Meldekanäle

Hapag-Lloyd bietet mehrere Kanäle an, über die Mitarbeitende, Fremdarbeitskräfte, Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und alle anderen Interessenträger des Hapag-Lloyd Konzerns ihre Bedenken oder Bedürfnisse direkt und vertraulich äußern können, auf Wunsch auch anonym. Die Speak Up Line des Unternehmens ist ein globales Online-Meldesystem, das rund um die Uhr und jeden Tag verfügbar ist und von einem unabhängigen Drittanbieter betrieben wird. Alle Meldungen werden ausschließlich von Hapag-Lloyd bearbeitet. Neben dem oben beschriebenen Kanal gibt es folgende weitere Kanäle:

- Mitarbeitende an Land können sich an ihren lokalen beziehungsweise regionalen Compliance Officer, das Global Compliance Team

oder einen direkten Vorgesetzten beziehungsweise eine direkte Vorgesetzte wenden. Außerdem haben sie die Möglichkeit, sich an den Ethikausschuss oder an die lokalen, regionalen oder globalen Personalabteilungen zu wenden.

- Darüber hinaus kann das Seepersonal Compliance-Verstöße, Verstöße gegen das Seearbeitsgesetz, Menschenrechtsverstöße oder ungerechte Behandlung über ein definiertes Beschwerdeverfahren an die direkten Vorgesetzten, die Abteilung Fleet Management, den eigenen Herkunftsstaat oder den jeweiligen Flaggenstaat des Schiffes melden. Das MLC bildet den rechtlichen Rahmen für diesen Prozess. Außerdem können Beschwerden bei der International Transport Workers' Federation (ITF) eingereicht werden. Der Schutz vor Viktimisierung wird von der ITF garantiert.

Von Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette wird erwartet, dass sie über einen Beschwerdemechanismus verfügen oder ihre Mitarbeitenden und Lieferanten über den Beschwerdemechanismus von Hapag-Lloyd informieren. Hapag-Lloyd informiert die Eigner von Charterschiffen über das eigene Whistleblower-System, zu dem ein gut erkennbares Hinweisschild an Bord ausgehängt werden soll.

Das Compliance-Management-System von Hapag-Lloyd sieht regelmäßige webbasierte und persönliche Schulungen vor, in denen Mitarbeitende über das Whistleblower-System informiert werden. Zur Information über die Meldekanäle für Hinweisgeber werden zusätzliche Informationskanäle wie das Intranet und entsprechende Poster genutzt.

Das Segment Terminal & Infrastruktur hat sein Compliance-System im Jahr 2025 durch eine neue eigene Compliance-Position verstärkt, welche die Compliance-Arbeit zentral koordinieren und alle





Geschäftseinheiten des Segments in das Compliance-Management-System des Hapag-Lloyd Konzerns integrieren soll. Als Teil dieser Integration fördert das Segment die Verfügbarkeit und die Sensibilisierung für die Whistleblower-Kanäle durch gezielte Schulungen. Dies ist ein wichtiger Schritt, um die Compliance-Kultur des Konzerns im Terminalbetrieb zu stärken.

### Beschwerdeverfahren

Alle Bedenken in Bezug auf Compliance werden nach der Richtlinie zum Schutz von Whistleblowern vor Repressalien bearbeitet, die Einzelpersonen vor Repressalien, darunter Suspendierung, Entlassung, Kündigung oder gleichwertige Maßnahmen, schützen soll. 2025 hat das Segment Terminal & Infrastruktur seinen Ansatz an die Konzernstandards angeglichen, die Speak Up Line zunehmend in den eigenen Betrieb integriert und dafür gesorgt, dass alle Meldefälle konsequent im Compliance-Rahmen des Konzerns gemanagt werden.

Die Compliance-Abteilung verarbeitet alle Meldungen und bindet, sofern relevant, andere Positionen ein, um sie professionell, vertraulich und zeitnah zu untersuchen. Alle Mitarbeitenden von Hapag-Lloyd werden im Rahmen des Standardschulungsprogramms für Compliance auch zum Thema Whistleblowing und zu den möglichen Kanälen geschult. Der dem Fall zugeteilte Manager ist dafür verantwortlich, dem Hinweisgeber entsprechend den gesetzlichen Anforderungen Feedback zu geben. Hinweisgeber erhalten innerhalb von sieben Tagen eine Empfangsbestätigung und spätestens drei Monate nach Eingang der Meldung einen Fortschrittsbericht, sofern nicht gesetzliche Ausnahmen dies verhindern. Sobald die Untersuchung abgeschlossen ist, wird der Hinweisgeber über das Ergebnis informiert.

Mit den Verfahren zur Weiterverfolgung von Meldungen von Hinweisgebern nach dem HinSchG verpflichtet sich Hapag-Lloyd, Vorfälle in Bezug auf die Unternehmensführung offen und objektiv zu untersuchen und sowohl Fakten zu sammeln, die den Vorwurf belegen, als auch solche, die ihn entkräften. Solange keine Beweise für ein Fehlverhalten vorliegen, gilt die Unschuldsvermutung. Negative Folgen, die sich aus der Untersuchung selbst ergeben, sollten so weit wie möglich vermieden werden.

### Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens

Die Wirksamkeit des Whistleblowing-Verfahrens wird intern mindestens einmal jährlich und, falls erforderlich, zusätzlich ad hoc überprüft. Dazu gehört die Erfassung quantitativer Daten über die eigene Belegschaft von Hapag-Lloyd, um zu bewerten, wie diese die Strukturen oder Prozesse einschätzt, über die sie Bedenken oder Bedürfnisse äußern kann, und ob diese geklärt werden. Hapag-Lloyd bewertet das Vertrauen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in seine Meldestrukturen und Prozesse für die Äußerung von Bedenken oder Bedürfnissen noch nicht.

### Korruption und Bestechung

Hapag-Lloyd hat sich verpflichtet, seine Geschäfte ethisch und rechtmäßig zu führen und alle geltenden Gesetze zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption in den Ländern einzuhalten, in denen das Unternehmen geschäftlich tätig ist. Das Unternehmen verbietet ausdrücklich jegliche Form von Bestechung und Korruption, darunter Regierungsbeamten, Geschäftspartnern oder Kolleginnen und Kollegen irgendwo auf der Welt etwas von Wert in korrupter Absicht zu geben, anzubieten, zu versprechen, zu genehmigen, zu verlangen, zu erbitten oder anzunehmen. Als eines von verschiedenen genutzten Tools ermöglicht es die Speak Up Line den Mitarbeitenden und

Geschäftspartnern, Bedenken oder Vorwürfe in Bezug auf Bestechung und Korruption vertraulich zu melden.

### Untersuchungsprozess

Die Compliance-Abteilung prüft die ersten Meldungen sorgfältig auf ihre Glaubwürdigkeit und steht kontinuierlich während des gesamten Prozesses in Kontakt mit den Hinweisgebern. Unter der strategischen Leitung des Ethikausschusses führt dann die Abteilung Konzernrevision die Untersuchungen in Bezug auf Bestechung und Korruption, die unabhängig von der an der Prävention und Aufdeckung beteiligten Managementkette operiert, um vollständige Objektivität zu gewährleisten.

Der CCO berichtet dem Vorstand vierteljährlich über wichtige Vorfälle und Verstöße gegen die Compliance-Regeln. Darüber hinaus ist der CCO verpflichtet, den Vorstand und den Vorsitzenden des Aufsichtsrats rechtzeitig über Vorfälle von besonderer Bedeutung zu unterrichten. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden dem Aufsichtsrat im Rahmen des jährlichen Compliance-Berichts des CCO mitgeteilt.

Hapag-Lloyd hat bestimmte risikobehaftete Positionen für Korruption und Bestechung identifiziert. Darüber hinaus ist sich das Unternehmen bewusst, dass Abteilungen, die in regelmäßigem Kontakt mit Geschäftspartnern wie Lieferanten und Kunden stehen, sowie diejenigen, die für die Preisgestaltung verantwortlich sind, ebenfalls risikobehaftet in Bezug auf Korruption und Bestechung sind. Unter den Seeleuten hat Hapag-Lloyd die Positionen des Kapitäns, des Ersten Offiziers und des Leitenden Ingenieurs als risikobehaftet in Bezug auf Korruption und Bestechung identifiziert.





**Präventionsmaßnahmen**

Um Vorwürfe oder Vorfälle von Korruption und Bestechung zu verhindern, hat Hapag-Lloyd folgende Maßnahmen umgesetzt:

- **Schulungen und Sensibilisierung:** Bei Hapag-Lloyd gibt es ein umfangreiches Schulungsprogramm für Mitarbeitende zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung und darüber, wie man sich korrekt verhält. Neue Mitarbeitende im Segment Linien-schifffahrt müssen innerhalb von 15 Tagen nach ihrem Eintritt Online-Schulungen zu den Konzernrichtlinien absolvieren. Zudem erfolgt die Sensibilisierung für das Thema über das Intranet, Sperrbildschirme von Computern oder Poster. Persönliche Schulungen werden regelmäßig angeboten.
- **Governance und Aufsicht:** Sowohl die Mitglieder des Aufsichtsrats als auch die Mitglieder des Vorstands werden zu Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung geschult.

Um zu überprüfen, dass die Mitarbeitenden die Auswirkungen der Richtlinien bezüglich Korruptionsbekämpfung und Bestechungsbe-kämpfung verstehen, ist ein Fragebogen in der Schulung enthalten.

**G1-3, G1-4, MDR-A**

Hapag-Lloyd hat ein verpflichtendes **Compliance-Schulungsprogramm** eingeführt, das eine Kultur der Integrität fördern und das Risiko für Korruption und Bestechung minimieren soll. Teil dieses Programms ist eine webbasierte Schulung für alle Mitarbeitenden in der Linienschifffahrt, die Themen wie Compliance, Korruptionsbekämpfung und Whistleblower-Systeme behandelt. Zudem erhalten alle Mitarbeitenden alle zwei Jahre oder, falls nötig, öfter eine Einladung zu einer persönlichen Schulung. 2025 hat Hapag-Lloyd solche persönlichen Schulungen durchgeführt, um stetig die Compliance-Kultur zu fördern. Es handelt sich hierbei um eine fortlaufende Maßnahme.

**Verstöße gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung**

	2025	2024
Anzahl der Verurteilungen aufgrund von Verstößen gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	–	1
Höhe der Geldbußen für Verstöße gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	–	–

**Prävention und Aufdeckung von Korruption und Bestechung – Schulungen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung**

	2025	2024
Anteil der von Schulungsprogrammen abgedeckten risikobehafteten Funktionen	98,8 %	98,6 %
Anzahl der von Schulungsprogrammen abgedeckten risikobehafteten Funktionen	12.297	12.210
Anzahl der risikobehafteten Funktionen	12.445	12.389

**MDR-M**

- **Anteil der Positionen mit besonderem Risiko, die durch Schulungsprogramme abgedeckt werden.** Der Abdeckungsgrad bezieht sich auf die Anzahl der Mitarbeitenden in Positionen mit besonderem Risiko, die von den spezifischen Schulungsprogrammen zu den Themen Bekämpfung von Korruption und Bestechung erfasst werden / dazu Zugang haben.
- **Anzahl der Positionen mit besonderem Risiko, die durch Schulungsprogramme abgedeckt werden.** Die KPI umfasst Mitarbeitende, die in Positionen mit besonderem Risiko arbeiten und die Zugang zu Schulungen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung haben / von diesem Schulungsangebot abgedeckt werden.

- **Anzahl der Verurteilungen für Verstöße gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung.** Fälle, die im Berichtszeitraum zu einer Verurteilung wegen eines Verstoßes gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung führen, werden in die KPI einbezogen, unabhängig davon, ob der Fall im Berichtsjahr aufgetreten ist oder nicht.

**4.1.2. Gesellschaftliches Engagement**

**MDR-R, MDR-A**

Seit 2021 ist gesellschaftliches Engagement Teil der Nachhaltigkeitsstrategie von Hapag-Lloyd und hat einen hohen Stellenwert, der eine wesentliche positive Auswirkung und eine wesentliche Chance für diesen Bereich widerspiegelt. Dies wird durch den Hapag-Lloyd-Unternehmenswert „We Care“ zum Ausdruck gebracht. Innerhalb dieses Themas liegt der Schwerpunkt auf drei Aspekten: Bildungsprogramme, humanitäre Hilfe und Meeresschutz.

Die identifizierte positive Auswirkung „Erleichterung von Freiwilligenarbeit und Sponsoring-Maßnahmen“ sowie die Chance, die Loyalität der Mitarbeitenden gegenüber der Gesellschaft zu stärken, wird durch zwei interne Richtlinien abgedeckt. Diese bieten einen umfangreichen Rahmen für die Umsetzung wertvoller Initiativen im Bereich gesellschaftliches Engagement und stellen sicher, dass diese den Nachhaltigkeitsambitionen und Unternehmenswerten von Hapag-Lloyd entsprechen.

Die **Richtlinie Hapag-Lloyd Cares** beinhaltet einen Rahmen für Sozial- und Umweltprojekte und fördert so eine Kultur, in der das Unternehmen durch Spenden und unternehmerische Freiwilligenarbeit etwas zurückgibt. Sie stellt einen Raum für die Mitarbeitenden dar, um lokale Initiativen zu organisieren und umzusetzen, und ermöglicht ihnen, einen Arbeitstag pro Jahr für Freiwilligenarbeit zu nutzen. Die **Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden** gewährleistet





einen konsequenten Umgang mit Anfragen für Sponsorenaktivitäten und Spenden, die den strategischen Zielen des Unternehmens entsprechen und die soziale Verantwortung fördern sollen. Zusammen stärken diese Richtlinien die Loyalität der Mitarbeitenden gegenüber dem Unternehmen und das Engagement in den Gemeinschaften. Auch über seine Geschäftstätigkeit hinaus sieht das Unternehmen für sich eine Verpflichtung zu sozialer Verantwortung. Hapag-Lloyd verzichtet auf Spenden an politische Parteien.

Das gesellschaftliche Engagement von Hapag-Lloyd wird über eine Reihe von Initiativen und Projekten im Betrieb umgesetzt, was zeigt, wie sehr sich das Unternehmen weiterhin für positive soziale und ökologische Auswirkungen einsetzt. HGT Latin America hat beispielsweise einen **Community Outreach Management Plan** und einen **Social Investment Plan** eingeführt, um die lokalen Gemeinschaften über Initiativen wie Schulbesuche, die Finanzierung von Wettbewerben, Unternehmerprogramme und Umweltbildung zu erreichen. Diese fortlaufenden Bemühungen fördern die Bildung, das wirtschaftliche Wachstum und den Umweltschutz und zielen auf ein positives Wohlbefinden der Gemeinschaften ab. Das erwartete Ergebnis dieser fortlaufenden Maßnahme ist der Aufbau stärkerer Gemeinschaftsbeziehungen und die Verbesserung der sozialen Wirkung, um einen gegenseitigen Nutzen für die lokale Bevölkerung und die Geschäftstätigkeit zu schaffen.

Weitere Initiativen für das gesellschaftliche Engagement umfassen die globalen strategischen Partnerschaften mit UNICEF, 4Life Solutions und One Earth – One Ocean sowie zahlreiche lokale Engagements, die im [www Sustainability Progress Report 2024](#) von Hapag-Lloyd zu finden sind.

## 4.2. Grundsätze für Daten und IT

### 4.2.1. Datenschutz

*MDR-P, MDR-A*

Datenschutz ist ein integraler Bestandteil des Betriebs und der Werte von Hapag-Lloyd. Das Unternehmen erkennt die Relevanz an, das Vertrauen seiner Kunden, Lieferanten und Mitarbeitenden zu wahren, indem die Vertraulichkeit, Integrität und Sicherheit ihrer personenbezogenen Daten gewährleistet wird. Da Datenschutzverletzungen potenziell den Betrieb stören und persönliche Informationen gefährden können, hält Hapag-Lloyd strenge Richtlinien zum Schutz dieser Daten ein und legt hohe Datenschutzstandards fest. Dazu gehört beispielsweise die EU-DSGVO.

Um das Risiko von Datenschutzverletzungen effektiv zu managen und die strengen Datenschutzstandards einzuhalten, hat Hapag-Lloyd die **Konzernrichtlinie Datenschutz** implementiert. Diese Richtlinie schafft einen robusten organisatorischen Rahmen für den globalen Umgang mit personenbezogenen Daten innerhalb der gesamten Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd. Es gibt einen Standardprozess für die Bewertung von Vorfällen und die Reaktion auf Vorfälle, die Beurteilung der damit verbundenen Risiken und die Entscheidung darüber, ob es sich um meldepflichtige Verletzungen des Schutzes personenbezogener Daten handelt. So kann durch die Umsetzung von Abhilfe- und Präventivmaßnahmen zeitnah und effektiv auf potenzielle Gefährdungen reagiert werden. *MDR-M* Ein meldepflichtiger Vorfall wird nach den Richtlinien des Europäischen Datenschutzausschusses und lokalen Vorgaben definiert. Mit diesem Ansatz identifiziert das Unternehmen mögliche Schwachstellen, schützt Einzelpersonen vor potenziellen Schäden und unterstreicht seine Verpflichtung zum Schutz personenbezogener Daten.

### Vorfälle im Zusammenhang mit dem Datenschutz

	2025	2024
Anzahl der meldepflichtigen Vorfälle in Bezug auf den Datenschutz	2	–

Hapag-Lloyd treibt seine Datenschutzpraktiken über strategische Initiativen voran und unterstreicht damit die eigene Verpflichtung, personenbezogene Daten zu schützen. Mit einem **globalen Ansatz für den Datenschutz** geht das Unternehmen auf das Schadensrisiko für einzelne Personen durch Datenschutzverletzungen ein und stärkt das Vertrauen entlang der Betriebsabläufe. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Bemühungen ist die Einführung eines weltweiten Datenschutz-Managementsystems, welches die Datenschutzprozesse standardisiert und die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften im Umgang mit personenbezogenen Daten in dem gesamten Betrieb gewährleistet. Regelmäßige Überwachung und interne Audits stellen den ordnungsgemäßen Umgang mit Vorfällen sicher, während verpflichtende Schulungen zum Datenschutz für alle Mitarbeitenden weltweit eine Kultur der Sensibilisierung und Verantwortung fördern. Als Ergebnis dieser Maßnahme wird die kontinuierliche Förderung einer global ausgerichteten Datenschutzkultur erwartet, welche eine konsistente Compliance gewährleistet und dauerhaftes Vertrauen bei Kunden und Stakeholdern fördern soll. Die Initiative umfasst die globalen Aktivitäten des Segments Linienschiffahrt von Hapag-Lloyd. Für das Segment Terminal & Infrastruktur erwartet Hapag-Lloyd die vollständige Implementierung des Datenschutz-Managementsystems bis Ende 2026.

### 4.2.2. Informationssicherheit

*MDR-P, MDR-A*

Die Informationssicherheit ist eine der Prioritäten von Hapag-Lloyd, bei der durch die Einhaltung geltender Gesetze und Vorgaben der





eigene Betrieb, die Kunden und die Infrastruktur vor potenziellen Cyber-Bedrohungen geschützt werden sollen. Für die Gesellschaft besteht das Risiko von Cyberangriffen, die den Betrieb stören und sensible Daten gefährden könnten. Als Teil der kritischen Infrastruktur kann ein Cyberangriff auf Hapag-Lloyd negative Auswirkungen auf das Unternehmen selbst sowie auf die Kunden, Terminals, Dienstleister oder Behörden haben. Als Reaktion auf dieses Risiko und seine potenziellen Auswirkungen hat Hapag-Lloyd ein Konzept eingeführt, das einen umfassenden Rahmen für das Management der Cybersicherheit darstellt.

Die Informationssicherheit bei Hapag-Lloyd wird über die **Konzernrichtlinie Informationssicherheit** geregelt, die analoge und digitale Informationen vor Manipulation, unberechtigtem Zugriff und Verlust schützen soll. Die Richtlinie legt Grundprinzipien und Ziele dar, darunter die Einführung eines ISMS sowie die Festlegung von Zielen für die Klassifizierung und den Schutz von Informationen. Sie definiert spezifische Rollen und Verantwortlichkeiten, wie die des Chief Information Security Officer (CISO) und des Chief Information Officer (CIO), damit eine wirksame Governance in der Informationssicherheit gewährleistet ist. Die Richtlinie stellt darüber hinaus auch Protokolle für das Melden und das Management von Cyber- und Informationssicherheitsvorfällen sowie einen risikobasierten Ansatz für die Klassifikation von Informationen und eine Bedarfsanalyse für deren Schutz bereit. Indem Hapag-Lloyd eine Kultur der Informationssicherheit fördert, erhöht das Unternehmen seine Resilienz mithilfe nachfolgend genannter Maßnahmen gegen Cyber-Bedrohungen und demonstriert seine Verpflichtung zum Schutz sensibler Informationen. Das Unternehmen wird auch weiterhin eine robuste Haltung zu Informationssicherheit einnehmen, die Teil der allgemeinen Verpflichtung zur Operational Excellence ist.

Neben den in der Konzernrichtlinie Informationssicherheit dargestellten Maßnahmen, beispielsweise im Zusammenhang mit dem Reaktions- und Risikomanagement, hat Hapag-Lloyd weitere Sicherheitsmaßnahmen eingeführt. Dazu gehören Bedrohungserkennung, das Management der Sicherheitsrisiken bei Lieferanten, Kampagnen zum Thema Phishing und Simulationsübungen für das Cyber BCM. Das Unternehmen konzentriert sich bei seinen Bemühungen auf die ISO 27001-Compliance und die KRITIS-Vorgaben. Hapag-Lloyd priorisiert derzeit die Entwicklung und Implementierung einer standhaften Cybersicherheitsinfrastruktur, wobei die Sicherheitseffektivität durch interne Governance-Prozesse anstatt durch eigenständige Kennzahlen überwacht wird.

### 4.3. Grundlagen der Beschaffung – Lieferkettenmanagement

*S2-4, G1-2, MDR-P, MDR-A*

Hapag-Lloyd ist sich der Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit auf die Umwelt, die Gesellschaft und die Wirtschaft bewusst. Das Unternehmen will verantwortungsvolle und nachhaltige Praktiken in seiner gesamten Lieferkette fördern. Deshalb formuliert der **SCoC** von Hapag-Lloyd die Erwartungen, welche das Unternehmen an ihre Lieferanten hat, und betont die gemeinsame Verantwortung für Geschäftsethik, Menschenrechte und die Umwelt. Der SCoC wird über Klauseln zur menschenrechtlichen und ökologischen Sorgfaltspflicht in die Lieferantenverträge integriert.

Das Unternehmen fördert die Kooperation mit den Lieferanten nach den eigenen Grundlagen der Beschaffung, die einen hohen Standard für Ethik, Qualität und soziale Verantwortungen vorgeben. Um die Einhaltung des SCoC und eine kontinuierliche Verbesserung

zu gewährleisten, wird er mithilfe von Selbstauskünften, internen Audits und Plänen für Abhilfemaßnahmen umgesetzt und überwacht. Durch die Förderung von nachhaltigen und ethischen Praktiken entlang der gesamten Lieferkette engagiert sich Hapag-Lloyd gemeinsam mit Lieferanten, welche die gleichen Werte vertreten, für ein besseres Wohlbefinden der Arbeitskräfte in Hapag-Lloyds Lieferkette, verhindert, mindert und schafft Abhilfe bei negativen Auswirkungen und fördert eine verantwortungsbewusste Kultur.

### Management der Beziehungen zu Lieferanten

Beschaffungsprozesse und Beziehungen zu Lieferanten werden über eine strikte Einhaltung der geltenden Gesetze, Vorgaben und internen Richtlinien geregelt, zu denen Vorgaben zur Bekämpfung von Korruption und Geldwäsche, zum Kartellrecht, zur Exportkontrolle und zum Arbeitsrecht gehören.

Das Lieferantenmanagement von Hapag-Lloyd obliegt der Abteilung Global Procurement, die das Lieferantenportfolio überwacht, strategische Partnerschaften pflegt und strenge Leistungsbewertungen durchführt. Ergänzend dazu verantworten auch die Abteilungen Container Procurement und Fleet jeweils eigene Lieferantenportfolios in ihren Zuständigkeitsbereichen. Die Auswahl der Lieferanten erfolgt nach vorab definierten, kategoriespezifischen Anforderungen, wobei die Einhaltung des Hapag-Lloyd SCoC und der Compliance-Standards verpflichtend ist. Der SCoC ist eine Grundvoraussetzung für die Auswahl von Lieferanten und beschreibt die wesentlichen Kriterien, die von Hapag-Lloyd und seinen Lieferanten eingehalten werden müssen.



**Soziale Kriterien:**

- Effektive Abschaffung der Kinderarbeit
- Abschaffung aller Formen von Zwangsarbeit oder moderner Sklaverei
- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Tarifverhandlungen
- Vielfalt und Inklusion
- Angemessene Vergütung
- Rechte von Gemeinschaften und Sicherheit

**Umweltkriterien:**

- Dekarbonisierung
- Biodiversität
- Kreislaufwirtschaft
- Verantwortungsvoller Umgang mit gefährlichen Materialien

Lieferanten werden nach categoriespezifischen KPIs, Leistung, Strategie, Risikomanagement, Menschenrechten und Nachhaltigkeit durch Selbsteinschätzung, interne Audits und Monitoring bewertet. Es finden regelmäßig Geschäftsbesprechungen und Einschätzungen ihrer Leistung statt, damit eine kontinuierliche Verbesserung gefördert wird. Der Ansatz des Unternehmens bei der Einbindung von Lieferanten soll Nachhaltigkeitsrisiken bewerten und verringern, um sicherzustellen, dass die hohen Standards von Hapag-Lloyd für verantwortungsvolle Geschäftspraktiken in der gesamten globalen Lieferkette die gleichen sind. Durch diesen umfassenden Ansatz ist sichergestellt, dass soziale und ökologische Kriterien bei der Auswahl und dem Management der Lieferanten berücksichtigt werden, um die Risiken und Auswirkungen auf Nachhaltigkeitsaspekte zu mindern.

Die allgemeinen Zahlungspraktiken von Hapag-Lloyd legen Wert auf termingerechte Zahlungen und die Minderung von Risiken bei Zahlungsverzug. Eine spezielle Richtlinie gegen verspätete Zahlungen an kleine und mittelständische Unternehmen hat Hapag-Lloyd nicht etabliert.

Das **Programm für das Monitoring von Lieferanten** dient dazu, Hochrisikolieferanten zu identifizieren und durch regelmäßige Risikobewertungen zu managen. Bei dieser laufenden Initiative werden umfassende Fragebögen an die Lieferanten verteilt, um wichtige Informationen zu sammeln und ihre Verpflichtung auf den SCoC des Unternehmens einzuholen. Zudem bezieht Hapag-Lloyd seine Hochrisikolieferanten in die regelmäßige Medienüberwachung ein, um potenzielle Verstöße im Zusammenhang mit Menschen- oder Arbeitsrechten oder Umweltthemen zu erkennen. Dazu werden Hochrisikolieferanten in der gesamten globalen Lieferkette des Unternehmens identifiziert und gemanagt; ausgenommen sind Lieferanten aus dem Segment Terminal & Infrastruktur. Das erwartete Ergebnis dieser Maßnahme ist die Stärkung des Engagements für einen verantwortungsvollen Einkauf und die Gewährleistung, dass Lieferanten die geltenden Gesetze und international anerkannten Standards für Umweltschutz, soziale Angelegenheiten und Corporate Governance einhalten. Die kontinuierliche Überwachung umfasst mittlerweile etwa 1.950 Lieferanten, was einen Anstieg um ca. 6 % zum Vorjahr darstellt.

Hapag-Lloyd bindet alle vorgelagerten Lieferanten weltweit und alle Beschaffungsteams mit ein, um soziale Nachhaltigkeit und die Einhaltung des SCoC von Hapag-Lloyd zu fördern. Im Rahmen dieser Maßnahme, die 2024 begonnen hat, finden **Engagement-Calls, Workshops und Besuche von ausgewählten Lieferanten mit einer hohen Risikotendenz** statt, die durch eine Risikobewertung der Lieferanten identifiziert wurden und hauptsächlich aus den Regionen

Asien, Lateinamerika und Mittlerer Osten & Afrika stammen. Mit diesen Maßnahmen sollen bestimmte Verbesserungspotenziale im Zusammenhang mit der Natur des Lieferantenbetriebs im Bereich soziale Nachhaltigkeit identifiziert werden. Geltungsbereich dieser Maßnahme ist das Segment Linienschifffahrt. Von den Lieferanten wird erwartet, dass sie die relevante Dokumentation bereitstellen und Hapag-Lloyd über potenzielle Herausforderungen bei der Umsetzung informieren. Das Unternehmen erwartet von seinen Lieferanten eine kontinuierliche Verbesserung und wird sie bei diesem Prozess unterstützen. Die Einbindung der Lieferanten wird detailliert dokumentiert. Bis zum Ende des Jahres 2025 wurden mehr als 100 Supplier Engagement-Calls durchgeführt. Über Abhilfemaßnahmen wird von Fall zu Fall nach einer Einzelbewertung entschieden. [Link to LkSG report p.21](#)

In Bezug auf wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette setzt Hapag-Lloyd auf die Beschaffungspraktiken und die Einbindung der Lieferanten. Das Unternehmen schult die Beschaffungsteams mithilfe des Playbooks zur Einbindung von Lieferanten in die soziale Nachhaltigkeit, das als Leitfaden zum Thema dient und Prozesse beschreibt, wie negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette identifiziert werden und wie damit umzugehen ist. Ein zentrales Fallmanagementsystem und Aktivitäten zur Sorgfaltspflicht werden eingeführt, um die Einhaltung der Arbeitsgesetze zu gewährleisten und notwendige Maßnahmen zur Minderung der negativen Auswirkungen zu identifizieren. Das Fallmanagementsystem ermöglicht eine transparente Kommunikation mit den Lieferanten, die Aufzeichnung von Gesprächen und die Dokumentation der umgesetzten Maßnahmen in Bezug auf identifizierte negative Auswirkungen. Eine Analyse seiner Wirksamkeit wurde noch nicht durchgeführt.





Die Dokumentation der Lieferanten wird vom Human Rights Office überprüft und potenzielle Folgemaßnahmen werden besprochen. Für das Segment Linienschifffahrt wird ein strukturierter Ansatz verfolgt, während die Maßnahmen im Segment Terminal & Infrastruktur auf Ad-hoc-Basis ergriffen werden.

**Entwicklung von Maßnahmen und Nachverfolgung der Wirksamkeit**

Um die Wirksamkeit von Maßnahmen und Initiativen im Hinblick auf die angestrebten Ergebnisse für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette nachzuverfolgen und zu bewerten, führt Hapag-Lloyd Tätigkeiten zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht, wie Audits, Selbsteinschätzungen und Überwachung, durch. Diese Tätigkeiten unterstützen Hapag-Lloyd dabei, sicherzustellen, dass seine Maßnahmen tatsächlich zu positiven Ergebnissen für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette beitragen.

Hapag-Lloyd hat keine wesentlichen Risiken identifiziert, die sich aus den Auswirkungen oder Abhängigkeiten in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette ergeben, und auch keine Chancen in Bezug auf diese Arbeitskräfte. Es sind keine Maßnahmen geplant oder in der Umsetzung, und auch die Wirksamkeit wird daher nicht nachverfolgt.

**Auswirkungen der eigenen Geschäftspraktiken und Umgang mit wesentlichen Auswirkungen**

Hapag-Lloyd möchte durch den SCoC und Vertragsvorlagen sicherstellen, dass die eigenen Praktiken keine negativen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette haben. Die Lieferanten haben zudem das vertragliche Recht, alle Praktiken anzusprechen, die negative Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette haben könnten. Damit bekräftigt Hapag-Lloyd sein Engagement für die Wahrung der Rechte und der Würde der Arbeitskräfte in seiner gesamten Wertschöpfungskette, wodurch das Risiko negativer

Auswirkungen minimiert und ein verantwortungsvolleres und nachhaltigeres Geschäftsumfeld gefördert wird.

Hapag-Lloyd hat bestimmte Mitarbeitende für das Management seiner wesentlichen Auswirkungen ernannt. In der globalen Beschaffung sind vier Mitarbeitende für die zentrale Koordination aller Tätigkeiten im Zusammenhang mit sozialer Nachhaltigkeit in der Wertschöpfungskette zuständig. In den regionalen Beschaffungsteams wurden einzelne Mitarbeitende als Hauptansprechpartner für die Koordinierung dieser Tätigkeiten mit lokalen Organisationen und als direkte Ansprechpartner für Lieferanten bestimmt.



**5. ANHÄNGE ZUR NACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG**

**5.1. Liste der Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben (IRO-2)**

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnung-Referenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Kapitelreferenz in der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS 2 GOV-1 Geschlechtervielfalt im Vorstand, Absatz 21 (d)	Indikator Nummer 13 der Tabelle 1 in Anhang 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020 / 1816 der Kommission (27), Anhang II		1.6
ESRS 2 GOV-1 Prozentsatz der unabhängigen Vorstandsmitglieder, Absatz 21 (e)			Delegierte Verordnung (EU) 2020 / 1816, Anhang II		1.6
ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht, Absatz 30	Indikator Nummer 10, Tabelle 3 in Anhang 1				1.8
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen, Absatz 40 (d) i	Indikator Nummer 4, Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575 / 2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022 / 2453 der Kommission (28) Tabelle 1: Qualitative Informationen über Umweltrisiken und Tabelle 2: Qualitative Informationen zum sozialen Risiko	Delegierte Verordnung (EU) 2020 / 1816, Anhang II		1.4



Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnung-Referenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Kapitelreferenz in der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit der chemischen Produktion, Absatz 40 (d) ii	Indikator Nummer 9, Tabelle 2 in Anhang 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		1.4
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen, Absatz 40 (d) iii	Indikator Nummer 14, Tabelle 1 in Anhang 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 (29), Artikel 12(1) Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		1.4
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak, Absatz 40 (d) iv			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12(1) Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		1.4
ESRS E1-1 Übergangsplan zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050, Absatz 14				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	nicht anwendbar für Hapag-Lloyd
ESRS E1-1 Unternehmen, die von den „Paris-aligned Benchmarks“ ausgeschlossen sind, Absatz 16 (g)		Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2		nicht anwendbar für Hapag-Lloyd
ESRS E1-4 Ziele zur Reduzierung der THG-Emissionen, Absatz 34	Indikator Nummer 4, Tabelle 2 in Anhang 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission Vorlage 3: Bankbuch – Übergangsrisiko des Klimawandels: Anpassungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6		2.1.1
ESRS E1-5 Energieverbrauch aus fossilen Quellen, aufgeschlüsselt nach Quellen (nur Sektoren mit hoher Klimaauswirkung), Absatz 38	Indikator Nummer 5, Tabelle 1 und Indikator 5 Tabelle 2 in Anhang 1				2.1.1
ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix, Absatz 37	Indikator Nummer 5, Tabelle 1 in Anhang 1				2.1.1
ESRS E1-5 Energieintensität in Verbindung mit Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen, Absätze 40 bis 43	Indikator Nummer 6, Tabelle 1 in Anhang 1				2.1.1
ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2, 3 sowie THG-Gesamtemissionen, Absatz 44	Indikatoren Nummer 1 und 2, Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a; Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission Vorlage 1: Bankbuch – Übergangsrisiko Klimawandel: Kreditqualität der Engagements nach Sektor, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5(1), 6 und 8(1)		2.1.1
ESRS E1-6 Brutto-THG-Emissionsintensität, Absätze 53 bis 55	Indikator Nummer 3, Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission Vorlage 3: Bankbuch – Übergangsrisiko des Klimawandels: Anpassungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8(1)		2.1.1
ESRS E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und Kohlenstoffgutschriften, Absatz 56				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2(1)	2.1.1





Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnung-Referenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Kapitelreferenz in der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS E1-9 Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken Absatz 66			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Phase-in
ESRS E1-9 Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko Absatz 66 Buchstabe a ESRS E1-9 Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit einem wesentlichen physischen Risiko befinden Absatz 66 Buchstabe c.		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko.			Phase-in
ESRS E1-9 Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen Absatz 67 Buchstabe c.		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheiten			Phase-in
ESRS E1-9 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen Absatz 69			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II		Phase-in
ESRS E2-4 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstoffreisetzung- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser oder Boden emittiert wird, Absatz 28	Indikator Nummer 8, Tabelle 1 in Anhang 1; Indikator Nummer 2, Tabelle 2 in Anhang 1; Indikator Nummer 1, Tabelle 2 in Anhang 1; Indikator Nummer 3, Tabelle 2 in Anhang 1				2.2.1
ESRS E3-1 Wasser- und Meeresressourcen, Absatz 9	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 2				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS E3-1 Spezifisches Konzept, Absatz 13	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 2				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS E3-1 Nachhaltige Ozeane und Meere, Absatz 14	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS E3-4 Gesamtmenge des recycelten und wiederverwendeten Wassers, Absatz 28c	Indikator Nr. 6,2 in Anhang 1 Tabelle 2				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS E3-4 Gesamtwasserverbrauch in m3 pro Nettoumsatz im Eigenbetrieb, Absatz 29	Indikator Nr. 6,1 in Anhang 1 Tabelle 2				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS 2- SBM 3 - E4 Absatz 16 (a) i	Indikator Nummer 7, Tabelle 1 in Anhang 1				1.5
ESRS 2- SBM 3 - E4 Absatz 16 (b)	Indikator Nummer 10, Tabelle 2 in Anhang 1				1.8
ESRS 2- SBM 3 - E4 Absatz 16 (c)	Indikator Nummer 14, Tabelle 2 in Anhang 1				2.2.2
ESRS E4-2 Nachhaltige Agrar- / Landwirtschaftspraktiken oder -konzepte, Absatz 24 (b)	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 2				nicht anwendbar für Hapag-Lloyd
ESRS E4-2 Nachhaltige Praktiken oder Konzepte für die Ozeane / Meere, Absatz 24 (c)	Indikator Nummer 12, Tabelle 2 in Anhang 1				2.2.2





Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnung-Referenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Kapitelreferenz in der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS E4-2 Maßnahmen zur Bekämpfung der Entwaldung, Absatz 24 (d)	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 2				nicht anwendbar für Hapag-Lloyd
ESRS E5-5 Nicht wiederverwerteter Abfall, Absatz 37 (d)	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 2				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS E5-5 Gefährlicher Abfall und radioaktiver Abfall, Absatz 39	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 1				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS 2- SBM3 - S1 Risiko von Zwangsarbeit, Absatz 14 (f)	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 3				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS 2- SBM3 - S1 Risiko von Kinderarbeit, Absatz 14 (g)	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 3				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS S1-1 Verpflichtungen im Hinblick auf Menschenrechte, Absatz 20	Indikator Nummer 9, Tabelle 3, und Indikator Nummer 11, Tabelle 1 in Anhang I				3
ESRS S1-1 Konzepte hinsichtlich der Sorgfaltspflicht zu Themen, die in den grundlegenden Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) 1 bis 8 behandelt werden, Absatz 21			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		3
ESRS S1-1 Prozesse und Maßnahmen zur Verhinderung von Menschenhandel, Absatz 22	Indikator Nummer 11, Tabelle 3 in Anhang I				3.2.2
ESRS S1-1 Konzept oder Managementsystem zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Absatz 23	Indikator Nummer 1, Tabelle 3 in Anhang I				3.3.1
ESRS S1-3 Mechanismen zur Behandlung von Beschwerden, Absatz 32 (c)	Indikator Nummer 5, Tabelle 3 in Anhang I				3.2.2; 4.1.1
ESRS S1-14 Zahl der Todesopfer sowie Zahl und Rate der Arbeitsunfälle, Absatz 88 (b) und (c)	Indikator Nummer 2, Tabelle 3 in Anhang I		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		3.3.1
ESRS S1-14 Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e	Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3				Phase-in
ESRS S1-16 Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Lohngefälle, Absatz 97 (a)	Indikator Nummer 12, Tabelle 1 in Anhang I		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		3.1.2
ESRS S1-16 Exzessive CEO-Vergütung, Absatz 97 (b)	Indikator Nummer 8, Tabelle 3 in Anhang I				3.1.2
ESRS S1-17 Vorfälle von Diskriminierung, Absatz 103 (a)	Indikator Nummer 7, Tabelle 3 in Anhang I				3.2.2
ESRS S1-17 Nichteinhaltung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitsätze, Absatz 104 (a)	Indikator Nummer 10, Tabelle 1 und Indikator Nummer 14, Tabelle 3 in Anhang I		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II; Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 (1)		3.2.2
ESRS 2- SBM3 - S2 Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette, Absatz 11 (b)	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang I Tabelle 3				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd





Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnung-Referenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Kapitelreferenz in der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS S2-1 Verpflichtungen im Hinblick auf Menschenrechte, Absatz 17	Indikator Nummer 9, Tabelle 3 und Indikator 11, Tabelle 1 in Anhang 1				3.2.2
ESRS S2-1 Konzepte für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, Absatz 18	Indikator Nummer 11 und 4, Tabelle 3 in Anhang 1				3
ESRS S2-1 Nichteinhaltung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitsätze, Absatz 19	Indikator Nummer 10, Tabelle 1 in Anhang 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020 / 1816, Anhang II; Delegierte Verordnung (EU) 2020 / 1818, Artikel 12 (1)		3.2.2
ESRS S2-1 Konzepte hinsichtlich der Sorgfaltspflicht zu Themen, die in den grundlegenden Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) 1 bis 8 behandelt werden, Absatz 19			Delegierte Verordnung (EU) 2020 / 1816, Anhang II		3
ESRS S2-4 Menschenrechtsfragen und Vorfälle im Zusammenhang mit der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, Absatz 36	Indikator Nummer 14, Tabelle 3 in Anhang 1				3.2.2
ESRS S3-1 Verpflichtungen im Hinblick auf Menschenrechte, Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS S3-1 Nichteinhaltung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, der ILO-Prinzipien oder der OECD-Leitsätze, Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020 / 1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020 / 1818 Artikel 12 Absatz 1		nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS S3-4 Probleme und Vorfälle im Bereich Menschenrechte, Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS S4-1 Konzepte in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer, Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS S4-1 Nichteinhaltung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitsätze, Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020 / 1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020 / 1818 Artikel 12 Absatz 1		nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS S4-4 Probleme und Vorfälle im Bereich Menschenrechte, Absatz 35	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				nicht wesentlich für Hapag-Lloyd
ESRS G1-1 Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption, Absatz 10 (b)	Indikator Nummer 15, Tabelle 3 in Anhang 1				4
ESRS G1-1 Schutz von Hinweisgebern, Absatz 10 (d)	Indikator Nummer 6, Tabelle 3 in Anhang 1				4
ESRS G1-4 Geldbußen für Verstöße gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Absatz 24 (a)	Indikator Nummer 17, Tabelle 3 in Anhang 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020 / 1816, Anhang II		4.1.1
ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Absatz 24 (b)	Indikator Nummer 16, Tabelle 3 in Anhang 1				4.1.1

\* Datenpunkte, die der Phase-In Regelung unterliegen und gegenwärtig vom Unternehmen nicht berichtet werden, sind nicht abgebildet.





## 5.2. Inhaltsübersicht – Liste der ESRS-Angabepflichten (IRO-2)

Angabepflichten	Titel	Kapitel	Angabepflichten	Titel	Kapitel	Angabepflichten	Titel	Kapitel
<b>ESRS 2 BP-1</b>	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung	1.1	<b>ESRS E1-2</b>	Strategien im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	2.1.1	<b>ESRS E4-1</b>	Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	2.2.2
<b>ESRS 2 BP-2</b>	Angaben im Zusammenhang mit spezifischen Umständen	1.1	<b>ESRS E1-3</b>	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimastrategien	2.1.1	<b>ESRS E4-2</b>	Strategien im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	2.2.2
<b>ESRS 2 GOV-1</b>	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	1.3; 1.6	<b>ESRS E1-4</b>	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	2.1.1	<b>ESRS E4-3</b>	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	1.2; 2.2.2
<b>ESRS 2 GOV-2</b>	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	1.3; 1.6	<b>ESRS E1-5</b>	Energieverbrauch und Energiemix	2.1.1	<b>ESRS E4-4</b>	Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	1.3
<b>ESRS 2 GOV-3</b>	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistungen in Anreizsysteme	1.6	<b>ESRS E1-6</b>	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	2.1.1	<b>ESRS E4-5</b>	Auswirkungsparameter im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	2.2.2
<b>ESRS 2 GOV-4</b>	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	1.8	<b>ESRS E1-7</b>	Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO <sub>2</sub> -Gutschriften	2.1.1	<b>ESRS E5 IROs</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	1.9
<b>ESRS 2 GOV-5</b>	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	1.7	<b>ESRS E1-8</b>	Interne CO <sub>2</sub> -Bepreisung	2.1.1	<b>ESRS E5 IRO-1</b>	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	1.2
<b>ESRS 2 SBM-1</b>	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	1.4; 1.5; 2.2.1	<b>ESRS E1 MDR-M</b>	Mindestangabepflicht – Kennzahlen	2.1.1	<b>ESRS E5-1</b>	Strategien im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	2.2.3
<b>ESRS 2 SBM-2</b>	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	1.7	<b>ESRS E2 IROs</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	1.9	<b>ESRS E5-2</b>	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	2.2.3
<b>ESRS 2 SBM-3</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	1.1; 1.5	<b>ESRS E2 IRO-1</b>	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung	1.2	<b>ESRS E5-3</b>	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	2.2.3
<b>ESRS 2 IRO-1</b>	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	1.2	<b>ESRS E2-1</b>	Strategien im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	2.2.1	<b>ESRS E5-4</b>	Ressourcenzufüsse	2.2.3
<b>ESRS 2 IRO-2</b>	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	1.8	<b>ESRS E2-2</b>	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung	2.2.1	<b>ESRS E5</b>	Unternehmensspezifische Kennzahlen in Bezug auf Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	2.2.3
<b>EU-Taxonomie</b>	Konsolidierte Angaben nach Art. 8 der Taxonomie-Verordnung	2.3	<b>ESRS E2-4</b>	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	2.2.1	<b>ESRS E5 MDR-M</b>	Mindestangabepflicht – Kennzahlen	2.2.3
<b>ESRS E1-1</b>	Übergangsplan für den Klimaschutz	2.1.1	<b>ESRS E2 MDR-M</b>	Mindestangabepflicht – Kennzahlen	2.2.1	<b>ESRS S1 IROs</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	1.9
<b>ESRS E1 IROs</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	2.1.1	<b>ESRS E4 IROs</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	1.9	<b>ESRS S1 SBM-1</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	1.5
<b>ESRS E1 SBM-3</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	1.2; 2.1.2	<b>ESRS E4 SBM-3</b>	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Biodiversität und Ökosystemen	1.2			



Angabepflichtigen	Titel	Kapitel	Angabepflichtigen	Titel	Kapitel	Angabepflichtigen	Titel	Kapitel
		3; 3.1.2; 3.2.1; 3.2.2; 3.3.1	<b>ESRS S2 IROs</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	1.9	<b>ESRS entity specific data protection, ESRS 2 MDR-M</b>	Mindestangabepflicht – Kennzahlen in Bezug auf den Datenschutz	4.2.1
<b>ESRS S1-1</b>	Strategien im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft		<b>ESRS S2-1</b>	Strategien im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	3; 3.2.1; 3.2.2	<b>ESRS entity specific corporate citizenship IROs</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	1.9
<b>ESRS S1-2</b>	Verfahren zur Einbeziehung der eigenen Belegschaft und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	3.2.1	<b>ESRS S2-2</b>	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	3.2.1	<b>ESRS entity specific corporate citizenship, ESRS 2 MDR-P</b>	Mindestangabepflicht – Strategien in Bezug auf das gesellschaftliche Engagement	4; 4.1.2
<b>ESRS S1-3</b>	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die eigene Belegschaft Bedenken äußern kann	3.2.2; 4.1.1	<b>ESRS S2-3</b>	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	3.2.2; 4.1.1	<b>ESRS entity specific corporate citizenship, ESRS 2 MDR-A</b>	Mindestangabepflicht – Maßnahmen in Bezug auf das gesellschaftliche Engagement	4.1.2
<b>ESRS S1-4</b>	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen in der eigenen Belegschaft und Ansätze zur Minderung wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	3.2.1; 3.2.2	<b>ESRS S2-4</b>	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Umgang mit wesentlichen Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	3.2.2; 4.3	<b>ESRS G1 IROs</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	1.9
<b>ESRS S1-5</b>	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	3.1.2	<b>ESRS entity specific IT security IROs</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	1.9	<b>ESRS G1-1</b>	Strategien in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur	3.2.1; 4; 4.1.1
<b>ESRS S1-6</b>	Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens	3	<b>ESRS entity specific IT security, ESRS 2 MDR-P</b>	Mindestangabepflicht – Strategien in Bezug auf Informationssicherheit	4; 4.2.2	<b>ESRS G1-2</b>	Management der Beziehungen zu Lieferanten	4.3
<b>ESRS S1-7</b>	Merkmale der Fremdarbeitskräfte in der Belegschaft von Hapag-Lloyd	3	<b>ESRS entity specific IT security, ESRS 2 MDR-A</b>	Mindestangabepflicht – Maßnahmen in Bezug auf Informationssicherheit	4.2.2	<b>ESRS G1-3</b>	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	4.1.1
<b>ESRS S1-9</b>	Diversitätskennzahlen	3.1.2	<b>ESRS entity specific data protection IROs</b>	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	1.9	<b>ESRS G1-4</b>	Korruptions- oder Bestechungsfälle	4.1.1
<b>ESRS S1</b>	Unternehmensspezifische Kennzahlen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	3.1.2	<b>ESRS entity specific data protection, ESRS 2 MDR-P</b>	Mindestangabepflicht – Strategien in Bezug auf den Datenschutz	4; 4.2.1	<b>ESRS G1 MDR-M</b>	Mindestangabepflicht – Kennzahlen	4.1.1
<b>ESRS S1-14</b>	Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit	3.3.1	<b>ESRS entity specific data protection</b>	Unternehmensspezifische Kennzahlen in Bezug auf den Datenschutz	4.2.1	<b>ESRS IRO-2</b>	Liste der Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben	5.1
<b>ESRS S1-16</b>	Vergütungsparameter (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	3.1.2	<b>ESRS entity specific data protection, ESRS 2 MDR-A</b>	Mindestangabepflicht – Maßnahmen in Bezug auf den Datenschutz	4.2.1	<b>ESRS IRO-2</b>	Inhaltsübersicht – Liste der ESRS-Angabepflichten	5.2
<b>ESRS S1-17</b>	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	3.2.2						
<b>ESRS S1 MDR-M</b>	Mindestangabepflicht – Kennzahlen	3; 3.1.2; 3.2.2; 3.3.1						





# ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS DER HAPAG-LLOYD AG

## ALLGEMEINE GRUNDLAGEN / VORBEMERKUNGEN

Der Hapag-Lloyd Konzern wird ganz wesentlich durch die Aktivitäten der Muttergesellschaft Hapag-Lloyd AG, mit Sitz in Hamburg, bestimmt. Die Tochtergesellschaften der Hapag-Lloyd AG sind überwiegend als Agenturen im Namen und auf Rechnung der Hapag-Lloyd AG tätig.

Die Geschäftsentwicklung der Hapag-Lloyd AG unterliegt grundsätzlich den gleichen Risiken und Chancen wie die des Linienschiffahrt-segments des Hapag-Lloyd Konzerns. Der Ausblick für dieses Segment des Hapag-Lloyd Konzerns spiegelt aufgrund der Verflechtungen zwischen der Hapag-Lloyd AG und ihren Tochtergesellschaften sowie aufgrund des Gewichts der Hapag-Lloyd AG im Konzern größtenteils auch die Erwartungen für die Hapag-Lloyd AG wider. Daher gelten die vorstehenden Ausführungen für den Hapag-Lloyd Konzern auch für die Hapag-Lloyd AG.

Im Wesentlichen unterscheiden sich die Einflussfaktoren auf das Ergebnis vor Zinsen und Steuern der Hapag-Lloyd AG sowie des Konzerns durch die anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften (IFRS und HGB) und hierbei insbesondere hinsichtlich der unterschiedlichen Funktionalwährungen (Euro und US-Dollar). Dementsprechend bestehen für die Hapag-Lloyd AG Wechselkursrisiken insbesondere aus in US-Dollar denominierten Finanzschulden sowie Kassenbeständen und Geldanlagen in Fremdwährungen, während im Konzern

Währungsrisiken aus den in Euro aufgenommenen Finanzschulden und Euro Kassenbeständen und Geldanlagen entstehen.

Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und unter Beachtung der ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt und vom Abschlussprüfer PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, geprüft. Der Jahresabschluss wird im Unternehmensregister bekannt gemacht.

Die Hapag-Lloyd AG hat unter anderem die folgenden wesentlichen in den Bereichen Sales und Operations tätigen Zweigniederlassungen: Hapag-Lloyd Rotterdam (Rotterdam, Niederlande), Hapag-Lloyd Antwerpen (Antwerpen, Belgien), Hapag-Lloyd Denmark (Holte, Dänemark).

Zum 31. Dezember 2025 bestand die Flotte der Hapag-Lloyd AG aus 301 Containerschiffen, davon 125 im Eigentum inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption / -verpflichtung zum Laufzeitende (Vorjahr: 299 Schiffe, davon 118 eigene). Die Mitarbeiterzahl der Hapag-Lloyd AG betrug zum Abschlussstichtag 4.103 Mitarbeitende (Vorjahr: 4.167 Mitarbeitende).

## WIRTSCHAFTSBERICHT

### Bericht der Hapag-Lloyd AG in 2025 gemessen an der Prognose

Im zusammengefassten Lagebericht 2024 des Hapag-Lloyd Konzerns wurde für die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2025 ein deutlicher Rückgang des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit vor Effekten aus der Fremdwährungsbewertung prognostiziert. Mit einem Ergebnis

der betrieblichen Tätigkeit im Geschäftsjahr 2025 von 744,3 Mio. EUR fiel das Ergebnis deutlich niedriger aus als im Vorjahreszeitraum mit 2.377,5 Mio. EUR und entsprach damit den Erwartungen. Der deutliche Rückgang des Ergebnisses ist insbesondere auf die in den überwiegenden Fahrtgebieten gesunkenen Frachtraten infolge angespannter Marktverhältnisse zurückzuführen. Weitere ergebnismindernde Effekte bestehen in dem mengenbedingten Anstieg der Transportaufwendungen, der Umstellung von reisebasierter Abgrenzung zu auftragsbasierter Abgrenzung der Umsatzerlöse, sowie höheren Abschreibungen.

Im Geschäftsjahr wurde im Rahmen der digitalen Transformation von Hapag-Lloyd und der damit zusammenhängenden Einführung der SAP S4/HANA Module RAR und PAMP die Berechnungsmethode zur Umsatzrealisierung angepasst. Die Umsatzerlöse werden nunmehr auf Basis der einzelnen Transportaufträge nach der Completed-Contract-Methode erfasst. Zuvor erfolgte die Umsatzrealisierung unter Anwendung eines Portfolioansatzes auf Ebene von Schiffsreisen.

Das Ziel der Anpassung ist eine präzisere und verursachungsgerechtere Abbildung der wirtschaftlichen Verhältnisse. Die Umstellung führte im Berichtsjahr zu einer zeitlichen Verschiebung der Umsatzrealisierung und beeinflusste die Entwicklung der Umsatzerlöse sowie des Jahresergebnisses. Die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr ist daher nur eingeschränkt gegeben.

Zusätzlich wirkten sich Einmaleffekte im Bereich der Transportaufwendungen aufgrund des Starts der Kooperation mit Maersk (Gemini Cooperation) ergebnisbelastend aus. Die wesentlichen Gründe für diese Entwicklungen sind sowohl im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts des Konzerns als auch





in der nachfolgenden Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Hapag-Lloyd AG ausführlich beschrieben.

### Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die gesamtwirtschaftlichen und branchenbezogenen Rahmenbedingungen der Hapag-Lloyd AG stimmen im Wesentlichen mit denen des Konzerns überein und werden im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

#### Ertragslage

Ergebnisbelastend wirkten sich neben den im vorangegangenen Abschnitt genannten Entwicklungen zudem Einmaleffekte im Bereich der Transportaufwendungen aufgrund des Starts der Kooperation mit Maersk (Gemini Cooperation) aus. Darüber hinaus ergaben sich entlastende Ergebniseffekte aus der schwächeren Notierung des USD / EUR-Kurses mit 1,18 USD / EUR zum Stichtag 31. Dezember 2025 (Vorjahr: 1,04 USD / EUR). Der durchschnittliche USD / EUR-Kurs lag mit 1,13 USD / EUR über dem USD / EUR-Kurs des entsprechenden Vorjahreszeitraums (1,08 USD / EUR). Durch diese Entwicklungen hat sich das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Saldo um 1.633,2 Mio. EUR auf 744,3 Mio. EUR vermindert. Unter Berücksichtigung eines deutlich zurückgegangenen Finanzergebnisses von 105,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 225,1 Mio. EUR) erzielte die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2025 einen Jahresüberschuss in Höhe von 758,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.551,3 Mio. EUR). Die Umstellung von reisebasierter Abgrenzung auf auftragsbasierte Abgrenzung führte zu einer Minderung der Umsatzerlöse von 213,7 Mio. EUR und des Jahresergebnisses um 149,3 Mio. EUR. Die Anpassung der Berücksichtigung von Repositionierungskosten führte zu einer Erhöhung der Bestandsveränderung an unfertigen Leistungen sowie einer

Erhöhung des Jahresergebnisses im Geschäftsjahr 2025 um jeweils 93,1 Mio. EUR. Im Ergebnis führten die zwei zuvor genannten Effekte zu einer Minderung des Jahresergebnisses um 56,2 Mio. EUR.

#### Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Umsatzerlöse	17.786,3	18.456,6
Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	99,7	53,8
Andere aktivierte Eigenleistungen	47,1	24,9
Sonstige betriebliche Erträge	1.608,1	1.343,1
Transportaufwendungen	15.270,6	14.285,2
Personalaufwendungen	427,2	455,7
Abschreibungen	901,2	797,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.197,9	1.962,3
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>744,3</b>	<b>2.377,5</b>
Finanzergebnis	105,6	225,1
davon Zinsergebnis	-3,5	78,2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-20,5	25,2
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>829,4</b>	<b>2.627,9</b>
Sonstige Steuern	71,4	76,6
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>758,0</b>	<b>2.551,3</b>
Gewinnvortrag	12.429,9	11.319,8
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>13.187,9</b>	<b>13.871,1</b>
<b>EBIT</b>	<b>782,1</b>	<b>2.416,1</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>4,4</b>	<b>13,1</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1.683,3</b>	<b>3.213,8</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>9,5</b>	<b>17,4</b>

Die Umsatzerlöse sind im Geschäftsjahr 2025 um 4 % auf 17.786,3 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 18.456,6 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren die aufgrund angespannter Marktverhältnisse

im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen Frachtraten, deren Effekt durch das gegenläufige Mengenwachstum nicht kompensiert werden konnte. Die Hapag-Lloyd AG transportierte im aktuellen Geschäftsjahr insgesamt 13.381 TTEU (Vorjahreszeitraum: 12.351 TTEU), was einem Anstieg um 1.030 TTEU oder 8,3 % entspricht und deutlich über dem Marktwachstum im vergleichbaren Zeitraum lag. Die durchschnittliche Frachtrate für das Geschäftsjahr 2025 betrug 1.372 USD / TEU und lag damit unter dem Niveau des Vorjahres (Vorjahreszeitraum: 1.489 USD / TEU). Wie im Unterabschnitt zur Ertragslage beschrieben, wirkte sich die Umstellung der Umsatzrealisierung mindernd auf die Umsatzerlöse in Höhe von -213,7 Mio. EUR aus.

Der Bestand an unfertigen Leistungen hat im Wesentlichen infolge der Anpassung der Berücksichtigung von Repositionierungskosten um 93,1 Mio. EUR zugenommen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich im Berichtsjahr von 1.343,1 Mio. EUR auf 1.608,1 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen gestiegene Wechselkursgewinne in Höhe von 872,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 616,1 Mio. EUR), die vor allem aus der Stichtagsbewertung von Fremdwährungsposten infolge der USD / EUR-Kursentwicklung resultierten.

Im Geschäftsjahr 2025 erhöhten sich die Transportaufwendungen um 985,4 Mio. EUR auf 15.270,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14.285,2 Mio. EUR), was einem prozentualen Anstieg von 7 % entspricht. Innerhalb der Transportaufwendungen haben sich die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um 15,1 Mio. EUR auf 2.614,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.630,0 Mio. EUR) vermindert. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen lagen mit 12.655,7 Mio. EUR über dem Niveau des Vorjahres (Vorjahreszeitraum:





11.655,2 Mio. EUR). Der Anstieg der bezogenen Leistungen resultierte sowohl aus dem im Geschäftsjahr erreichten Mengenwachstum sowie unter anderem aus Einmaleffekten durch den Start der Kooperation mit Maersk (Gemini Cooperation), was insbesondere höhere Repositionierungskosten sowie Lagerkosten für Container betraf. Zusätzlich wirkte sich der Effekt aus der Umstellung von reisebasierter Abgrenzung der Umsatzerlöse auf auftragsbasierte Abgrenzung mindernd auf die Transportaufwendungen in Höhe von 33,3 Mio. EUR aus.

Die Personalaufwendungen lagen mit 427,2 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 455,7 Mio. EUR. Im Berichtsjahr 2025 waren bei Hapag-Lloyd unverändert durchschnittlich 4.109 Mitarbeitende (inklusive Auszubildenden) beschäftigt (Vorjahreszeitraum: 4.109 Mitarbeitende). Die Personalaufwandsquote, gemessen an den Umsatzerlösen, liegt bei 2,4 % und ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (2,5 %) gesunken.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden Abschreibungen in Höhe von insgesamt 901,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 797,7 Mio. EUR) erfasst. Der Anstieg der Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus höheren planmäßigen Abschreibungen durch die im Vorjahr sowie im Laufe des Geschäftsjahres getätigten Investitionen in Containerschiffe und Container.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 235,6 Mio. EUR auf 2.197,9 Mio. EUR resultierte insbesondere aus dem Anstieg von Wechselkursverlusten um 151,7 Mio. EUR auf 814,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 662,4 Mio. EUR). Diese ergaben sich zu einem großen Teil aus der stichtagsbezogenen Bewertung von Fremdwährungsbeträgen sowie höheren Verlusten bei Beendigung von Geldmarktgeschäften.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 744,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.377,5 Mio. EUR). Das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) umfasst zusätzlich Erträge aus Gewinnabführungsverträgen, Erträge aus Beteiligungen, Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens, Aufwendungen aus Verlustübernahmen sowie sonstige Steuern und betrug zum Bilanzstichtag 782,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.416,1 Mio. EUR). Im Vergleich zum EBIT des Konzerns in Höhe von 949,9 Mio. EUR liegt das HGB-EBIT etwas niedriger. Im Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG wurden Beteiligungserträge in Höhe von 88,4 Mio. EUR erfasst (Vorjahreszeitraum: 131,2 Mio. EUR). Die Abweichung zwischen HGB- und IFRS-EBIT ist vor allem auf die Konsolidierung der Tochterergebnisse im Konzern sowie auf unterschiedliche Bilanzierungs- und Bewertungsansätze nach IFRS und HGB zurückzuführen. Beide Effekte wirken gegenläufig. Zusätzlich wirkte sich der Effekt aus der Umstellung von reisebasierter Abgrenzung der Umsatzerlöse auf auftragsbasierte Abgrenzung mindernd auf das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit in Höhe von –149,3 Mio. EUR aus. Die Anpassung der Berücksichtigung von Repositionierungskosten führte zu einer Erhöhung der Bestandsveränderung an unfertigen Leistungen sowie einer Erhöhung des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit im Geschäftsjahr 2025 um jeweils 93,1 Mio. EUR. Insgesamt führten die zwei zuvor genannten Effekte zu einer Minderung des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit um 56,2 Mio. EUR.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA), definiert als EBIT zuzüglich planmäßiger Abschreibungen, lag mit 1.683,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.213,8 Mio. EUR) unter dem Niveau des Konzerns mit 3.188,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.649,2 Mio. EUR).

Das Finanzergebnis lag mit 105,6 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahr (Vorjahreszeitraum: 225,1 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein Rückgang des Zinsergebnisses um 81,7 Mio. EUR auf –3,5 Mio. EUR. Ursächlich dafür sind im Wesentlichen die niedrigeren Zinserträge, welche insbesondere durch das niedrigere Volumen an Geldmarktgeschäften und Geldmarktfonds sowie geringere Zinssätze um 67,5 Mio. EUR auf 216,2 Mio. EUR zurückgegangen sind. Zusätzlich wirkte sich der Rückgang von Beteiligungserträgen um 42,8 Mio. EUR auf 88,4 Mio. EUR vermindern auf das Finanzergebnis aus.

Nach Berücksichtigung von Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 20,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Steuerertrag 25,2 Mio. EUR) und sonstiger Steuern von 71,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 76,6 Mio. EUR) ergab sich im Geschäftsjahr 2025 ein Jahresüberschuss in Höhe von 758,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.551,3 Mio. EUR). Unter Beachtung eines nach Ausschüttung von 1.441,2 Mio. EUR verbleibenden Gewinnvortrages in Höhe von 12.429,9 Mio. EUR weist die Gesellschaft einen Bilanzgewinn in Höhe von 13.187,9 Mio. EUR (Vorjahr: 13.871,1 Mio. EUR) aus.





## Finanz- und Vermögenslage

### Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024
<b>Aktiva</b>		
Anlagevermögen	18.770,8	17.760,1
davon Sachanlagen	12.521,5	12.049,1
Umlaufvermögen	4.741,7	8.635,5
davon Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	2.045,7	3.591,6
Rechnungsabgrenzungsposten	46,0	38,3
<b>Bilanzsumme</b>	<b>23.558,5</b>	<b>26.433,9</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	15.861,6	16.544,8
Rückstellungen	1.697,0	2.262,2
Finanzverbindlichkeiten	1.368,4	965,1
davon kurzfristig	116,6	97,5
Übrige Verbindlichkeiten	4.619,5	6.633,5
davon kurzfristig	3.205,7	4.783,5
Rechnungsabgrenzungsposten	12,0	3,4
Passive latente Steuern	–	24,8
<b>Bilanzsumme</b>	<b>23.558,5</b>	<b>26.433,9</b>
Nettofinanzposition (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks einschließlich Wertpapiere und abzüglich Finanzverbindlichkeiten)	2.657,8	5.902,6
Eigenkapitalquote (%)	67,3	62,6

Im Vergleich zum Vorjahresstichtag reduzierte sich die Bilanzsumme der Hapag-Lloyd AG um 2.875,4 Mio. EUR von 26.433,9 Mio. EUR auf 23.558,5 Mio. EUR zum 31. Dezember 2025. Diese Veränderung

resultierte insbesondere aus dem Rückgang des Umlaufvermögens um 3.893,9 Mio. EUR auf 4.741,7 Mio. EUR.

Innerhalb des Anlagevermögens stiegen die Sachanlagen um 472,4 Mio. EUR auf 12.521,5 Mio. EUR. Darin enthalten waren Investitionen in Höhe von 1.349,3 Mio. EUR, die hauptsächlich Zugänge zu Containerschiffen in Höhe von 708,0 Mio. EUR, zu Containerneubauten in Höhe von 432,3 Mio. EUR und geleistete Anzahlungen, insbesondere auf Schiffsneu- und -umbauten, in Höhe von 190,3 Mio. EUR betrafen. In den Zugängen für Containerschiffe sind drei Containerschiffe mit einem Marktwert von 390,1 Mio. EUR aus einer konzerninternen Übernahme enthalten. Vermindernd auf das Sachanlagevermögen wirkten sich insbesondere planmäßige Abschreibungen in Höhe von insgesamt 828,1 Mio. EUR aus. Am Bilanzstichtag bestand aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen, insbesondere aus 32 bestellten Neubauten, ein Bestellobligo für Investitionen von insgesamt 3.658,0 Mio. EUR, von denen 98,5 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2026 fällig werden. Hierzu bestehen Kreditzusagen in Höhe von 3.156,4 Mio. EUR in Form von Hypothekenfinanzierungen und Sale-and-Leaseback-Finanzierungen, die mit Abnahme der Schiffe in Anspruch genommen werden können.

Die Finanzanlagen erhöhten sich im Geschäftsjahr um 554,8 Mio. EUR auf 5.472,6 Mio. EUR. Dieser Anstieg beruhte im Wesentlichen auf um 900,9 Mio. EUR höheren Anteilen an verbundenen Unternehmen infolge von Eigenkapitalausstattungen bestehender Tochtergesellschaften sowie gegenläufig Abgängen durch konzerninterne Umstrukturierungen in Höhe von 361,1 Mio. EUR.

Der Rückgang des Umlaufvermögens um 3.893,9 Mio. EUR auf 4.741,7 Mio. EUR resultierte im Wesentlichen aus Mittelabflüssen

für die Dividendenzahlung in Höhe von 1.441,2 Mio. EUR sowie Eigenkapitalausstattungen von bestehenden Tochtergesellschaften in Höhe von 900,9 Mio. EUR sowie dem Rückgang der Intercompany-Forderung gegen die Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd Special Finance in Höhe von 1.011,8 Mio. EUR aufgrund der strukturellen Anpassung des laufenden ABS-Programmes zur Verbriefung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Neben den oben genannten Mittelabflüssen für die Dividendenzahlung sowie den Eigenkapitalausstattungen um 499,4 Mio. EUR ab. Dies ist vorrangig auf währungskursbedingte Abwertungen von Bankguthaben, Geldmarktgeschäften und Geldmarktfonds zurückzuführen, die zu großen Teilen in USD notiert sind.

Die Hapag-Lloyd AG verfügte zum 31. Dezember 2025 über ein Eigenkapital in Höhe von 15.861,6 Mio. EUR (Vorjahr: 16.544,8 Mio. EUR). Der Rückgang zum Vorjahr resultierte aus dem Jahresüberschuss in Höhe von 758,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2.551,3 Mio. EUR) sowie der gegenläufig wirkenden Dividendenzahlung in Höhe von 1.441,2 Mio. EUR. Unter Berücksichtigung der Ausschüttung der Dividende aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres und eines verbleibenden Gewinnvortrags von 12.429,9 Mio. EUR ergab sich zum 31. Dezember 2025 ein Bilanzgewinn von 13.187,9 Mio. EUR (Vorjahr: 13.871,1 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2025 unter Berücksichtigung der von 26.433,9 Mio. EUR auf 23.558,5 Mio. EUR gesunkenen Bilanzsumme 67 % (Vorjahr: 63 %).

Die Rückstellungen reduzierten sich im Berichtszeitraum von 2.262,2 Mio. EUR auf 1.697,0 Mio. EUR. Darin enthalten war ein Rückgang der sonstigen Rückstellungen um 391,9 Mio. EUR auf 1.347,0 Mio. EUR sowie der Steuerrückstellungen um 171,1 Mio. EUR auf 63,7 Mio. EUR. Die sonstigen Rückstellungen





sind vorrangig gesunken, da die Zuführungen nach der Neubewertung zum Stichtag geringer ausfallen als die unterjährigen Verbräuche und Auflösungen. Dies betrifft im Wesentlichen den Nettoverbrauch der Bonusrückstellungen in Höhe von 97,7 Mio. EUR sowie die Auflösung von in Vorjahren zurückgestellten Steuerabzugsbeträgen in Höhe von 176,2 Mio. EUR sowie Auflösungen von Rückstellungen für Rechtsrisiken resultierend aus länderspezifischen Sachverhalten. Zusätzlich wirkte sich der Effekt aus der Umstellung von reisebasierter Abgrenzung der Umsatzerlöse auf auftragsbasierte Abgrenzung mindernd auf die sonstigen Rückstellungen in Höhe von 35,7 Mio. EUR aus.

Zum Bilanzstichtag bestanden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 1.368,4 Mio. EUR (Vorjahr: 965,1 Mio. EUR). Diese setzen sich aus einer von der Hapag-Lloyd AG begebenen Euro-Anleihe sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zusammen. Der Anstieg der Finanzverbindlichkeiten resultierte insbesondere aus der Auszahlung von Schiffsfinanzierungen für in Dienst gestellte Schiffsneubauten in Höhe von 616,2 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten sich Regel- und Sonder tilgungen während des Berichtsjahres von insgesamt 179,6 Mio. EUR aus. Nähere Ausführungen zu einzelnen Finanzierungsaktivitäten werden in der Finanzlage des Konzerns vorgenommen.

Die übrigen Verbindlichkeiten verminderten sich von 6.633,5 Mio. EUR auf 4.619,5 Mio. EUR. Dieser Rückgang entfiel mit 1.088,9 Mio. EUR auf die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und betraf im Wesentlichen die Reduzierung der Verbindlichkeiten gegenüber der Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd Special Finance um 1.015,3 Mio. EUR aufgrund der strukturellen Anpassung des laufenden ABS-Programmes zur Verbriefung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Zusätzlich verminderten sich die Verbindlichkeiten aus

Lieferungen und Leistungen um 444,2 Mio. EUR sowie die Darlehen und sonstigen Finanzschulden um 408,5 Mio. EUR.

Zu weiteren Angaben, insbesondere zu Art und Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten, verweisen wir auf Anmerkung (11) Verbindlichkeiten im Anhang des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG.

Die Hapag-Lloyd AG steuert auf Grundlage eines konzernweit geltenden Liquiditätskonzepts zentral die Liquidität des Hapag-Lloyd Konzerns. Dieses Konzept beinhaltet, dass ein wesentlicher Teil der Konzernliquidität bei der Hapag-Lloyd AG konzentriert wird. Ein wichtiges Instrument ist in diesem Zusammenhang der bei der Hapag-Lloyd AG angesiedelte Cash Pool. Die Höhe der Liquiditätsposition der Hapag-Lloyd AG spiegelt somit die globalen Geschäftstätigkeiten der Hapag-Lloyd AG und weiterer Konzerngesellschaften wider.

Die Zahlungsfähigkeit der Hapag-Lloyd AG war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Guthaben bei Kreditinstituten und bilaterale sowie syndizierte Kreditlinien jederzeit voll gewährleistet. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus Guthaben bei Kreditinstituten, Wertpapieren des Umlauf- und Anlagevermögens und nicht genutzten Kreditlinien) betrug zum 31. Dezember 2025 insgesamt 4.642,9 Mio. EUR (Vorjahr: 7.565,3 Mio. EUR).

Für die Hapag-Lloyd AG bestehen Transaktionsrisiken insbesondere aus in US-Dollar denominierten Finanzschulden sowie Geldanlagen.

Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden im

Rahmen eines Zinsmanagements zentral gesteuert und zum Teil durch derivative Zinssicherungsinstrumente begrenzt.

Der Einsatz von derivativen Sicherungsgeschäften erfolgt grundsätzlich geschäftsbezogen; eingesetzte Derivate dienen nicht der Spekulation.

Die außerbilanziellen Verpflichtungen der Hapag-Lloyd AG sind in den Anmerkungen (14) Haftungsverhältnisse und (15) Sonstige finanzielle Verpflichtungen im Anhang des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG dargestellt.

### PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Der Ausblick für das Linienschiffahrtsegment des Hapag-Lloyd Konzerns spiegelt aufgrund der Verflechtungen zwischen der Hapag-Lloyd AG und ihren Tochtergesellschaften sowie aufgrund des Gewichts der Hapag-Lloyd AG im Konzern größtenteils auch die Erwartungen für die Hapag-Lloyd AG wider. Daher gelten die im [Prognose-, Risiko- und Chancenbericht](#) dargestellten Ausführungen zur Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern grundsätzlich auch für die Hapag-Lloyd AG. Im Wesentlichen unterscheiden sich die Einflussfaktoren auf das operative Ergebnis der Hapag-Lloyd AG sowie des Konzerns durch die anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften (IFRS und HGB) und hierbei insbesondere hinsichtlich der unterschiedlichen Funktionalwährungen (Euro und US-Dollar).

Vor dem Hintergrund des anhaltend komplexen geopolitischen Umfelds und der aktuellen Frachtratenentwicklung erwartet der Vorstand für das laufende Geschäftsjahr 2026 einen Rückgang





des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit. Diese Aussage ist in Verbindung mit der [Prognose](#) für den Hapag-Lloyd Konzern für das Geschäftsjahr 2026 zu sehen.

Die Hapag-Lloyd AG ist in das konzernweite Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem des Hapag-Lloyd Konzerns eingebunden. Für nähere Informationen wird auf den [Risiko- und Chancenbericht](#) im zusammengefassten Lagebericht verwiesen. Die Geschäftsentwicklung der Hapag-Lloyd AG unterliegt grundsätzlich den segmentübergreifenden Risiken und Chancen des Hapag-Lloyd Konzerns sowie den gleichen Risiken und Chancen des Schifffahrtsegments, die ausführlich im [Prognose-, Risiko- und Chancenbericht](#) des zusammengefassten Lageberichts dargestellt sind. Darüber hinaus bestehen folgende abweichende oder ergänzende Risiken:

- Eine nachhaltige Verschlechterung der Ertragslage könnte zu einer Wertminderung des aktivierten Geschäfts- oder Firmenwerts in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG beziehungsweise zu einer Wertminderung der Beteiligungsbuchwerte führen. Die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Ertrags- und Vermögenslage der Hapag-Lloyd AG werden als kritisch eingestuft. Vor dem Hintergrund der Unsicherheiten im makroökonomischen Umfeld, beispielsweise Veränderung des Zinsniveaus, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Risiken als niedrig eingeschätzt.
- Die Hapag-Lloyd AG partizipiert grundsätzlich an den Risiken und Chancen ihrer Unternehmensbeteiligungen. Daraus resultierende negative Auswirkungen auf Ertrags- und Vermögenslage der Hapag-Lloyd AG werden als kritisch und die Eintrittswahrscheinlichkeit als niedrig eingestuft.
- Aus Sicht des Einzelabschlusses der Hapag-Lloyd AG nach HGB stellt eine Stärkung des US-Dollars – insbesondere für die Bewertungseffekte aus den in US-Dollar denominierten Finanzschulden am Stichtag – ein weiteres Risiko dar. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als niedrig und die Auswirkungen solcher Wechselkurschwankungen auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd AG werden als tragbar eingestuft. Aus einer Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro ergibt sich dagegen eine Chance. Umgekehrt verhalten sich die Chancen und Risiken bezüglich der getätigten Geldanlagen der Hapag-Lloyd AG in US-Dollar; eine Schwächung des US-Dollars stellt ein Risiko dar, eine Stärkung dagegen eine Chance.

## BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025 erstellt, der folgende Schlusserklärung enthält: „Unsere Gesellschaft hat bei den im Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften nach den Umständen, die uns zum Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten. Berichtspflichtige Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der beherrschenden Gesellschafter oder deren verbundenen Unternehmen wurden weder getroffen noch unterlassen.“

Hamburg, 4. März 2026

### Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Donya-Florence Amer

Dheeraj Bhatia

Mark Frese

Dr. Maximilian Rothkopf





# KONZERNABSCHLUSS

- 162 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
- 162 KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG
- 163 KONZERNBILANZ
- 164 KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG
- 165 KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG
- 166 KONZERNANHANG
- 166 **Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze**
- 182 **Segmentberichterstattung**
- 184 **Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**
- 193 **Erläuterungen zur Konzernbilanz**
- 227 **Sonstige Erläuterungen**



**KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Umsatzerlöse	(1)	18.632,8	19.111,8
Transport- und Terminalaufwendungen	(2)	-13.765,4	-12.865,4
Personalaufwendungen	(3)	-1.147,8	-1.154,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(4)	-2.238,5	-2.071,7
Sonstige betriebliche Erträge <sup>1</sup>	(5)	591,0	834,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen <sup>1</sup>	(6)	-1.138,9	-1.276,5
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>933,1</b>	<b>2.578,5</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(12)	-6,6	0,2
Ergebnis aus Beteiligungen	(12)	23,3	-1,2
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>949,9</b>	<b>2.577,5</b>
Zinserträge und sonstige Finanzerträge <sup>1</sup>	(7)	331,0	365,2
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen <sup>1</sup>	(7)	-380,1	-320,8
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>900,7</b>	<b>2.621,9</b>
Ertragsteuern	(8)	23,5	-229,8
<b>Konzernergebnis</b>		<b>924,2</b>	<b>2.392,1</b>
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	(9)	909,8	2.385,5
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(21)	14,4	6,6
<b>Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>	(9)	<b>5,18</b>	<b>13,57</b>

<sup>1</sup> Für eine Erläuterung zur Aufteilung des Postens wird auf den Abschnitt „Änderung der Darstellung von Posten im Abschluss“ verwiesen.**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024 (angepasst)*
<b>Konzernergebnis</b>		<b>924,2</b>	<b>2.392,1</b>
<b>Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:</b>			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	(20)	27,1	11,5
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern		27,5	12,6
Steuereffekt		-0,3	-1,1
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt) <sup>1</sup>	(20)	-2.418,2	1.293,0
<b>Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:</b>			
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	(20)	-7,6	-12,7
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts		37,9	-24,0
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		-44,6	10,4
Währungsumrechnungsdifferenzen bei Cashflow Hedges		-0,8	0,9
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	(20)	0,1	0,6
Änderung des beizulegenden Zeitwerts		-5,6	-3,7
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		6,2	4,1
Währungsumrechnungsdifferenzen bei Kosten der Absicherung		-0,5	0,2
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, nach Steuern	(20)	2,2	-1,3
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, vor Steuern		3,6	-2,1
Steuereffekt		-1,4	0,7
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt) <sup>1</sup>		55,3	-73,2
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>-2.340,9</b>	<b>1.217,8</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>-1.416,7</b>	<b>3.609,9</b>
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		-1.423,2	3.599,1
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(21)	6,5	10,8

\* Die Vergleichsinformationen wurden unwesentlich angepasst.

<sup>1</sup> Für eine Erläuterung zur Aufteilung des Postens wird auf den Abschnitt „Änderung der Darstellung von Posten im Abschluss“ verwiesen.

**KONZERNBILANZ****der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2025****Aktiva**

Mio. EUR	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
Geschäfts- oder Firmenwerte	(10)	1.827,5	2.057,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(10)	1.453,3	1.725,9
Sachanlagen	(11)	15.514,9	17.179,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(12)	1.349,1	1.464,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(13)	175,5	71,0
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	(14)	42,6	22,5
Derivative Finanzinstrumente	(15)	0,2	0,8
Ertragsteuerforderungen	(8)	6,8	7,4
Aktive latente Ertragsteuern	(8)	102,0	62,4
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>20.472,1</b>	<b>22.591,2</b>
Vorräte	(16)	577,9	630,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	1.966,3	2.447,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(13)	2.186,6	2.307,1
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	(14)	120,0	146,4
Derivative Finanzinstrumente	(15)	16,1	-
Ertragsteuerforderungen	(8)	93,1	14,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(17)	3.475,1	5.480,6
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>8.435,0</b>	<b>11.025,8</b>
<b>Summe Aktiva</b>		<b>28.907,1</b>	<b>33.617,1</b>

**Passiva**

Mio. EUR	Anhang	31.12.2025	31.12.2024 (angepasst)*
Gezeichnetes Kapital	(18)	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	(18)	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(19)	15.667,8	16.199,3
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(20)	-550,7	1.782,3
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG</b>		<b>17.930,3</b>	<b>20.794,7</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(21)	57,0	69,4
<b>Eigenkapital</b>		<b>17.987,3</b>	<b>20.864,1</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	218,8	240,7
Sonstige Rückstellungen	(24)	136,4	143,6
Finanzschulden	(25)	2.191,0	2.370,8
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	(25)	2.561,7	2.715,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(26)	3,4	4,7
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	(27)	0,6	1,2
Passive latente Ertragsteuern	(8)	137,0	255,1
<b>Langfristige Schulden</b>		<b>5.249,0</b>	<b>5.731,9</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	20,5	13,2
Sonstige Rückstellungen	(24)	756,6	1.171,8
Ertragsteuerschulden	(8)	35,6	134,6
Finanzschulden	(25)	559,0	480,8
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	(25)	1.075,7	1.040,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(26)	2.203,8	2.765,9
Vertragsverbindlichkeiten	(27)	772,3	1.123,1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(26)	192,7	201,4
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	(27)	54,5	70,4
Derivative Finanzinstrumente	(28)	0,1	19,1
<b>Kurzfristige Schulden</b>		<b>5.670,8</b>	<b>7.021,1</b>
<b>Summe Passiva</b>		<b>28.907,1</b>	<b>33.617,1</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.



**KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG****der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025**

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Konzernergebnis	924,2	2.392,1
Ertragsteueraufwendungen (+)/ -erträge (-)	-23,5	229,8
Zinsergebnis	49,1	-44,4
Abschreibungen (+)/ Zuschreibungen (-)	2.238,5	2.071,7
Gewinn (-)/ Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-23,1	-18,9
Erträge (-)/ Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	3,2	-2,8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/ Erträge (-)	12,2	-26,3
Zunahme (-)/ Abnahme (+) der Vorräte	-19,7	-140,5
Zunahme (-)/ Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	151,1	-608,2
Zunahme (+)/ Abnahme (-) der Rückstellungen	-307,7	147,3
Zunahme (+)/ Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-218,2	459,6
Ertragsteuereinzahlungen (+)/ -auszahlungen (-)	-253,3	-94,4
<b>Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>2.532,7</b>	<b>4.364,9</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	62,0	70,8
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	0,5	-
Einzahlungen aus Dividenden von nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	28,1	40,5
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.450,3	-2.166,4
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-5,8	-23,2
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	13,6	12,4
Auszahlungen für gewährte Darlehen	-31,2	-14,1
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen <sup>1</sup>	-56,2	-193,1
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	-59,6	-40,5
Zinseinzahlungen	254,4	336,0
<b>Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-1.244,5</b>	<b>-1.977,5</b>

<sup>1</sup> Enthält auch Auszahlungen für Kapitaleinlagen in bereits bestehende nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	-	-1,0
Auszahlungen für Dividenden	-1.457,3	-1.639,5
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	1.134,7	406,2
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-925,3	-487,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Verbindlichkeiten aus Leasingvereinbarungen	-1.108,1	-1.034,4
Auszahlungen aus der Rückführung von Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-2,3	-2,0
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-379,8	-311,8
Einzahlungen aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendensicherung	47,0	24,0
Auszahlungen aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendensicherung	-14,9	-37,4
<b>Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-2.706,2</b>	<b>-3.083,0</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-1.418,0</b>	<b>-695,6</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>5.480,6</b>	<b>5.809,8</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-587,4	366,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.418,0	-695,6
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>3.475,1</b>	<b>5.480,6</b>



**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG											
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	Währungsrücklage (angepasst)*	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
<b>Stand 1.1.2024*</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>15.439,9</b>	<b>-52,3</b>	<b>21,8</b>	<b>3,3</b>	<b>5,3</b>	<b>590,5</b>	<b>568,7</b>	<b>18.821,7</b>	<b>73,2</b>	<b>18.894,9</b>
Wie zuvor berichtet	175,8	2.637,4	15.304,5	-52,3	21,8	3,3	5,3	593,7	571,9	18.689,5	73,2	18.762,7
<b>Anpassung</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>135,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-3,2</b>	<b>-3,2</b>	<b>132,2</b>	<b>-</b>	<b>132,2</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.385,5</b>	<b>11,5</b>	<b>-12,7</b>	<b>0,6</b>	<b>-1,3</b>	<b>1.215,6</b>	<b>1.213,6</b>	<b>3.599,1</b>	<b>10,8</b>	<b>3.609,9</b>
davon												
Konzernergebnis	-	-	2.385,5	-	-	-	-	-	-	2.385,5	6,6	2.392,1
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	11,5	-12,7	0,6	-1,3	1.215,6	1.213,6	1.213,6	4,2	1.217,8
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1.626,1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1.626,1</b>	<b>-14,5</b>	<b>-1.640,6</b>
davon												
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-1.625,8	-	-	-	-	-	-	-1.625,8	-	-1.625,8
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-13,9	-13,9
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	-	-	-0,3	-	-	-	-	-	-	-0,3	-0,7	-1,0
<b>Stand 31.12.2024*</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>16.199,3</b>	<b>-40,8</b>	<b>9,1</b>	<b>3,9</b>	<b>4,0</b>	<b>1.806,0</b>	<b>1.782,3</b>	<b>20.794,7</b>	<b>69,4</b>	<b>20.864,1</b>
<b>Stand 1.1.2025</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>16.199,3</b>	<b>-40,8</b>	<b>9,1</b>	<b>3,9</b>	<b>4,0</b>	<b>1.806,0</b>	<b>1.782,3</b>	<b>20.794,7</b>	<b>69,4</b>	<b>20.864,1</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>909,8</b>	<b>27,1</b>	<b>-7,6</b>	<b>0,1</b>	<b>2,2</b>	<b>-2.354,9</b>	<b>-2.332,9</b>	<b>-1.423,2</b>	<b>6,5</b>	<b>-1.416,7</b>
davon												
Konzernergebnis	-	-	909,8	-	-	-	-	-	-	909,8	14,4	924,2
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	27,1	-7,6	0,1	2,2	-2.354,9	-2.332,9	-2.332,9	-8,0	-2.340,9
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1.441,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1.441,2</b>	<b>-18,9</b>	<b>-1.460,2</b>
davon												
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-1.441,2	-	-	-	-	-	-	-1.441,2	-	-1.441,2
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-16,9	-16,9
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,0	-2,0
<b>Stand 31.12.2025</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>15.667,8</b>	<b>-13,6</b>	<b>1,6</b>	<b>4,0</b>	<b>6,2</b>	<b>-548,9</b>	<b>-550,7</b>	<b>17.930,3</b>	<b>57,0</b>	<b>17.987,3</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.





# KONZERNANHANG

## WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

### Allgemeine Informationen

Hapag-Lloyd ist ein international aufgestellter Konzern, der im Wesentlichen die Containerlinienschifffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte, alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen sowie Umschlaganlagen (Terminals) betreibt.

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft (Hapag-Lloyd AG) mit Sitz in Hamburg, Ballindamm 25, Deutschland, ist die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und eine börsennotierte Gesellschaft deutschen Rechts. Die Gesellschaft ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer HRB 97937 eingetragen. Die Aktien der Gesellschaft werden an den Wertpapierbörsen in Frankfurt und Hamburg gehandelt.

Vorstand und Aufsichtsrat haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und der Öffentlichkeit auf der Internetseite des Unternehmens (<https://www.hapag-lloyd.com/de/home.html>) dauerhaft zugänglich gemacht.

Der Konzernabschluss wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des Konzernabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der vorliegende Konzernabschluss umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025 und wurde am 4. März 2026 vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat wird den Konzernabschluss planmäßig am 25. März 2026 prüfen und billigen.

### Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Darüber hinaus wurden die nach § 315e Abs. 1 HGB in der Fassung, die für das Geschäftsjahr anzuwenden ist, zusätzlich zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Der Konzernabschluss wird im Unternehmensregister veröffentlicht.

### Neue Rechnungslegungsvorschriften

Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2025 waren die folgenden durch das IASB veröffentlichten Änderungen an bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, erstmals anzuwenden:

- Änderungen an IAS 21: Mangel an Umtauschbarkeit

Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2025 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

### Im Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwendende Standards

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2025 noch nicht verpflichtend anzuwenden:

Standard / Interpretation	Anwendungs- pflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU-Kommission	
IFRS 9 / IFRS 7	Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	1.1.2026	Erfolgt
IFRS 9 / IFRS 7	Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: Verträge über naturabhängige Stromversorgung	1.1.2026	Erfolgt
IFRS 18	IFRS 18: Darstellung und Angaben im Abschluss	1.1.2027	Erfolgt
IFRS 19	IFRS 19: Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	1.1.2027	Ausstehend

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2026 oder später anzuwenden sind. Eine vorzeitige Anwendung der Standards findet im Hapag-Lloyd Konzern nicht statt. Im Folgenden werden lediglich die für den Hapag-Lloyd Konzern gegebenenfalls relevanten Vorschriften erläutert. Soweit nicht anders angegeben, geht der Konzern derzeit davon aus, dass sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben.



**EU-Endorsement ist bereits erfolgt****Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten**

Die Änderungen beinhalten eine Klärung der Klassifizierung von finanziellen Vermögenswerten, die mit Umwelt-, Sozial- und Unternehmensführungs- (ESG-) und ähnlichen Merkmalen verknüpft sind. Es wurde in der Praxis diskutiert, inwiefern sich solche ESG-Merkmale in Finanzinstrumenten auf die Folgebilanzierung, also die Bilanzierung zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zum beizulegenden Zeitwert, auswirken. Die Folgebilanzierung hängt von den Zahlungsstromereigenschaften des finanziellen Vermögenswerts ab. Das IASB will mit den Änderungen klarstellen, wie die vertraglichen Zahlungsströme entsprechender Instrumente in diesem Kontext zu beurteilen sind.

Darüber hinaus adressiert die Änderung die Erfüllung von Verbindlichkeiten durch elektronische Zahlungssysteme. Die Änderungen stellen zum einen klar, zu welchem Zeitpunkt die Ausbuchung erfolgt. Darüber hinaus wird die Option eingeführt, eine finanzielle Verbindlichkeit auszubuchen, bevor das Unternehmen am Erfüllungstag Barmittel liefert, sofern bestimmte Kriterien erfüllt sind.

Mit den Änderungen hat das IASB auch zusätzliche Angabepflichten im Hinblick auf Investitionen in Eigenkapitalinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert durch das sonstige Ergebnis bewertet werden, sowie auf Finanzinstrumente mit bedingten Merkmalen (beispielsweise ESG-Ziele) eingeführt.

**Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: Verträge über naturabhängige Stromversorgung**

Verträge, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen, helfen Unternehmen dabei, auf Strom aus Quellen wie Wind- oder Solarkraft

zugreifen zu können. Diese sind häufig als sog. Power Purchase Agreements (PPA) strukturiert. Der Bezug auf Basis dieser Verträge kann aufgrund von unvorhergesehenen Ereignissen, wie den Wetterbedingungen, schwanken. Die Anwendung der derzeitigen Rechnungslegungsvorschriften konnte zu Erfolgswirkungen führen, die nicht zwingend den Einfluss dieser Verträge auf die Performance des bilanzierenden Unternehmens adäquat reflektierten.

Um eine bessere Abbildung dieser Verträge in den Abschlüssen der Unternehmen zu ermöglichen, beinhalten die Änderungen eine Klarstellung zur Anwendung der sog. Eigenbedarfsausnahme („own use exemption“) auf diese Verträge, Anpassung der Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften und zusätzliche Angabepflichten.

**IFRS 18: Darstellung und Angaben im Abschluss**

Primäres Ziel des IFRS 18 ist es, die Beurteilung der Leistung eines Unternehmens durch erhöhte Vergleichbarkeit in der Darstellung zu verbessern. Dazu wird für die Gewinn- und Verlustrechnung vorgegeben, welche Aufwendungen und welche Erträge den neu definierten Bereichen betrieblicher Bereich (operating), Investitionsbereich (investing) und Finanzierungsbereich (financing) zuzuordnen sind. Ausweishwahlrechte entfallen mithin. Nach den ersten beiden Bereichen sind verpflichtende Zwischengrößen darzustellen.

In der Kapitalflussrechnung entfallen entsprechend die Ausweishwahlrechte für erhaltene und gezahlte Dividenden und Zinsen, und das Betriebsergebnis wird als Startpunkt bei der Anwendung der indirekten Methode vorgegeben.

Ein weiteres Ziel des IFRS 18 besteht darin, unternehmensspezifische nützliche Informationen zur Verfügung stellen zu lassen.

Dazu werden Vorgaben gemacht, ob und wie Anhangangaben zu sogenannten Management-defined Performance Measures zu machen sind. Zudem wird neu geregelt, nach welchen Aggregations- und Disaggregationsregeln Angaben im Anhang zu machen sind.

Zurzeit bewertet der Hapag-Lloyd die möglichen Auswirkungen des neuen Standards, insbesondere im Hinblick auf die Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Kapitalflussrechnung und die zusätzlichen Angabepflichten für MPMs. Der Konzern prüft auch die Auswirkungen auf die Art und Weise, wie Informationen in den Abschlüssen gruppiert werden, einschließlich der Posten, die derzeit als „Sonstige“ bezeichnet werden. Nach aktuellem Stand wird die Erstanwendung von IFRS 18 einen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Beträge haben.

**EU-Endorsement ist noch ausstehend****IFRS 19: Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben**

Der neue Standard erlaubt es bestimmten Tochterunternehmen, die IFRS-Rechnungslegungsstandards mit reduzierten Anhangangaben anzuwenden. IFRS 19 kann von einem Tochterunternehmen angewendet werden, wenn das Tochterunternehmen selbst keiner öffentlichen Rechenschaftspflicht unterliegt und sein Mutterunternehmen einen IFRS-Konzernabschluss erstellt. Eine öffentliche Rechenschaftspflicht liegt insbesondere vor, wenn Eigenkapital- oder Fremdkapitalinstrumente des Tochterunternehmens an einem öffentlichen Markt notiert sind. Wendet ein Tochterunternehmen in seinem Einzel- oder Konzernabschluss die vollständigen IFRS an, so reduziert die optionale Anwendung des IFRS 19 den Umfang der anzugebenden Anhangangaben.





## Konsolidierungsgrundsätze und -methoden

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen einbezogen.

### Tochtergesellschaften

Tochtergesellschaften sind alle Unternehmen, bei denen direkt oder indirekt Beherrschung durch die Hapag-Lloyd AG besteht. Beherrschung ist gegeben, wenn die Hapag-Lloyd AG die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderer Rechte innehat, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch ihre Entscheidungsgewalt beeinflussen kann. Wesentliche Tochterunternehmen werden ab dem Zeitpunkt vollkonsolidiert, zu dem die Beherrschung über das wesentliche Tochterunternehmen erlangt wird. Endet die Beherrschung, scheiden die entsprechenden Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis aus.

Die Erstkonsolidierung eines Tochterunternehmens erfolgt nach der Erwerbsmethode. Dabei wird zunächst eine vollständige Zeitwertbewertung aller identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des Tochterunternehmens zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen. Die zum Zeitwert bewertete Gegenleistung für den Erwerb des Beteiligungsanteils wird mit dem auf den erworbenen Anteil entfallenden Eigenkapital verrechnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- oder Firmenwert angesetzt. Ein verbleibender passiver Unterschiedsbetrag wird zum Zeitpunkt der Entstehung sofort erfolgswirksam erfasst und im sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen. Das bestehende Wahlrecht zur Aktivierung eines anteiligen Geschäfts- oder Firmenwerts auf nicht beherrschende

Anteile wird nicht angewendet. Mit einem Unternehmenserwerb verbundene Transaktionskosten werden als Aufwand erfasst.

Ein derivativer Geschäfts- oder Firmenwert wird in den Folgeperioden mindestens einmal jährlich nach Abschluss des Planungsprozesses sowie bei Vorliegen von Hinweisen oder Ereignissen, die auf eine mögliche Wertminderung hindeuten, auf Werthaltigkeit überprüft und bei vorliegender Wertminderung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag abgeschrieben (Wertminderungsprüfung). Diese Wertminderungen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gesondert als Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte ausgewiesen.

Basis für die Erstellung des Konzernabschlusses bilden die Einzelabschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochterunternehmen, die nach konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt sind.

Konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Aufwendungen und Erträge werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert. Zwischenergebnisse werden eliminiert, soweit sie nicht von untergeordneter Bedeutung für den Konzern sind. Latente Steuern werden für Konsolidierungsmaßnahmen mit ertragsteuerlichen Auswirkungen angesetzt.

Anteile anderer Gesellschafter am Eigenkapital eines Tochterunternehmens werden innerhalb des Konzerneigenkapitals als Anteile nicht beherrschender Gesellschafter ausgewiesen. Nicht beherrschende Anteile am Ergebnis werden separat in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung als solche ausgewiesen. Transaktionen, bei denen der Hapag-Lloyd Konzern Anteile an einem bestehenden Tochterunternehmen hinzuerwirbt oder

Anteile veräußert, ohne dass damit ein Kontrollwechsel einhergeht, werden als Eigenkapitaltransaktionen zwischen Gesellschaftern bilanziert. Der Unterschiedsbetrag zwischen der erhaltenen beziehungsweise transferierten Gegenleistung und den veräußerten beziehungsweise erhaltenen Anteilen wird im Konzerneigenkapital erfasst.

### Gemeinschaftliche Vereinbarungen und assoziierte Unternehmen

Gemeinschaftliche Vereinbarungen sind vertragliche Vereinbarungen, auf deren Grundlage zwei oder mehr Parteien eine wirtschaftliche Aktivität begründen, die sie gemeinschaftlich beherrschen. Gemeinschaftliche Führung liegt vor, wenn die Partner zusammenarbeiten müssen, um die relevanten Aktivitäten zu steuern, und Entscheidungen einstimmig getroffen werden müssen. Hat der Hapag-Lloyd Konzern zusammen mit anderen Parteien gemeinschaftliche Beherrschung über ein Unternehmen, wird untersucht, ob es sich um eine gemeinschaftliche Tätigkeit oder ein Gemeinschaftsunternehmen handelt. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit liegt vor, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien dagegen Rechte am Reinvermögensüberschuss. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Im Hapag-Lloyd Konzern bestehen derzeit ausschließlich Gemeinschaftsunternehmen.

Gesellschaften, bei denen der Hapag-Lloyd Konzern die Möglichkeit hat, maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben (assoziierte Unternehmen), werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Ein maßgeblicher Einfluss wird widerlegbar vermutet, wenn die Hapag-Lloyd AG direkt oder indirekt einen Stimmrechtsanteil zwischen 20 % und 50 % besitzt.



Ein aktiver Unterschiedsbetrag aus der Gegenüberstellung der Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem anteiligen Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten zum Erwerbszeitpunkt ist als Geschäfts- oder Firmenwert im Buchwert des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens enthalten. Ein passiver Unterschiedsbetrag wird als Ertrag in der [Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung](#) unter dem Posten Ergebnis aus der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen erfasst.

Der Anteil des Hapag-Lloyd Konzerns am Periodenergebnis beziehungsweise sonstigen Ergebnis von assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen wird in der [Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung](#) beziehungsweise im sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst. Die kumulierten Veränderungen nach dem Erwerbszeitpunkt erhöhen oder vermindern den Buchwert des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens. Anteilige Verluste, die den Wert des Beteiligungsbuchwerts des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens im Konzern übersteigen, werden nicht erfasst, sofern nicht weitere Instrumente an das Unternehmen ausgegeben werden.

## Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2025 wurden neben der Hapag-Lloyd AG insgesamt 157 (31. Dezember 2024: 153) Gesellschaften einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2024	9	123	3	18	153
Zugänge	0	8	0	1	9
Abgänge	0	5	0	0	5
<b>31.12.2025</b>	<b>9</b>	<b>126</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>157</b>

Im Rahmen des Erwerbs der französischen Gesellschaft HGT Le Havre SAS (ehemals CNMP LH SAS), deren Kaufpreis für den Konzern von untergeordneter Bedeutung ist, gehen vier vollkonsolidierte sowie ein nach der Equity-Methode einbezogenes Unternehmen in den Konsolidierungskreis ein. Weiterhin wurden vier vollkonsolidierte Gesellschaften neu gegründet. Im Geschäftsjahr 2025 wurden vier unwesentliche Gesellschaften liquidiert und eine Gesellschaft aufgrund derer Unwesentlichkeit für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entkonsolidiert. Aus den Entkonsolidierungen ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

Folgende Gesellschaften werden vollkonsolidiert, da die Hapag-Lloyd AG trotz einer Beteiligung von 50 % oder weniger jeweils die Stimmrechtsmehrheit besitzt und somit Beherrschung besteht:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligungsanteil in %
Hapag-Lloyd (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.	Luanda	49,00
Hapag-Lloyd (Egypt) Shipping S.A.E.	Alexandria	49,00
Hapag-Lloyd (Jordan) Private Limited Company	Amman	50,00
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,00
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL	Manama	49,00
Hapag-Lloyd Bangladesh Private Limited	Dhaka	40,00
Hapag-Lloyd Cote d'Ivoire SAS	Abidjan	25,00
Hapag-Lloyd Qatar WLL	Doha	49,00
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait K.S.C.C.	Kuwait-Stadt	49,00
Hapag-Lloyd Ukraine LLC	Odessa	50,00
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	54,64
NileDutch (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.	Luanda	49,00

Darüber hinaus hält die Hapag-Lloyd AG an der vollkonsolidierten CSAV Austral SpA, Valparaíso, Chile, zwar nur 48,95 % der stimmberechtigten Anteile, stellt aber die Mehrheit der Mitglieder des Entscheidungsorgans. Daneben hält die Hapag-Lloyd AG 100 % der dividendenberechtigten Anteile, sodass Beherrschung durch die Hapag-Lloyd AG vorliegt.

Angaben zu den Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter finden sich unter Anmerkung [\(21\) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter](#).

Sieben vollkonsolidierte Gesellschaften und zwei nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen haben im Berichtsjahr ein vom Konzern abweichendes Geschäftsjahr. Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss werden die fortgeschriebenen Werte jeweils zum 31. Dezember verwendet. Bei allen anderen Unternehmen stimmt das Geschäftsjahr mit dem der Hapag-Lloyd AG überein.





Eine Aufstellung der Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen des Hapag-Lloyd Konzerns ist unter Anmerkung [\(42\)](#) [Anteilsbesitzliste gemäß § 315e HGB](#) aufgeführt.

### Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen

Im Rahmen der digitalen Transformation von Hapag-Lloyd wurde der systemgestützte Prozess zur Umsatzrealisierung von laufenden Transportaufträgen überarbeitet. Durch die Einführung der SAP-Module RAR und PAMP können wir die Genauigkeit der Umsatzrealisierung für pendente Transportaufträge und die Berechnung von Drohverlustrückstellungen deutlich verbessern.

Während in der Vergangenheit nur ein Portfolioansatz möglich war, bei dem mehrere Transportaufträge auf einer einzelnen Schiffsreise zusammengefasst wurden, ermöglichen diese Systeme nun eine Bewertung auf Ebene der einzelnen Transportaufträge. Darüber hinaus erfolgt die Bewertung des Leistungsfortschritts nicht mehr inputorientiert, sondern outputorientiert auf täglicher Pro-rata-Basis.

Die sich daraus ergebenden Schätzungsänderungen wurden prospektiv in der Gewinn- und Verlustrechnung der laufenden Periode erfasst. Im Übrigen wäre eine retrospektive Anpassung vor dem Hintergrund der erst im Verlauf des Jahres 2025 eingeführten SAP-Module ohnehin undurchführbar.

Die folgende Tabelle fasst die Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung zum 31. Dezember 2025 zusammen:

Mio. EUR	Vor Änderung	Änderung	Nach Änderung
Umsatzerlöse	18.632,6	0,2	18.632,8
Transport- und Terminalaufwendungen	-13.819,2	53,8	-13.765,4
Personalaufwendungen	-1.147,8	-	-1.147,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-2.238,5	-	-2.238,5
Sonstige betriebliche Erträge	539,9	51,0	591,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.104,7	-34,3	-1.138,9
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>862,3</b>	<b>70,7</b>	<b>933,1</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-6,6	-	-6,6
Ergebnis aus Beteiligungen	23,3	-	23,3
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>879,1</b>	<b>70,7</b>	<b>949,9</b>
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	331,0	-	331,0
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	-380,1	-	-380,1
Ergebnis vor Steuern	830,0	70,7	900,7
Ertragsteuern	23,5	-	23,5
<b>Konzernergebnis</b>	<b>853,5</b>	<b>70,7</b>	<b>924,2</b>

Die folgende Tabelle fasst die Auswirkungen auf die Bilanz zum 31. Dezember 2025 zusammen:

Mio. EUR	Vor Änderung	Änderung	Nach Änderung
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>20.472,1</b>	-	<b>20.472,1</b>
Vorräte	574,1	3,8	577,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.981,0	-14,7	1.966,3
Sonstige nichtfinanzielle Vermögenswerte	118,9	1,1	120,0
Sonstiges	5.770,8	-	5.770,8
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>8.444,8</b>	<b>-9,7</b>	<b>8.435,0</b>
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>28.916,8</b>	<b>-9,7</b>	<b>28.907,1</b>
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	15.597,1	70,7	15.667,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-547,9	-2,8	-550,7
Sonstiges	2.870,1	-	2.870,1
<b>Eigenkapital</b>	<b>17.919,3</b>	<b>68,0</b>	<b>17.987,3</b>
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>5.249,0</b>	-	<b>5.249,0</b>
Sonstige Rückstellungen	752,6	4,0	756,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.265,6	-61,8	2.203,8
Vertragsverbindlichkeiten	792,2	-19,9	772,3
Sonstiges	1.938,2	-	1.938,2
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>5.748,5</b>	<b>-77,7</b>	<b>5.670,8</b>
<b>Summe Eigenkapital und Schulden</b>	<b>28.916,8</b>	<b>-9,7</b>	<b>28.907,1</b>

Im Rahmen der Umstellung wurde vor dem Hintergrund des zunehmenden Handelsungleichgewichts die Berücksichtigung von Repositionierungskosten bei der Ermittlung von Drohverlustrückstellungen und der bisherigen inputorientierten Ermittlung des Leistungsfortschritts bei der Umsatzrealisierung überprüft. Darüber hinaus wurde die Erfassung





von Drohverlustrückstellungen und deren Ausweis in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung angepasst.

Diese Anpassungen wurden gemäß IAS 8 rückwirkend vorgenommen, indem die entsprechenden Posten im Konzernabschluss des Vorjahres angepasst wurden. Die Anpassung der Eröffnungsbilanzzahlen für den Vergleichszeitraum erfolgte aus Gründen der Wesentlichkeit in selber Höhe, und die Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres wurde entsprechend nicht angepasst.

Die folgende Tabelle fasst die Auswirkungen auf die Bilanz zum 31. Dezember 2024 zusammen:

Mio. EUR	Wie zuvor berichtet	Anpassungen	Angepasst
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>33.617,1</b>	-	<b>33.617,1</b>
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	16.063,9	135,4	16.199,3
Kumuliertes übriges Eigenkapital	1.776,8	5,5	1.782,3
Sonstiges	2.882,6	-	2.882,6
<b>Eigenkapital</b>	<b>20.723,2</b>	<b>140,9</b>	<b>20.864,1</b>
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>5.731,9</b>	-	<b>5.731,9</b>
Sonstige Rückstellungen	1.397,8	-226,1	1.171,8
Vertragsverbindlichkeiten	1.037,9	85,2	1.123,1
Sonstiges	4.726,2	-	4.726,2
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>7.162,0</b>	<b>-140,9</b>	<b>7.021,1</b>
<b>Summe Eigenkapital und Schulden</b>	<b>33.617,1</b>	-	<b>33.617,1</b>

## Änderung der Darstellung von Posten im Abschluss

Im Rahmen der Analyse der Auswirkung der Effekte nach IFRS 18 „Darstellung und Angaben im Abschluss“, welcher ab dem 1. Januar 2027 in Kraft tritt, wurde die Darstellung von Posten im Konzernabschluss überprüft. Diese Überprüfung führte zu einer Änderung in der Darstellung der folgenden Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Gesamtergebnisrechnung des Konzerns für die Geschäftsjahre 2025 und 2024:

- Die im Vorjahresbericht genannte Position Sonstiges betriebliches Ergebnis wird fortan in die separaten Posten Sonstige betriebliche Erträge und Sonstige betriebliche Aufwendungen aufgeteilt.
- Die im Vorjahresbericht genannte Position Übrige Finanzposten wird fortan in den Posten Zinserträge und sonstige Finanzerträge sowie Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen ausgewiesen.
- In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung fortan in die Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden und die erfolgswirksam umgegliedert werden, unterteilt. Für weitere Informationen verweisen wir auf den Abschnitt [\(20\) Kumuliertes übriges Eigenkapital](#).

## Währungsumrechnung

Jahresabschlüsse werden in der funktionalen Währung der jeweiligen Gesellschaft aufgestellt. Als funktionale Währung einer Gesellschaft wird die Währung des wirtschaftlichen Umfelds bezeichnet, in dem die Gesellschaft primär tätig ist. Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und fast aller Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung erfolgt hingegen in Euro.

Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Konzerns mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Transaktionen in Fremdwährung werden zum Zeitpunkt der Transaktion mit dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Wechselkurs erfasst. Am Abschlussstichtag werden monetäre Posten zum Stichtagskurs und nicht monetäre Posten mit dem historischen Kurs umgerechnet. Bei der Umrechnung entstehende Differenzen werden erfolgswirksam erfasst. Hiervon ausgenommen sind Wertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die als qualifizierte Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von künftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges) designiert sind. Diese sind im sonstigen Ergebnis erfasst.

Wechselkursbedingte Gewinne und Verluste im Zusammenhang mit dem operativen Geschäft werden im sonstigen betrieblichen Ergebnis und im Zusammenhang mit Ertragsteuern im Posten Ertragsteuern gezeigt. Resultieren wechselkursbedingte Gewinne und Verluste aus der Bilanzierung von Finanzschulden, werden diese in der Position Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis gezeigt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die in dem Berichtsjahr bedeutendsten Fremdwährungen für den Hapag-Lloyd Konzern an:





### Wechselkurse für bedeutende Währungen

je EUR	Stichtagskurs	
	31.12.2025	31.12.2024
US-Dollar	1,17565	1,03935
Chinesischer Renminbi	8,26341	7,58658
Britische Pfund	0,87292	0,82945
Indische Rupien	105,66272	88,98187

### Bilanzierung und Bewertung

Die Jahresabschlüsse der in den Konzern einbezogenen Unternehmen werden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt.

#### Geschäfts- oder Firmenwerte

Geschäfts- oder Firmenwerte unterliegen keiner planmäßigen Abschreibung, sondern werden mindestens einmal jährlich auf Wertminderung überprüft. Für detaillierte Informationen zur Wertminderungsprüfung siehe Abschnitt [Wertminderungsprüfung](#).

#### Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen erworbene Markenrechte, Konzessionen und Kundenbeziehungen werden mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt erfasst. Einzelne erworbene Software wird zu Anschaffungskosten erfasst.

Entwicklungskosten, die direkt dem Entwurf und dem Testen identifizierbarer unternehmensspezifischer Individualsoftwareprodukte zuzuordnen sind, die vom Konzern kontrolliert werden, werden als immaterielle Vermögenswerte erfasst, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind. Die aktivierten Herstellungskosten werden

auf Grundlage von Einzel- und der Herstellung direkt zurechenbaren Gemeinkosten ermittelt.

Grundsätzlich erfasst der Hapag-Lloyd Konzern einen immateriellen Vermögenswert aus einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung, wenn er einen Anspruch darauf hat, für die Nutzung der Infrastruktureinrichtung der Konzession eine Gebühr zu verlangen. Der immaterielle Vermögenswert wird beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert entsprechend dem beizulegenden Zeitwert der erbrachten Dienstleistungen und gegebenenfalls zum Barwert der vertraglich fest vereinbarten Konzessionsgebühren bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungskosten aktiviert, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind.

Im Hapag-Lloyd Konzern werden immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer in der Folge zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, abzüglich kumulierter planmäßiger und außerplanmäßiger Abschreibung, bilanziert. Die planmäßige Abschreibung erfolgt linear über folgende Zeiträume beziehungsweise voraussichtlich unternehmensspezifische Nutzungsdauern:

	Nutzungsdauer in Jahren
Kundenbeziehungen	5–30
Konzessionen	5–12
Computer-Software	3–10

Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbegrenzten Nutzungsdauer und noch nicht nutzungsreife immaterielle Vermögenswerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern wie Geschäfts- oder Firmenwerte mindestens einmal jährlich auf Wertminderung überprüft. Für detaillierte Informationen zur Wertminderungsprüfung siehe Abschnitt

[Wertminderungsprüfung](#). Für immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird jährlich überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden prospektiv als Schätzungsänderung behandelt.

Der weltweite Containerliniendienst wird unter der erworbenen Marke „Hapag-Lloyd“ betrieben, die aufgrund ihrer Anmeldung beziehungsweise Registrierung im In- und Ausland einem zeitlich unbegrenzten rechtlichen Schutz unterliegt. Die unbegrenzte Nutzungsdauer ergibt sich daraus, dass der Bekanntheitsgrad bereits durch die weltweiten Tätigkeiten erhalten wird, sodass zusätzliche Maßnahmen und Investitionen zur Werterhaltung der Marke nicht erforderlich sind.

#### Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen wird zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bilanziert. Die Anschaffungskosten umfassen alle Gegenleistungen, die notwendig sind, um einen Vermögenswert zu erwerben und ihn in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen. Die Herstellungskosten werden auf Basis von Einzelkosten sowie direkt zurechenbaren Gemeinkosten ermittelt.

Fremdkapitalkosten im Sinne des IAS 23, die in direktem Zusammenhang mit dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten stehen, werden für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswerts in die Anschaffungs- oder Herstellungskosten einbezogen.

Nachträgliche Ausgaben werden als nachträgliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, wenn eine physische Mehrung vorliegt und es wahrscheinlich ist, dass der mit den Ausgaben





verbundene künftige wirtschaftliche Nutzen dem Hapag-Lloyd Konzern zufließen wird.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die folgenden voraussichtlichen unternehmensspezifischen Nutzungsdauern:

	Nutzungsdauer in Jahren
Gebäude und Bauten	20–80
Schiffe	25
Container	15
Technische Anlagen und Maschinen	5–20
Übrige Anlagen	3–10

Die Abschreibung der Schiffe erfolgt unter Berücksichtigung von Schrottwerten über die wirtschaftliche Nutzungsdauer von 25 Jahren. Zur Bestimmung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer der Schiffe erfolgt laufend eine Würdigung neuer Umweltregularien hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und Effizienz besonders betroffener älterer Schiffe. Für einzelne Schiffe erfolgt daher eine Abschreibung über die wirtschaftliche Nutzungsdauer von bis zu 35 Jahren.

Die Trockendockarbeiten zur Erzielung der Betriebsgenehmigung (Klassekosten) werden als separate Komponente über einen Zeitraum von fünf Jahren beschrieben. Gleiches gilt für die Einbauten von Abgasreinigungssystemen (sog. Scrubber) in Schiffen, die als separate Komponente zu betrachten sind und einer wirtschaftlichen Nutzungsdauer von sieben Jahren unterliegen. Des Weiteren wird die Höhe der planmäßigen Abschreibungen durch die zum Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer eines Vermögenswerts erwarteten Restwerte bestimmt. Der Restwert für Containerschiffe wird auf Basis ihrer Schrottwerte ermittelt. Bei Containern ergibt sich der Restwert aus

einem festgelegten Anteil der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, die in der Regel dem ursprünglichen Neupreis des Containers entsprechen. Sowohl wirtschaftliche Nutzungsdauern als auch angenommene Restwerte werden einmal jährlich im Rahmen der Abschlusserstellung überprüft.

Überprüfungen auf Wertminderung werden vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen. Für detaillierte Informationen zur Wertminderungsprüfung siehe Abschnitt [Wertminderungsprüfung](#).

Nutzungsrechte im Sinne des IFRS 16 werden zum Zugangszeitpunkt grundsätzlich einzeln und in den entsprechenden Vermögensklassen in Höhe der jeweiligen Leasingverbindlichkeit abzüglich gegebenenfalls erhaltener Leasinganreize und zuzüglich initialer direkter Kosten bewertet. Das Nutzungsrecht wird planmäßig über die Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben und bei Vorliegen einer Wertminderung entsprechend um diese Wertminderung reduziert. Für detaillierte Informationen zur Bilanzierung von Nutzungsrechten siehe nachstehenden Abschnitt [\(31\) Leasing](#).

#### Wertminderungsprüfung

Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer, Sachanlagen und nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen werden dann auf Wertminderungen überprüft, wenn Hinweise / Ereignisse für einen möglichen Wertminderungsbedarf vorliegen. Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden anlassbezogen, jedoch zumindest einmal jährlich zum Geschäftsjahresende auf Wertminderungen getestet. Dabei wird der erzielbare Betrag des zu prüfenden Vermögenswerts dem Buchwert gegenübergestellt.

Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung erfasst.

Sofern kein erzielbarer Betrag für einen einzelnen Vermögenswert ermittelt werden kann, wird der erzielbare Betrag für die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten bestimmt, der der betreffende Vermögenswert zugeordnet werden kann und die weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten in der Lage ist, Mittelzuflüsse zu erzielen (zahlungsmittelgenerierende Einheit).

Der Geschäfts- oder Firmenwert aus einem Unternehmenszusammenschluss wird den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten oder Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugewiesen, von denen erwartet wird, dass sie von den Synergien des Zusammenschlusses profitieren werden. Diese Einheiten beziehungsweise Gruppen von Einheiten müssen die niedrigste Stufe innerhalb des Unternehmens darstellen, für die der Geschäfts- oder Firmenwert für interne Managementzwecke überwacht wird, und dürfen nicht größer als ein Segment sein, welches gemäß IFRS 8 Geschäftssegmente ermittelt wurde. Der Geschäfts- oder Firmenwert wird mindestens einmal jährlich auf Wertminderung überprüft. Eine Überprüfung erfolgt auch, wenn Ereignisse oder Umstände eintreten, die darauf hinweisen, dass der Buchwert möglicherweise wertgemindert sein könnte.

Eine Wertminderung wird vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ist. Sofern ein Wertminderungsbedarf ermittelt wurde, wird zunächst der Geschäfts- oder Firmenwert wertgemindert. Ein darüber hinausgehender Wertminderungsbedarf wird dann buchwertproportional auf die verbleibenden Vermögenswerte verteilt. Dabei darf der Buchwert eines





Vermögenswerts nicht unter seinen beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten, seinen Nutzungswert oder null sinken.

Ergibt sich zu einem späteren Zeitpunkt nach einer in Vorjahren vorgenommenen Wertminderung ein höherer erzielbarer Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, erfolgt eine Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten. Wertaufholungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sind unzulässig.

Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung (fair value less costs of disposal) und dem Nutzungswert (value in use) des einzelnen Vermögenswerts, der zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder der Gruppe zahlungsmittelgenerierender Einheiten. Übersteigt einer dieser Beträge den Buchwert, ist es nicht notwendig, beide Werte zu ermitteln.

Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, den unabhängige Marktteilnehmer unter marktüblichen Bedingungen zum Bewertungsstichtag bei Verkauf des Vermögenswerts beziehungsweise der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zahlen würden. Der Nutzungswert wird über die Diskontierung der aus der künftigen betrieblichen Nutzung erwarteten Zahlungsströme sowie der letztendlichen Veräußerung ermittelt.

### Leasing

Ein Leasingverhältnis ist ein Vertrag, der das Recht auf Nutzung eines Vermögenswerts (des Leasinggegenstands) für einen vereinbarten Zeitraum gegen Entgelt überträgt. Die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 wird von Hapag-Lloyd auf Verträge angewendet, die am oder nach dem 1. Januar 2019 abgeschlossen oder geändert wurden.

### Leasingnehmer

Hapag-Lloyd erfasst im Rahmen des Single Accounting Model nach IFRS 16 zu Beginn eines jeden Leasingverhältnisses ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit in der Bilanz, es sei denn (jeweils Wahlrecht), (1) die Laufzeit eines Leasingverhältnisses beträgt zwölf Monate oder weniger oder (2) es handelt sich bei dem Leasingobjekt um einen geringwertigen Vermögenswert.

Die Leasingobjekte innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns entfallen auf die folgenden wesentlichen Vermögenswertklassen:

- (1) angemietete Containerschiffe,
- (2) angemietete Container,
- (3) angemietete Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrige Anlagen.

Wie eigene Vermögenswerte werden Nutzungsrechte für die vorstehenden Vermögenswertklassen in dem Bilanzposten Sachanlagen ausgewiesen.

Werden die oben dargestellten Erleichterungsvorschriften nach IFRS 16 nicht in Anspruch genommen, werden die Nutzungsrechte im Zugangszeitpunkt, ausgehend von der Höhe der Leasingverbindlichkeit, zu Anschaffungskosten bewertet. Diese erhöhen sich um alle bei oder vor der Bereitstellung geleisteten Leasingzahlungen sowie um anfängliche direkte Kosten, welche Hapag-Lloyd entstanden sind, und reduzieren sich um etwaige erhaltene Leasinganreize. Die Folgebewertung erfolgt zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen sowie bestimmter

Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit aufgrund von Modifikationen und Neubewertungen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zu Beginn mit dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen bewertet. Die Leasingzahlungen werden dabei mit dem im Leasingvertrag implizit festgelegten Zinssatz oder, wie in den überwiegenden Fällen, mit dem inkrementellen Zinssatz abgezinst.

In Abhängigkeit von der Vermögenswertklasse, Laufzeit und Besicherung wendet Hapag-Lloyd einen Abzinsungssatz auf ein Portfolio ähnlich ausgestalteter Leasingverträge an. Der Abzinsungssatz entspricht dabei dem jeweiligen Grenzfremdkapitalzinssatz für die drei definierten Vermögenswertklassen. Neben den gemieteten Containerschiffen, die im Wesentlichen hinsichtlich einer ähnlichen Restlaufzeit zusammengefasst werden, betrifft diese Annahme die Containermietverträge, die hinsichtlich Containertyp und Restlaufzeit zusammengefasst werden, und die angemieteten Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrigen Anlagen.

Hapag-Lloyd berücksichtigt ein- und zweiseitig vorliegende Verlängerungs- und Kündigungsrechte in den Verträgen gemäß IFRS 16. Bei einseitigen Verlängerungs- beziehungsweise Kündigungsrechten, die bei Hapag-Lloyd vor allem bei Containerschiffsverträgen und bei angemieteten Grundstücken, Gebäuden, Bauten und übrigen Anlagen vorliegen können, wird für die Bestimmung der Laufzeit des Vertrags die Wahrscheinlichkeit der Ausübung der bestehenden Option unter Beachtung ökonomischer Gegebenheiten und auf Einzelbasis beurteilt.

Beidseitige Kündigungsrechte bestehen im Wesentlichen bei einer überwiegenden Anzahl von Containermietverträgen. Diese Kündigungsrechte können von beiden Seiten flexibel und unabhängig





voneinander ausgeübt werden. Bei der Bestimmung der bilanziellen Laufzeit dieser Containermietverhältnisse hat Hapag-Lloyd in Übereinstimmung mit IFRS 16.B34 zu beurteilen, ob bei der Rückgabe von Containern oder bei Kündigung dieser Containermietverhältnisse Strafzahlungen in einem nicht nur insignifikanten Umfang auftreten können. Hierbei beurteilt Hapag-Lloyd auch mögliche ökonomische Nachteile. Bestehen nach Ansicht von Hapag-Lloyd auch bei ökonomischer Betrachtungsweise bei Kündigung dieser Verträge keine Nachteile in einem signifikanten Umfang, wird in Übereinstimmung mit IFRS 16 die Vertragslaufzeit unter Berücksichtigung der Kündigungsfrist im jeweiligen Vertrag und einer gegebenenfalls vorliegenden Übergangsperiode bestimmt. Liegen aus Sicht von Hapag-Lloyd Nachteile in einem mehr als nur insignifikanten Umfang vor, wird dies bei der Beurteilung der Laufzeit des Vertrags entsprechend berücksichtigt und die Laufzeit bis zum Wegfall der Nachteile verlängert. Die Beurteilung hat wesentliche Auswirkungen auf den Betrag der Leasingverbindlichkeiten und der Nutzungsrechte.

Ein Teil der Containermietverträge wird auf Basis eines Portfolioansatzes bilanziert, da die einzelnen Leasingverträge im gebildeten Portfolio ähnlich ausgestaltet sind.

Hapag-Lloyd trennt bei Leasingverträgen, die ein Leasingverhältnis beinhalten, eine Leasingkomponente von einer Nichtleasingkomponente und ordnet die vertragliche Gegenleistung jeder Leasing- und Nichtleasingkomponente auf der Grundlage ihres relativen Einzelveräußerungspreises zu. Vom praktischen Behelf, auf eine Trennung von Leasing- und Nichtleasingkomponente zu verzichten, macht Hapag-Lloyd keinen Gebrauch.

Die Vorschriften nach IFRS 16 werden nicht auf Leasingverhältnisse über immaterielle Vermögenswerte angewendet.

#### Leasinggeber

Sobald Hapag-Lloyd als Leasinggeber auftritt, wird bei Vertragsbeginn jedes Leasingverhältnis entweder als Finanzierungsleasing oder als Operating-Leasingverhältnis eingestuft.

Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses wird durch Hapag-Lloyd eine Gesamtschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind, überträgt. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft. Ist dies nicht der Fall, so wird es als Operating-Leasingverhältnis klassifiziert. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt Hapag-Lloyd bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswerts umfasst.

Erfolgt eine Untervermietung von angemieteten Vermögenswerten, so bilanziert Hapag-Lloyd das Hauptleasingverhältnis sowie das Unterleasingverhältnis separat. In diesem Fall wird das Unterleasingverhältnis auf Grundlage des Nutzungsrechts aus dem Hauptleasingverhältnis und nicht auf Grundlage des zugrunde liegenden Vermögenswerts eingestuft. Handelt es sich bei dem Hauptleasingverhältnis um ein kurzfristiges Leasingverhältnis, für das Hapag-Lloyd keine Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz erfasst, wird das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis eingestuft.

Hapag-Lloyd wendet die Ausbuchungs- und Wertminderungsvorschriften von IFRS 9 auf die Nettoinvestition in das Leasingverhältnis an.

Hapag-Lloyd erfasst Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear in den sonstigen betrieblichen Erträgen.

#### Finanzinstrumente

Im Hapag-Lloyd Konzern sind die finanziellen Vermögenswerte unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und des Zahlungsstromkriteriums als „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ (AC), „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ (FVTPL) und „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet“ (FVOCI) klassifiziert. Es wird weder von der Fair-Value-Option noch von der OCI-Option Gebrauch gemacht.

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten werden entweder zu „fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ oder „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“. Sie sind ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten, wenn sie zu Handelszwecken gehalten werden oder beim erstmaligen Ansatz – unter bestimmten Voraussetzungen – als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ designiert wurden (FV-Option).

Derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) eingebunden sind, sondern „zu Handelszwecken gehalten“ werden, sind der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ zuzuordnen.

Nicht derivative Basisverträge, bei denen es sich nicht um finanzielle Vermögenswerte im Anwendungsbereich von IFRS 9 handelt, werden bezüglich der Existenz von eingebetteten Derivaten analysiert. Eingebettete Derivate sind hierbei getrennt vom Basisvertrag als eigenständiges Finanzinstrument auszuweisen, wenn unter anderem





beide Komponenten unterschiedliche wirtschaftliche Eigenschaften aufweisen, die nicht eng miteinander verbunden sind. Liegt eine Trennungspflicht vor, sind eingebettete Derivate „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ zu bewerten.

Der Hapag-Lloyd Konzern reklassifiziert finanzielle Vermögenswerte nur dann, wenn sich das Geschäftsmodell des Vermögenswerts ändert. Im Geschäftsjahr 2025 gab es wie im vorangegangenen Geschäftsjahr keine Umklassifizierungen innerhalb der Bewertungskategorien.

#### Originäre finanzielle Vermögenswerte

Originäre finanzielle Vermögenswerte werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Bei originären finanziellen Vermögenswerten, die nicht der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ zugeordnet sind, werden zusätzlich dem Erwerb direkt zurechenbare Transaktionskosten bei der Erstbewertung berücksichtigt. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet. Der erstmalige Ansatz erfolgt mit der Entstehung des unbedingten Anspruchs auf Zahlung bei Übergabe der Ware an den Verfrachter.

Die Folgebewertung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, eines Großteils der sonstigen finanziellen Forderungen sowie von den meisten Finanzinstrumenten innerhalb der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode.

Erwartete Kreditverluste bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten werden als Wertberichtigung erfasst. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante

Finanzierungskomponente sind dabei die Wertberichtigungen stets in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste zu bemessen.

Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne beeinträchtigte Bonität werden diese nach den gemeinsamen Kreditrisikoeigenschaften „geografische Region“ und „Kunden-Rating“ mittels Wertberichtigungstabellen gruppiert. Die verwendeten Ausfallwahrscheinlichkeiten sind zukunftsorientiert und werden anhand historischer Kreditausfälle verifiziert. Eine beeinträchtigte Bonität wird bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen dann angenommen, wenn es unwahrscheinlich ist, dass der Kunde seinen Verpflichtungen nachkommen wird, oder wenn Forderungen aus Lieferungen und Leistungen seit mehr als 90 Tagen überfällig sind. Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle dieser Forderungen werden Fälligkeitsstrukturen, Kreditwürdigkeit, geografische Region und historische Forderungsausfälle unter Einbezug von prognostizierten künftigen wirtschaftlichen Bedingungen berücksichtigt.

Ein Ausfall bei einem finanziellen Vermögenswert gilt als eingetreten, wenn die vertraglichen Zahlungen nicht eingetrieben werden konnten und von einer Uneinbringlichkeit ausgegangen wird.

Einige sonstige finanzielle Forderungen und ein bestimmter Teil der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Hierbei handelt es sich einerseits um Wertpapiere und andererseits um Beteiligungen. Die Bewertungsgewinne und -verluste werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für Ersteres in den Zinserträgen und sonstigen Finanzerträgen beziehungsweise Zinsaufwendungen und sonstigen Finanzaufwendungen und für Zweiteres im Ergebnis aus Beteiligungen erfasst.

Originäre finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Rechte hinsichtlich der Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert auslaufen oder die Rechte zum Erhalt der Zahlungsströme in einer Transaktion übertragen werden, in der auch alle wesentlichen mit dem Eigentum des finanziellen Vermögenswerts verbundenen Risiken und Chancen übertragen werden. Werden alle wesentlichen mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen aus einem finanziellen Vermögenswert weder übertragen noch behalten und wird die Verfügungsgewalt über den übertragenen Vermögenswert nicht behalten, findet ebenfalls eine Ausbuchung statt. Darüber hinaus werden finanzielle Vermögenswerte, die als ausgefallen gelten, dann ausgebucht, wenn alle Maßnahmen zur Eintreibung erfolglos blieben.

Transaktionen, bei denen bilanzierte Vermögenswerte übertragen werden, aber entweder alle oder alle wesentlichen Risiken und Chancen aus den übertragenen Vermögenswerten behalten werden, führen zu keiner Ausbuchung der übertragenen Vermögenswerte.

#### Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen Kassenbestände, Schecks sowie kurzfristige Bankguthaben und sonstige kurzfristige, hochliquide Geldanlagen mit einer ursprünglichen Laufzeit von bis zu drei Monaten, die jederzeit in festgelegte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur unwesentlichen Wertschwankungen unterliegen. Zu diesen Geldanlagen gehören auch Geldmarktfonds und Reverse Repo-Geschäfte. Geldmarktfonds sind Geldanlagen, die überwiegend in verschiedene, kurzfristige und liquide Geldmarkt- und Wertpapiere, wie zum Beispiel Termingelder, Reverse Repo-Geschäfte und Anleihen investieren. Bei Reverse Repo-Geschäften handelt es sich um einen Kauf von Wertpapieren mit der





Vereinbarung, sie auf Termin zuzüglich Zinsen wieder zu verkaufen; wirtschaftlich handelt es sich um eine durch Wertpapiere besicherte Geldanlage. Zahlungsmitteläquivalente dienen dazu, kurzfristigen Zahlungsverpflichtungen nachkommen zu können.

Die Bilanzierung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erfolgt – bis auf Geldmarktfonds – zu fortgeführten Anschaffungskosten. Zinserträge werden in der [Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung](#) unter dem Posten Zinserträge und sonstige Finanzerträge erfasst. Geldmarktfonds werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Kursgewinne und -verluste sowie Dividenderträge aus Geldmarktfonds werden in der [Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung](#) unter dem Posten Zinserträge und sonstige Finanzerträge beziehungsweise Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen erfasst.

Ausgenutzte Kontokorrentkredite werden nicht saldiert, sondern als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten unter den [Kurzfristige Schulden](#) ausgewiesen.

### Originäre finanzielle Verbindlichkeiten

Der erstmalige Ansatz einer originären finanziellen Verbindlichkeit erfolgt zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung direkt zurechenbarer Transaktionskosten. Im Rahmen der Folgebewertung werden originäre finanzielle Verbindlichkeiten in der Regel zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode angesetzt.

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Verpflichtungen beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen sind. Führt eine Überprüfung von geänderten Vertragsbedingungen anhand quantitativer und qualitativer Kriterien zu der Einschätzung,

dass beide Vertragswerke als substantiell gleich anzusehen sind, so wird die alte Verbindlichkeit zu geänderten Bedingungen fortgeführt, indem der Buchwert ergebniswirksam angepasst wird. Der neue Buchwert der Verbindlichkeit ergibt sich dabei aus dem Barwert der modifizierten Zahlungsströme, die mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz diskontiert werden.

### Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Derivative Finanzinstrumente werden im Rahmen der Zugangsbewertung zu ihrem beizulegenden Zeitwert am Tag des Vertragsabschlusses bewertet. Die Folgebewertung erfolgt ebenfalls zu dem am jeweiligen Bilanzstichtag geltenden beizulegenden Zeitwert. Die Methode zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten ist davon abhängig, ob das derivative Finanzinstrument als Sicherungsinstrument designiert wurde und welche Art der Sicherungsbeziehung vorliegt.

Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) wurden im Berichtsjahr ausschließlich in Form von Cashflow Hedges abgebildet.

Zu Beginn einer Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 werden sowohl die Beziehung zwischen dem eingesetzten Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel sowie die zugrunde liegende Strategie der Absicherung dokumentiert. Darüber hinaus findet zu Beginn der Sicherungsbeziehung und fortlaufend eine Dokumentation statt, inwieweit die in der Sicherungsbeziehung eingesetzten Derivate die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme der Grundgeschäfte kompensieren.

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, die als Cashflow Hedge für eine Absicherung von

Zahlungsströmen bestimmt sind, wird in der Rücklage für Cashflow Hedges im sonstigen Ergebnis erfasst. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt erfolgswirksam erfasst. Der nicht designierte Teil des Derivats wird in einer separaten Rücklage für Absicherungskosten im sonstigen Ergebnis erfasst. Im Hapag-Lloyd Konzern werden die Wertveränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften von der Sicherungsbeziehung ausgeschlossen.

Führt die abgesicherte Transaktion später zum Ansatz eines nichtfinanziellen Postens, so wird der im Eigenkapital kumuliert erfasste Betrag von der separaten Eigenkapitalkomponente umgegliedert und bei den anfänglichen Kosten oder beim sonstigen Buchwert des abgesicherten Vermögenswerts oder der abgesicherten Verbindlichkeit als sog. Basis Adjustment berücksichtigt.

Bei allen anderen Cashflow Hedges hingegen wird der im Eigenkapital kumuliert erfasste Betrag in der Periode oder den Perioden, in denen sich die abgesicherten Zahlungsströme auf die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) auswirken, als Reklassifizierungsbetrag in die GuV umgegliedert.

Wenn ein Sicherungsgeschäft im Hapag-Lloyd Konzern ausläuft, veräußert wird oder nicht mehr die Kriterien zur Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllt, verbleibt der bis dahin im sonstigen Ergebnis kumulierte Gewinn beziehungsweise Verlust im sonstigen Ergebnis und wird erst dann erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, wenn das Grundgeschäft eintritt. Wird der Eintritt der künftigen Transaktion nicht länger erwartet, sind die außerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfassten kumulierten Gewinne beziehungsweise Verluste sofort erfolgswirksam zu vereinnahmen.





Änderungen der beizulegenden Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht die Kriterien einer Sicherungsbeziehung (Hedge Accounting) erfüllen – einschließlich trennungspflichtiger eingebetteter Derivate –, werden direkt erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

### Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Bei einem am Bilanzstichtag niedrigeren Marktpreis am Beschaffungsmarkt werden die Brennstoffe nur abgeschrieben, soweit die damit in Verbindung stehenden Transportdienstleistungen nicht mit Gewinn erbracht werden können. Zur Bewertung der Anschaffungskosten wendet der Hapag-Lloyd Konzern die gleitende Durchschnittsmethode an.

Eine Abwertung der Vorräte zum Bilanzstichtag erfolgt, wenn der Marktpreis unter dem Buchwert liegt.

Im Mai 2023 hat die Europäische Union beschlossen, den Seeverkehr in das EU-Emissionshandelssystem (EU ETS) einzubeziehen. Das EU-Emissionshandelssystem ist ein System, das die Treibhausgasemissionen bestimmter Sektoren in der EU reguliert und begrenzt. Die Schifffahrtsemissionen sind ab 2024 in das EU ETS einbezogen. Daher muss Hapag-Lloyd für die Geschäftsjahre ab 2024 EU-Allowances (EUAs) für CO<sub>2</sub>-Emissionen erwerben, die zunächst 40 % der Emissionen abdecken, mit sukzessiver Erhöhung in den Folgejahren. Da es sich bei den Emissionszertifikaten effektiv um einen Input handelt, der im Leistungserbringungsprozess verbraucht wird, bilanziert die Gruppe die EUAs als Vorräte. Darüber hinaus bestehen die Vorräte im Wesentlichen aus Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, welche insbesondere Brennstoffbestände (Bunker) umfassen.

### Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung von leistungsorientierten Plänen aus Pensionsverpflichtungen und anderen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (zum Beispiel Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 Leistungen an Arbeitnehmer nach der Projected Unit Credit Method. Die versicherungsmathematische Sollverpflichtung (Defined Benefit Obligation – DBO) wird jährlich von einem unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen berechnet. Der Barwert der DBO wird berechnet, indem die erwarteten künftigen Mittelabflüsse mit dem Zinssatz von Unternehmensanleihen höchster Bonität abgezinst werden. Die Unternehmensanleihen lauten auf die Währung der Auszahlungsbeträge und weisen den Pensionsverpflichtungen entsprechende Laufzeiten zu.

Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen für die Bewertung leistungsorientierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten. Diese werden – ebenso wie die Differenz zwischen typisiert ermitteltem Zinsertrag und tatsächlichem Ertrag aus Planvermögen – vollständig im sonstigen Ergebnis, d. h. außerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, erfasst.

Werden die Leistungen aus einem Plan verändert oder gekürzt, werden sowohl der Teil der Leistungsänderung, der sich auf vergangene Perioden bezieht (nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand), als auch die Gewinne und Verluste aus der Plankürzung sofort erfolgswirksam berücksichtigt. Die Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsorientierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfasst.

Sofern einzelne Pensionsverpflichtungen durch externe Vermögenswerte finanziert werden (zum Beispiel durch qualifizierte Versicherungen), werden die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, die dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen am Bilanzstichtag entsprechen, abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens bilanziert.

Eine aus Vorauszahlungen auf künftige Beiträge resultierende negative Nettopensionsverpflichtung wird nur insoweit als Vermögenswert berücksichtigt, wie hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung künftiger Beiträge entsteht.

Bei beitragsorientierten Plänen leistet der Konzern aufgrund einer gesetzlichen, einer vertraglichen oder einer freiwilligen Verpflichtung Beiträge an öffentliche oder private Pensionsversicherungspläne. Der Konzern hat über die Zahlung der Beiträge hinaus keine weiteren Zahlungsverpflichtungen. Die Beiträge werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst.

### Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen werden für alle rechtlichen oder faktischen Verpflichtungen aus einem Ereignis der Vergangenheit und drohende Verluste aus schwebenden Geschäften gebildet, sofern die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe sowie Fälligkeit verlässlich schätzbar ist. Rückstellungen werden mit der bestmöglichen kaufmännischen Schätzung des Erfüllungsbetrags angesetzt und berücksichtigen künftige Kosten- und Preissteigerungen. Für Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr wird der Barwert angesetzt. Im Zeitablauf werden die Rückstellungen neuen Erkenntnisgewinnen angepasst.





Auflösungen von Rückstellungen werden grundsätzlich in dem Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem der ursprüngliche Aufwand gebildet wurde. Abweichend hiervon werden hinsichtlich ihrer Höhe bedeutende Rückstellungsaufhebungen im sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst.

Für am Abschlussstichtag noch nicht abgeschlossene Transportaufträge, die im Zusammenhang mit belastenden Verträgen stehen, wird eine Rückstellung passiviert. Der zurückzustellende Betrag wird unter Berücksichtigung der den Transportaufträgen zurechenbaren variablen Kosten sowie der anteiligen Fixkosten berechnet. Die Ermittlung und der Ausweis der entsprechenden Rückstellungen wurde angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt [Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen](#) im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Die ab dem Geschäftsjahr 2020 gewährten langfristigen Vergütungspläne stellen „andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer“ im Sinne des IAS 19 dar. Der Konzern erfasst für diese Vergütungspläne Verbindlichkeiten und Aufwendungen auf der Grundlage einer Formel, welche die Entwicklung bestimmter KPIs im Zeitablauf berücksichtigt, wobei die zum jeweiligen Bilanzstichtag bilanzierte Verpflichtung die bisher erdienten Leistungen umfasst.

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken werden unter Berücksichtigung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten künftigen Schadensverlaufs gebildet.

#### Realisierung von Umsatzerlösen und Vertragsverbindlichkeiten

Im Segment Linienschifffahrt werden Umsätze im Wesentlichen im Zusammenhang mit Transportdienstleistungen innerhalb der Erlöse aus

Verträgen mit Kunden generiert. Im Berichtsjahr wurde die Umsatzrealisierung von Transportaufträgen weiterentwickelt. Einzelheiten zur Umstellung sind im Konzernanhang in Kapitel [Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen](#) dargestellt.

Pro Transportauftrag (Shipment) besteht eine Leistungsverpflichtung im Sinne des IFRS 15, die zeitraumbezogen, d. h. über die Transportdauer, erbracht wird. Die Leistungsverpflichtung beinhaltet als variablen Bestandteil des Transaktionspreises unter anderem auch Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage und Detention). Die Erfassung der Umsatzerlöse erfolgt nach der outputorientierten Methode zur Messung des Leistungsfortschritts.

Eine Vertragsverbindlichkeit reflektiert die zum Abschlussstichtag tatsächlich noch zu erbringende Leistungsverpflichtung im Zusammenhang mit noch nicht beendeten Transportaufträgen. Die Leistungsverpflichtung bemisst sich aus dem unbedingten Anspruch auf Zahlung des Transportentgelts und wird mit Übergabe der Ware an den Verfrachter, entsprechend der zugehörigen Forderung aus Lieferung und Leistung, erfasst.

In der Folge wird die Vertragsverbindlichkeit gemäß Transportfortschritt gegen die Umsatzerlöse rätierlich aufgelöst. Maßgeblich für die Bestimmung des Transportfortschritts ist das Verhältnis der bis zum Stichtag erfolgten Transitzeit zu der erwarteten Gesamttransitzeit zwischen der Abfahrt des Schiffes aus dem Ladehafen und der Ankunft im Lieferhafen.

Die Umsatzerlöse im Segment Terminal & Infrastruktur bestehen im Wesentlichen aus hafennahen Dienstleistungen (Kaigebühren, Stauen und Löschen von Containern, Stückgut und Schüttgut), die in der

Regel innerhalb eines kurzen Zeitraums erbracht werden. Diese hafennahen Dienstleistungen werden mit den Kunden als eine einzige Transaktion vertraglich vereinbart und weisen einen hohen Integrationsgrad auf. Dementsprechend stellen die hafennahen Dienstleistungen eine Leistungsverpflichtung dar. Umsätze aus Verträgen mit Kunden werden zu dem Zeitpunkt realisiert, an dem die Dienstleistungen für den Kunden erbracht werden. Für die Umsatzrealisierung bestimmt der Hapag-Lloyd Konzern den Transaktionspreis in Übereinstimmung mit den von den Hafenbehörden in bestimmten Ländern veröffentlichten oder mit den Kunden vereinbarten Tarifen.

Im Segment Terminal & Infrastruktur werden auch Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Lagerung von Containern auf der Grundlage der Nutzungsdauer des Lagerplatzes erbracht, die eine separate Leistungsverpflichtung darstellen. Erträge aus Containerlagerungsdiensten werden über einen Zeitraum von Lagertagen erfasst.

Erbringt Hapag-Lloyd Bau- oder Ausbauleistungen, ist grundsätzlich die hierfür erhaltene Gegenleistung gemäß IFRS 15 anzusetzen. Die mit Bau- oder Ausbauleistungen im Rahmen einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung verbundenen Umsatzerlöse werden in der Regel über einen Zeitraum erfasst.

#### Steuern

Die Hapag-Lloyd AG, die größte Gesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns, hat als Linienreederei für die Besteuerung nach der Tonnage optiert. Bei der Tonnagebesteuerung wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach der Nettotonnage und den Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet. Unter die Tonnagebesteuerung fallen grundsätzlich alle Gewinne, die mit dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen





Verkehr in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen. Einkünfte aus Kapitalvermögen sowie Beteiligungsergebnisse unterliegen grundsätzlich der Regelbesteuerung. Gleiches gilt für Schiffe, die die Voraussetzungen der Tonnagebesteuerung nicht erfüllen. Laufende Ertragsteuern für die Berichtsperiode und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Zahlung an beziehungsweise Erstattung durch die Steuerbehörden erwartet wird. Sie werden anhand der am Bilanzstichtag geltenden gesellschaftsbezogenen Steuersätze ermittelt, allerdings ohne Zinszahlungen beziehungsweise Zinserstattungen und Strafen für Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge wahrscheinlich nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), werden Steuerverbindlichkeiten gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Steuerzahlung (Erwartungswert beziehungsweise wahrscheinlichster Wert der Steuerunsicherheit). Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es überwiegend wahrscheinlich und damit hinreichend gesichert ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags werden keine Steuerverbindlichkeiten oder Steuerforderungen für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert, sondern stattdessen die aktive latente Steuer für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge angepasst. Ertragsteuerverbindlichkeiten werden mit entsprechenden Steuererstattungsansprüchen saldiert, wenn sie in demselben Steuerhoheitsgebiet bestehen und hinsichtlich Art und Fristigkeit gleichartig sind.

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 auf der Grundlage der bilanzorientierten Verbindlichkeiten-Methode gebildet. Sie resultieren aus temporären Unterschieden in den Wertansätzen von Vermögenswerten und Schulden in der Konzernbilanz und der Steuerbilanz.

Erwartete Steuerersparnisse aus temporären Differenzen beziehungsweise aus der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge werden aktiviert, soweit sie als zukünftig realisierbar eingeschätzt werden. Zeitliche Begrenzungen der Verlustvorträge werden bei der Bewertung entsprechend berücksichtigt. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen nutzbar, d. h. werthaltig sind, wird auf die steuerliche Ergebnisplanung des Konzerns zurückgegriffen. Die steuerliche Ergebnisplanung basiert auf der Mittelfristplanung der Jahre 2026 bis 2030, die für steuerliche Zwecke auf zehn Jahre verlängert wurde.

Latente Steuern werden unmittelbar dem sonstigen Ergebnis gutgeschrieben oder belastet, wenn sie sich auf Posten beziehen, die ebenfalls unmittelbar dem sonstigen Ergebnis gutgeschrieben oder belastet werden.

Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Ertragsteuersätze, die zum Zeitpunkt der Realisierung der Unterschiede gelten werden.

Latente Steueransprüche (aktive latente Steuern) und latente Steuerschulden (passive latente Steuern) werden saldiert, soweit das Unternehmen ein Recht zur Aufrechnung der laufenden Ertragsteuerausprüche und -schulden hat und wenn sich die aktiven und passiven latenten Steuern auf laufende Ertragsteuern beziehen.

### Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfordert die Anwendung rechnungslegungsbezogener Schätzungen, die per Definition selten

den tatsächlichen Ergebnissen entsprechen. Die Anwendung der Rechnungslegungsmethoden des Konzerns unterliegt zudem der Ausübung von Ermessen durch das Management. Nachstehend geben wir einen Überblick über Sachverhalte mit höheren Beurteilungsspielräumen oder höherer Komplexität, bei denen es zu einer wesentlichen Anpassung kommt, wenn die Schätzung und Annahmen innerhalb des nächsten Geschäftsjahres überarbeitet werden. Ausführliche Informationen zu diesen Schätzungen und Ermessensentscheidungen sind in den sonstigen Anhangangaben enthalten. Darüber hinaus wird erläutert, welche Anpassung in diesem Jahr infolge einer Änderung vorheriger Schätzungen vorgenommen wurde.

### Ermessensentscheidungen bei der Identifizierung von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und der Allokation von Geschäfts- oder Firmenwerten für Zwecke der Wertminderungsprüfung

Die Identifizierung von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGE) unterscheidet sich je nach Geschäftsaktivität. In der Containerlinienschifffahrt werden alle maritimen Vermögenswerte in einem integrierten Liniennetz eingesetzt, sodass die operativen Zahlungsströme nicht einzelnen Vermögenswerten zugeordnet werden und daher das Segment Linien-schifffahrt in seiner Gesamtheit als zahlungsmittelgenerierende Einheit definiert wird. Innerhalb des Segments Terminal & Infrastruktur wird jedes Terminal als eigene ZGE betrachtet. Für Zwecke der Wertminderungsprüfung müssen bilanzierte Geschäfts- oder Firmenwerte auf ZGE oder Gruppen von ZGE allokiert werden. Diese Allokation ist ermessensbehaftet und in Anmerkung [\(10\) Immaterielle Vermögenswerte](#) dargestellt.





### Schätzungen im Rahmen der Wertminderungsprüfung der Geschäfts- und Firmenwerte

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Linien-schiffahrt basiert auf der Schätzung diskontierter Cashflows. Die Cashflows basieren auf der vom Management genehmigten Planung. Es liegt in der Natur von Planungen, dass sie auf Annahmen beruhen, die mit Unsicherheit behaftet sind. Die den wesentlichen Annahmen zugewiesenen Werte stellen die Einschätzung des Managements über die zukünftigen Entwicklungen der Containerlinienschiffahrt dar und basieren auf internen und externen Quellen.

Die Einheitlichkeit der Planung hinsichtlich der Schätzungen wird durch zentralisierte Prozesse unter Einbeziehung zentraler Konzernfunktionen sichergestellt. Die verwendeten Abzinsungssätze spiegeln den Zeitwert des Geldes und die spezifischen Geschäftsrisiken wider, die mit den zugrunde liegenden Cashflows verbunden sind.

Die wesentlichen Annahmen, die der Schätzung des erzielbaren Betrags zugrunde lagen, sind in Anmerkung [\(10\) Immaterielle Vermögenswerte](#) beschrieben.

### Ermessensentscheidungen im Rahmen der Bestimmung der Laufzeit von Leasingverhältnissen mit Verlängerungs- und Kündigungsoptionen sowie beidseitigem Kündigungsrecht

Im Rahmen der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen bei Leasingverhältnissen werden Ermessensentscheidungen über die Wahrscheinlichkeit der Ausübung bestehender Optionen getroffen. Hierbei beurteilt Hapag-Lloyd auch aktuelle Marktgegebenheiten und mögliche ökonomische Nachteile. Bestehen bei ökonomischer Betrachtungsweise bei Verträgen mit beidseitigem Kündigungsrecht bei Kündigung dieser Verträge keine Nachteile in einem mehr als insignifikanten

Umfang, wird die Vertragslaufzeit unter Berücksichtigung der Kündigungsfrist im jeweiligen Vertrag und einer gegebenenfalls vorliegenden Übergangsperiode bestimmt. Liegen aus Sicht von Hapag-Lloyd Nachteile in einem mehr als nur insignifikanten Umfang vor, wird dies bei der Beurteilung der Laufzeit des Vertrags entsprechend berücksichtigt und die Laufzeit bis zum Wegfall der Nachteile verlängert.

Bei ähnlich ausgestalteten Containermietverträgen werden die Laufzeiten sowie grundsätzlich die als Leasingzahlungen zu berücksichtigenden festen Zahlungen auf Basis eines Portfolioansatzes bestimmt und einheitlich für alle Leasingverträge des Portfolios angewendet.

Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung [\(31\) Leasing](#).

### Schätzung der Nutzungsdauern und Restwerte für Sachanlagen

Nutzungsdauern und Restwerte für Sachanlagen werden auf der Grundlage von Erfahrungen aus der Vergangenheit geschätzt. Das Management überprüft regelmäßig die Schätzungen der Nutzungsdauern und Restwerte für einzelne Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten mit ähnlichen Eigenschaften aufgrund von Änderungen der Qualität von Wartungs- und Instandhaltungsprogrammen, geänderten Umwelтанforderungen oder rechtlichen Beschränkungen, technischen Entwicklungen oder sonstigen Marktzwängen (unter anderem Umsetzung der Sustainable-Finance-Strategie der EU) und nimmt bei wesentlichen Veränderungen Anpassungen der Nutzungsdauern und Restwerte vor.

Die Schätzung der Restwerte von Containerschiffen unterliegt Unsicherheiten und Schätzungen. Diese resultieren im Wesentlichen aus der langen Nutzungsdauer der Schiffe, der Unsicherheiten bezüglich der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung und des künftigen

Stahlpreises, der eine wesentliche Bestimmungsgröße des Restwerts eines Containerschiffs darstellt. Grundsätzlich entspricht der Restwert eines Containerschiffs beziehungsweise einer Klasse von Containerschiffen dessen Schrottwert. Der Schrottwert wird bestimmt auf Basis des Leergewichts eines Containerschiffs und des durchschnittlichen Stahlpreises. Anpassungen des Restwerts von Containerschiffen werden dann vorgenommen, wenn die Änderung des Restwerts zum Abschlussstichtag wesentlich ist.

Die Angaben der geschätzten Nutzungsdauern finden sich im Abschnitt [Bilanzierung und Bewertung](#). Die Buchwerte der Sachanlagen sind Anmerkung [\(11\) Sachanlagen](#) zu entnehmen.

### Schätzung der Verpflichtung für leistungsorientierte Pensionspläne

Der Bewertung von Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen liegen unter anderem Annahmen über Abzinsungssätze, zukünftig erwartete Gehalts- und Rentensteigerungen sowie Sterbepfand zugrunde. Diese Annahmen können aufgrund veränderter externer Faktoren wie wirtschaftlicher Bedingungen oder Marktlage sowie Sterblichkeitsraten von den tatsächlichen Daten abweichen.

Für detailliertere Erläuterungen wird auf die Anmerkung [\(22\) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen](#) für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen verwiesen.

### Ermessensentscheidungen beim Ausweis von Geldmarktfonds als Zahlungsmitteläquivalente

Die Hapag-Lloyd AG hat liquide Mittel in Geldmarktfonds angelegt. Dabei haben die Geldmarktfonds weder eine begrenzte Laufzeit noch einen festen Rückzahlungsbetrag. Sie werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die von der Hapag-Lloyd





AG gehaltenen Anteile an den Geldmarktfonds erfüllen aufgrund ihrer spezifischen Ausstattungsmerkmale dennoch die Definition von Zahlungsmitteläquivalenten und werden deshalb in der [Konzernbilanz](#) und [Konzernkapitalflussrechnung](#) unter dem Posten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ausgewiesen. Diese Einschätzung wurde für Geldmarktfonds auf Basis einer Beurteilung relevanter Merkmale des Fonds und der vom Fonds gehaltenen Instrumente, wie beispielsweise Volatilität, Rendite, Bonität, Laufzeit und Diversifikation, vorgenommen, wobei diese Einschätzungen teilweise ermessensbehaftet sind.

#### Risiken und Unsicherheiten

Faktoren, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können, betreffen makroökonomische Faktoren wie Währungskurse, Zinssätze und Bunkerpreise sowie auch die zukünftige Entwicklung der Containerschifffahrt.

#### Klimabezogene Sachverhalte

Durch klimabezogene Sachverhalte könnten sich durch veränderte Annahmen im Zusammenhang mit der Nutzungsdauer von Schiffen Auswirkungen auf den Konzernabschluss von Hapag-Lloyd ergeben. Wesentliche Faktoren zur Ermittlung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer eines Schiffes umfassen insbesondere die Wirtschaftlichkeit und Effizienz, welche im engen Zusammenhang mit der Dekarbonisierung der Flotte stehen. Im Rahmen der Strategie 2030 werden die Kapazitäten der Hapag-Lloyd-Flotte durch Neuanschaffung oder Umbau bestehender Schiffe erweitert. Gleichzeitig werden vergleichsweise ineffiziente Schiffe durch modernere Schiffe ersetzt, wobei hier der Fokus im Wesentlichen auf Charterschiffen liegt. Durch entsprechende Modernisierungsmaßnahmen in der Flotte wird auch bei älteren Schiffen ein effizienter Betrieb sichergestellt, sodass die

betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer unverändert Gültigkeit besitzt. Aus den zuvor beschriebenen Maßnahmen ergeben sich deshalb (derzeit) keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss von Hapag-Lloyd.

#### SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Hapag-Lloyd Konzern gehört weltweit zu den führenden Containerlinienreedereien. Die Ressourcenallokation sowie die Bewertung der Ertragskraft der Geschäftssegmente des Hapag-Lloyd Konzerns werden durch den Vorstand als Hauptentscheidungsträger wahrgenommen. Die primären Geschäftsaktivitäten gliedern sich seit dem 30. September 2023 in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur. Die Segmentabgrenzung sowie die Auswahl der zentralen Steuerungsgrößen erfolgen in Übereinstimmung mit den internen Steuerungs- und Berichtssystemen („Management Approach“).

#### Segment Linienschifffahrt

Die Geschäftsaktivität innerhalb des Segments Linienschifffahrt umfasst den Seetransport von Containern sowie den dazugehörigen Transport im Hinterland. Folglich resultieren die global generierten Umsatzerlöse aus der Verschiffung und dem Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen. Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des Absatzmarktes und der wesentlichen Kunden erfolgen basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten maritimen Vermögenswerte. Die primären Steuerungsgrößen, welche regelmäßig dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns im Hinblick auf die Entscheidungsfindung über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft zur Verfügung gestellt werden, sind neben dem EBIT und EBITDA auch die Frachtrate und Transportmenge für die einzelnen Fahrtgebiete.

#### Segment Terminal & Infrastruktur

Die Geschäftsaktivität innerhalb des Segments Terminal & Infrastruktur umfasst im Wesentlichen den Betrieb von Terminals. Damit verbunden ist das Handling von Containern und anderen Frachten. Die relevanten Steuerungsgrößen, welche regelmäßig dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns als Grundlage für die Entscheidungsfindung über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft zur Verfügung gestellt werden, sind das EBIT und EBITDA.

#### Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen für die Segmentberichterstattung liegen die im Konzernabschluss verwendeten International Financial Reporting Standards (IFRS) zugrunde. Für weitere Erläuterungen wird auf [Bilanzierung und Bewertung](#) verwiesen.



**Segmentberichtsinfos**

In der nachfolgenden Tabelle werden die vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG zur Beurteilung der Leistung der operativen Segmente herangezogenen Steuerungsgrößen und darüber hinausgehende segmentbezogene Größen dargestellt. Die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns ergeben sich aus den konsolidierten Umsatzerlösen der Einzelsegmente und der Bereinigung der Intersegmentumsatzerlöse.

	1.1–31.12.2025			
Mio. EUR	Linienschifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>18.264,6</b>	<b>454,6</b>	<b>-86,5</b>	<b>18.632,8</b>
davon Intersegmentumsatzerlöse	6,1	80,4	-86,5	-
davon externe Umsatzerlöse	18.258,5	374,3	-	18.632,8
Transport- und Terminalaufwendungen	-13.689,2	-157,5	81,4	-13.765,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-20,1	13,5	-	-6,6
<b>EBITDA</b>	<b>3.053,9</b>	<b>134,2</b>	<b>0,4</b>	<b>3.188,4</b>
EBITDA-Marge (in %)	16,7	29,5	-	17,1
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-2.162,7	-75,9	-	-2.238,5
<b>EBIT</b>	<b>891,2</b>	<b>58,3</b>	<b>0,4</b>	<b>949,9</b>
EBIT-Marge (in %)	4,9	12,8	-	5,1
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	324,8	6,2	-	331,0
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	-367,7	-12,5	-	-380,1
Ertragsteuern	34,6	-11,2	0,1	23,5
<b>EAT</b>	<b>882,9</b>	<b>40,8</b>	<b>0,4</b>	<b>924,2</b>

	1.1.–31.12.2024			
Mio. EUR	Linienschifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>18.754,3</b>	<b>401,1</b>	<b>-43,6</b>	<b>19.111,8</b>
davon Intersegmentumsatzerlöse	4,1	39,5	-43,6	-
davon externe Umsatzerlöse	18.750,2	361,6	-	19.111,8
Transport- und Terminalaufwendungen	-12.783,0	-123,4	41,0	-12.865,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-24,8	25,0	-	0,2
<b>EBITDA</b>	<b>4.509,9</b>	<b>139,5</b>	<b>-0,2</b>	<b>4.649,2</b>
EBITDA-Marge (in %)	24,0	34,8	-	24,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-1.998,5	-73,2	-	-2.071,7
<b>EBIT</b>	<b>2.511,3</b>	<b>66,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>2.577,5</b>
EBIT-Marge (in %)	13,4	16,5	-	13,5
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	356,4	8,9	-0,1	365,2
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	-308,0	-12,9	0,1	-320,8
Ertragsteuern	-210,7	-19,1	0,1	-229,8
<b>EAT</b>	<b>2.349,0</b>	<b>43,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>2.392,1</b>





### Informationen über geografische Gebiete

Die Zuordnung des Sachanlagevermögens sowie der immateriellen Vermögenswerte zu einzelnen Ländern erfolgt in Abhängigkeit von den wirtschaftlichen Eigentumsverhältnissen innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns sowie von dem eingetragenen Firmensitz der Konzerngesellschaften. Für bestehende Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen, welche unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurden, erfolgt die Zuordnung auf der Grundlage des jeweiligen Firmensitzes der Beteiligungsgesellschaften.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die langfristigen Vermögenswerte nach geografischen Gebieten.

Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024
Inland	18.150,0	19.846,5
Drittland	1.994,9	2.580,7
<b>Hapag-Lloyd Konzern</b>	<b>20.144,9</b>	<b>22.427,2</b>

Die Allokation der Nettofrachterlöse erfolgt auf Basis von abgeschlossenen Schiffsreisen und des Landes, in dem sich der Löschhafen des Transportauftrags befindet. Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage und Detention) werden auf der Grundlage des Standortes der Häfen allokiert, an dem sich die betroffenen Container befanden. Erlöse aus der Vercharterung von Schiffen sowie aus der entgeltlichen Überlassung von Containerstellplätzen auf Schiffen werden in Abhängigkeit des Firmensitzes des Vercharterers allokiert. Die aus dem Terminalgeschäft resultierenden Umsatzerlöse werden in Abhängigkeit des Firmensitzes der Terminalgesellschaften zugeordnet.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die extern generierten Umsatzerlöse nach geographischen Gebieten:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Inland	1.197,1	1.091,1
Drittland	17.435,6	18.020,6
USA	4.382,7	4.263,9
<b>Hapag-Lloyd Konzern</b>	<b>18.632,8</b>	<b>19.111,8</b>

Die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet<sup>1</sup> werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Asien – Europa	4.262,8	4.946,8
Pazifik	5.260,3	5.351,6
Atlantik	3.646,6	3.710,0
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	3.253,0	3.182,6
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.842,0	1.563,3
<b>Gesamt</b>	<b>18.264,6</b>	<b>18.754,3</b>

<sup>1</sup> Die Allokation der Umsatzerlöse in der oben dargestellten Tabelle erfolgt auf Basis von abgeschlossenen Schiffsreisen.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind im wesentlichen Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage und Detention) sowie Ausgleichszahlungen für Schiffsraum enthalten.

### Informationen über Produkte und Dienstleistungen

Die Umsatzerlöse mit externen Kunden für die Gruppen vergleichbarer Produkte und Dienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
<b>Segment Linienschifffahrt</b>	<b>18.258,5</b>	<b>18.750,2</b>
Containertransportdienstleistung	16.416,5	17.344,8
Sonstige	1.842,0	1.405,4
<b>Segment Terminal &amp; Infrastruktur</b>	<b>374,3</b>	<b>361,6</b>
Containerhandling	285,4	265,1
Sonstige	88,8	96,5
<b>Hapag-Lloyd Konzern</b>	<b>18.632,8</b>	<b>19.111,8</b>

### Informationen über wichtige Kunden

Im Geschäftsjahr 2025 bestand keine Abhängigkeit von einzelnen Kunden.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### (1) Umsatzerlöse

#### Umsatzerlösströme

Der Hapag-Lloyd Konzern erbringt Transportdienstleistungen von Containern über See, aber auch daran gekoppelte Hinterlandtransporte für Kunden und somit das Angebot des Transports von Tür zu Tür sowie Terminaldienstleistungen. Demzufolge erzielt der Hapag-Lloyd Konzern Umsatzerlöse hauptsächlich aus Seefracht, Containerinlandtransporten und Terminal-Handling-Gebühren.

Die Umsatzerlöse werden im Hapag-Lloyd Konzern nach Produkten und Dienstleistungen sowie im Segment Linienschifffahrt nach Fahrtgebieten aufgliedert. Die Aufgliederung kann dem Abschnitt [Segmentberichterstattung](#) entnommen werden.





Im Geschäftsjahr 2025 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 479,0 Mio. EUR auf 18.632,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 19.111,8 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang von 2,5 % entspricht.

Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate um 7,8 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro in Bezug auf den USD / EUR-Durchschnittskurs wirkte sich ebenfalls mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Gegenläufig wirkte der Anstieg der Transportmenge im Vergleich zum Vorjahr um 8,2 %.

#### Vertragsverbindlichkeiten

Die Vertragsverbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen die zum Abschlussstichtag verbleibende Leistungsverpflichtung im Zusammenhang mit auf nicht beendeten Reisen befindlichen Transportaufträgen. Die in der Berichtsperiode erfassten Erlöse, die zu Beginn des Geschäftsjahres 2025 im Saldo der Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, beliefen sich auf 1.123,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 566,5 Mio. EUR).

Bei Hapag-Lloyd bestehen auch Verträge mit Kunden, deren Laufzeit gemäß IFRS 15 ein Jahr übersteigt. Betrachtet man indes die damit zusammenhängende Umsatzrealisierung im Zeitablauf, wird ersichtlich, dass die Laufzeit der Verträge keine Auswirkungen auf die zeitliche Realisierung der Umsätze innerhalb eines Jahres hat. Der Grund besteht in der maximalen Dauer einer Schiffsreise, die unter einem Jahr liegt. Somit überschreitet die Umsatzrealisierung eines einzelnen Transportdienstauftrags nicht den Zeitraum eines Jahres. Folgerichtig bestehen im Hapag-Lloyd Konzern hinsichtlich der Ertragsrealisierung nur Verträge mit einer kurzfristigen Ausrichtung von

unter einem Jahr. Auf dieser Grundlage wird gemäß IFRS 15.121 (a) in Verbindung mit IFRS 15.122 von weiteren Angaben zu verbleibenden Leistungsverpflichtungen zugeordneter Transaktionspreise abgesehen.

#### Leistungsverpflichtungen und Methoden der Erlöserfassung

Im Berichtsjahr wurde die Umsatzrealisierung von Transportaufträgen weiterentwickelt. Einzelheiten zur Umstellung sind im Konzernanhang in Kapitel [Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen](#) dargestellt.

Im Hapag-Lloyd Konzern wird der Umsatz auf Basis der in einem Vertrag mit einem Kunden festgelegten Gegenleistung gemessen. Die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt werden mit der Erbringung von Transportdienstleistungen im Hapag-Lloyd Konzern realisiert. Die Erfüllung dieser Leistungsverpflichtung und die Realisierung der Umsatzerlöse erfolgen über den Zeitraum, über den die Transportdienstleistungen vom Hapag-Lloyd Konzern erbracht werden, d. h. zeitraumbezogen.

Die Erfassung der Umsatzerlöse bestimmt sich nach Maßgabe des Leistungsfortschritts. Zur Ermittlung des Leistungsfortschritts im Zusammenhang mit Transportaufträgen auf nicht beendeten Reisen zum Stichtag wird von Hapag-Lloyd das outputorientierte Verfahren unter Berücksichtigung der bis zum Abschlussstichtag erfolgten Transitzeit in Tagen angewendet. Eine tagesbasierte Ermittlung der erbrachten Transportdienstleistung bietet eine zutreffende Darstellung des Leistungsfortschritts.

Im Segment Terminal & Infrastruktur werden Umsatzerlöse im Rahmen von Terminaldienstleistungen und der damit in Verbindung stehenden zu erbringenden Leistungsverpflichtung zeitpunktbezogen realisiert.

Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Lagerung von Containern werden zeitraumbezogen auf der Grundlage der Nutzungsdauer des Lagerplatzes realisiert.

Die Zahlungsbedingungen bei Hapag-Lloyd variieren auf lokaler Ebene. Die im Konzern überwiegend genutzte Zahlungsbedingung stellt die Zahlung innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt der Ausgangsrechnung dar.

#### Transaktionspreis und Transaktionspreisbestandteile

Bei der Erbringung von Transportdienstleistungen gemäß dem Transportauftrag eines Kunden besteht für Hapag-Lloyd eine Leistungsverpflichtung im Sinne des IFRS 15.22 (a), da die Zusage an den Kunden nur eine unterscheidbare Dienstleistung umfasst. Dies ist die Zusage, Ware von einem bestimmten Ursprung zu einem vereinbarten Ziel zu transportieren. Für die Transportdienstleistung wird ein fixierter Transaktionspreis im Rahmen eines Vertrags vereinbart. Der Transaktionspreis umfasst unter anderem auch variable Bestandteile wie Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage und Detention). Diese werden basierend auf Erfahrungen der Vergangenheit erfasst, sobald die vertraglich vorgesehenen Freizeiten für einen Container überschritten werden.

Als weitere Transaktionspreisbestandteile ist im Hapag-Lloyd Konzern auf Nachlässe aller Art, zum Beispiel Barzahlungs-, Mengen- oder Sondernachlässe, hinzuweisen. Es handelt sich hierbei um manifestierte und nicht manifestierte Rabatte. Letztere werden auf monatlicher Basis erlösschmälernd vom Transaktionspreis in Abzug gebracht und basieren auf festgelegten Rabattkonditionen, die eine Begrenzung der variablen Gegenleistung sicherstellen. Sie führen somit zu einer Minderung des Transaktionspreises. Da die Gewährung des Rabatts im Nachgang durch eine Zahlung an den Kunden erfolgt, ist auf





monatlicher Basis für die voraussichtliche Inanspruchnahme eine Verbindlichkeit aus Lieferung und Leistung (Erstattungsverbindlichkeit) zu erfassen. Bei manifestierten Rabatten hingegen wird die Rabattgewährung bereits bei der Buchung der Forderungen berücksichtigt. Es werden dementsprechend bereits um die gewährten Rabatte reduzierte Umsatzerlöse erfasst.

## (2) Transport- und Terminalaufwendungen

### Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Brennstoffe und Emissionen	-2.473,8	-2.649,2
Handling und Haulage	-6.737,0	-6.283,4
Container und Repositionierung <sup>1</sup>	-1.824,9	-1.617,3
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) <sup>1</sup>	-2.572,9	-2.157,9
Veränderung der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen <sup>2</sup>	-	-35,0
<b>Gesamt</b>	<b>-13.608,6</b>	<b>-12.742,8</b>

<sup>1</sup> Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

<sup>2</sup> Die im Vorjahr als Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen dargestellten Beträge stellen den Unterschiedsbetrag zwischen den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der betrachteten und den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der Vorperiode dar. Mit der geänderten Erfassung von laufenden Transportaufträgen ist die Darstellung ab dem 31. Dezember 2025 hinünftig. Einzelheiten zur Umstellung sind im Konzernanhang in Kapitel „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen“ dargestellt.

Die Transportaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2025 um 865,8 Mio. EUR auf 13.608,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12.742,8 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 6,8 %.

Die verringerten Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen ergaben sich vor allem durch gesunkene Aufwendungen für Brennstoffe um 228,0 Mio. EUR auf 2.336,9 Mio. EUR im Vergleich zum

Vorjahreszeitraum (Vorjahreszeitraum: 2.564,9 Mio. EUR). Während der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis im Geschäftsjahr 2025 mit 528 USD/t um 60 USD/t unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 588 USD/t lag, dämpfte der um 6,6 % auf 5,0 Mio. Tonnen gestiegene Bunkerverbrauch den Rückgang der Aufwendungen für Brennstoffe. Die Aufwendungen für CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikate stiegen um 52,6 Mio. EUR auf 136,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 84,4 Mio. EUR). Mit der Einbeziehung der Schiffahrtsemission in das EU-Emissionshandelssystem ist Hapag-Lloyd seit dem Geschäftsjahr 2024 verpflichtet, EU-Allowances (EUAs) für CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erwerben und einzureichen.

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im Berichtsjahr um 453,6 Mio. EUR auf 6.737,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.283,4 Mio. EUR) gestiegen. Dieser Anstieg ist insbesondere auf ein gestiegenes Transportvolumen unter Gemini sowie höhere Stand- und Lagergelder für Container aufgrund verteuerteter Reefer-Lagerkosten und eines hohen Anteils an Leercontainern zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Container und Repositionierung sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 207,6 Mio. EUR auf 1.824,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.617,3 Mio. EUR) gestiegen. Der Anstieg ergibt sich im Wesentlichen aus einem höheren Transportvolumen und damit verbundenen Umschlagsaktivitäten sowie aus teilweise erhöhten Transportkosten im Inland.

Der Anstieg der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) des Berichtszeitraums in Höhe von 415,0 Mio. EUR auf 2.572,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.157,9 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Aufwendungen für

kurzfristig gecharterte Schiffe im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, während Hafen- und Kanalkosten auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums blieben.

### Terminalaufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur ergaben sich im Geschäftsjahr 2025 insbesondere durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 156,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 122,5 Mio. EUR).

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transport- und Terminalaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für das Geschäftsjahr 2025 im Hapag-Lloyd Konzern 26,2 % (Vorjahreszeitraum: 32,7 %).

## (3) Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Löhne und Gehälter	-938,1	-951,8
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-209,7	-202,5
<b>Gesamt</b>	<b>-1.147,8</b>	<b>-1.154,4</b>

Die Personalaufwendungen blieben im Geschäftsjahr 2025 mit 1.147,8 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums (Vorjahreszeitraum: 1.154,4 Mio. EUR).

In den Aufwendungen für Altersversorgung ist unter anderem der Aufwand für leistungsorientierte und beitragsorientierte Versorgungszusagen enthalten. Eine detaillierte Darstellung der Pensionszusagen



findet sich unter Anmerkung [\(22\) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen](#).

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Linienschifffahrt	14.107	13.568
Seepersonal	1.233	1.226
Landpersonal	12.637	12.110
Auszubildende	238	232
Terminal & Infrastruktur	3.111	2.916
<b>Gesamt</b>	<b>17.219</b>	<b>16.484</b>

#### (4) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Planmäßige Abschreibungen	-2.238,5	-2.071,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	-137,6	-139,3
Abschreibungen auf Sachanlagen	-2.101,0	-1.932,4
<b>Gesamt</b>	<b>-2.238,5</b>	<b>-2.071,7</b>

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte betrafen im Wesentlichen Kundenbeziehungen.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen entfielen insbesondere auf Containerschiffe sowie Container. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container und Gebäude) führte zu Abschreibungen in Höhe von 1.219,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.081,9 Mio. EUR). Eine Aufteilung der Abschreibungen ist den Erläuterungen des jeweiligen Bilanzpostens zu entnehmen.

#### (5) Sonstige betriebliche Erträge<sup>1</sup>

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Wechselkursgewinne	428,6	674,3
Erträge aus aktivierten Eigenleistungen	49,4	24,8
Erträge aus der Ausbuchung von verjährten Verbindlichkeiten	29,0	48,7
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	31,7	26,1
Übrige betriebliche Erträge	52,2	60,7
<b>Gesamt</b>	<b>591,0</b>	<b>834,7</b>

<sup>1</sup> Für eine Erläuterung zur Aufteilung des Postens wird auf den Abschnitt „Änderung der Darstellung von Posten im Abschluss“ verwiesen.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen.

#### (6) Sonstige betriebliche Aufwendungen<sup>1</sup>

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Wechselkursverluste	-470,3	-652,0
IT- und Kommunikationskosten	-289,9	-290,2
Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	-67,1	-65,2
Büro- und Verwaltungskosten	-54,5	-47,9
Training und sonstige Personalkosten	-41,6	-37,1
Sonstige Steuern	-32,9	-29,6
Versicherungsaufwendungen	-26,7	-25,3
Aufwendungen für uneinbringliche Forderungen	-25,3	-6,5
Fahrt- und Reisekosten	-21,9	-19,4
Marketingaufwendungen	-20,2	-19,5
Beiträge, Spenden und sonstige Gebühren	-15,8	-10,4
Bankgebühren	-9,7	-9,6
Übrige betriebliche Aufwendungen	-62,9	-63,9
<b>Gesamt</b>	<b>-1.138,9</b>	<b>-1.276,5</b>

<sup>1</sup> Für eine Erläuterung zur Aufteilung des Postens wird auf den Abschnitt „Änderung der Darstellung von Posten im Abschluss“ verwiesen.

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen.





## (7) Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis<sup>1</sup>

Das Zins- und sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
<b>Zinserträge und sonstige Finanzerträge</b>	<b>331,0</b>	<b>365,2</b>
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	229,4	276,3
Sonstige Finanzerträge	101,6	89,0
<b>Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen</b>	<b>-380,1</b>	<b>-320,8</b>
Zinsaufwendungen für Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	-207,1	-164,2
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-146,8	-138,9
Nettozinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-8,8	-8,9
Sonstige Finanzaufwendungen	-16,9	-8,2
Effekte aus dem Ergebnis eingebetteter Derivate	-0,5	-0,7
<b>Gesamt</b>	<b>-49,1</b>	<b>44,4</b>

<sup>1</sup> Für eine Erläuterung zur Aufteilung des Postens wird auf den Abschnitt „Änderung der Darstellung von Posten im Abschluss“ verwiesen.

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich insbesondere um Erträge aus der Verzinsung von Geldmarktgeschäften und den Zinserträgen aus den Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“. Der Rückgang der übrigen Zinsen und ähnlichen Erträge im Berichtsjahr resultiert im Wesentlichen aus dem geringeren Volumen an Geldmarktgeschäften sowie einem geringeren durchschnittlichen Zinssatz. Die sonstigen Finanzerträge umfassen realisierte und unrealisierte Kursgewinne und Ausschüttungen aus Geldmarktfonds. Die übrigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen setzen sich im

Wesentlichen aus Zinsen für Anleihen und Darlehen sowie aus Zinsen aus sonstigen Finanzschulden zusammen.

Zu den Zinsaufwendungen, die im Zusammenhang mit Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen entstanden sind, verweisen wir auf Anmerkung [\(31\) Leasing](#).

## (8) Ertragsteuern

Als Ertragsteuern werden die in den einzelnen Ländern tatsächlich gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und Ertrag ausgewiesen. Bei im Inland ansässigen Kapitalgesellschaften fallen wie im Vorjahr eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 % sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften der Gewerbebeertragsteuer, deren Höhe sich entsprechend dem gemeinde-spezifischen Hebesatz im Konzern in den Jahren 2025 sowie 2024 auf 16,5 % beläuft. Der kombinierte Ertragsteuersatz für inländische Gesellschaften beträgt somit 32,3 %. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare tatsächliche ertrags-abhängige Steuern ausgewiesen. Die Steuersätze im Konzern lagen im Jahr 2025 zwischen 8,3 % und 39,0 % (Vorjahreszeitraum: zwischen 8,0 % und 39,0 %).

Außerdem werden in dieser Position gemäß IAS 12 Ertragsteuern latente Steuern auf temporär unterschiedliche Wertansätze zwischen der nach den IFRS erstellten Bilanz und der Steuerbilanz sowie auf Konsolidierungsmaßnahmen und gegebenenfalls realisierbare Verlustvorträge erfasst.

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
<b>Tatsächliche Steuern vom Einkommen und Ertrag</b>	<b>-113,4</b>	<b>-13,8</b>
davon Inland	-52,1	62,1
davon Ausland	-60,4	-75,4
davon globale Mindestbesteuerung	-0,9	-0,5
<b>Latenter Steuerertrag / -aufwand</b>	<b>136,8</b>	<b>-216,0</b>
davon aus zeitlichen Differenzen	130,2	-231,3
davon aus Verlustvorträgen	6,6	15,3
<b>Gesamt</b>	<b>23,5</b>	<b>-229,8</b>

Der im Vergleich zum Vorjahr um 253,3 Mio. EUR erhöhte Ertrag aus Steuern vom Einkommen und Ertrag ist im Wesentlichen auf die Reduzierung der passiven latenten Steuern sowie Bildung von aktiven latenten Steuern auf unrealisierte Bewertungs- und Kurseffekte außerhalb des Tonnagesteuerbereichs von Hapag-Lloyd zurückzuführen, was für die Gesellschaft im Geschäftsjahr insgesamt zu einem latenten Steuerertrag in Höhe von 104,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: latenter Steueraufwand 217,4 Mio. EUR) führte.

Teilweise wurde dieser Effekt aus latenten Steuern durch eine Erhöhung bei den laufenden Ertragsteuern im Inland wieder kompensiert. Gegenläufig verringerten sich im Geschäftsjahr die ausländischen laufenden Ertragsteuern jedoch leicht im Vergleich zum Vorjahr.

In den inländischen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind Steueraufwendungen in Höhe von 5,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,3 Mio. EUR) enthalten, die auf den Tonnagesteuerbereich entfallen.





Die inländischen laufenden Ertragsteueraufwendungen sind um 114,2 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Die Entwicklung resultiert zum einen aus insgesamt deutlich gestiegenen Einkünften aus Geldmarktgeschäften aufgrund der Realisierung von temporären Differenzen des Vorjahres. Zudem gab es 2024 einen periodenfremden laufenden Ertragsteuerertrag im Kapitalanlagebereich in Höhe von 53,2 Mio. EUR.

Der im Vergleich zum Vorjahr um 8,7 Mio. EUR reduzierte latente Steuerertrag aus Verlustvorträgen ist hauptsächlich auf den vollständigen Verbrauch der steuerlichen Verluste bei der Hapag-Lloyd AG sowie die erstmalige Bildung aktiver latenter Ertragsteuern auf Verlustvorträge bei einer ausländischen Konzerngesellschaft zurückzuführen.

Der Bundestag sowie Bundesrat haben dem Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland zugestimmt. Dieses Gesetz ist seit dem 19. Juli 2025 in Kraft und beinhaltet die Senkung der deutschen Körperschaftsteuer ab 2028 in fünf Schritten von 15 % auf 10 %. Da die temporären Differenzen überwiegend kurzfristig sind, erfolgte die Bewertung zum Stichtag mit den kombinierten Steuersätzen von 32,3 % bestehend aus der Körperschaftssteuer und dem Solidaritätszuschlag von insgesamt 15,8 % und der Gewerbesteuer von 16,5 %.

Des Weiteren unterliegt der Konzern der globalen Mindestbesteuerung gemäß den Mustervorschriften für Pillar 2 und dem deutschen Mindeststeuergesetz. Die Hapag-Lloyd AG hat eine umfassende Analyse der anzuwendenden Regularien durchgeführt, und basierend auf dem Ergebnis kann die Mehrzahl der Länder, in denen Hapag-Lloyd steuerlich präsent ist, aus dem Kreis der globalen Mindestbesteuerung ausgeschlossen werden. Der Konzern erfasste, nach weiteren detaillierten Berechnungen, einen laufenden Steueraufwand in Höhe von

0,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,5 Mio. EUR) für die Ergänzungssteuer im Zusammenhang mit der globalen Mindestbesteuerung, die von dem Unternehmen potenziell zu entrichten sein wird. Der Konzern wendet die vorübergehende, verpflichtende Ausnahmeregelung hinsichtlich der Bilanzierung latenter Steuern, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, an und erfasst diese Steuer dann als tatsächlichen Steueraufwand / -ertrag, wenn sie entsteht.

Für inländische Einkünfte, die nicht der Tonnagebesteuerung unterliegen, erfolgte in den Jahren 2025 sowie 2024 die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von 32,3 %.

Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet. Die angewandten Ertragsteuersätze im Jahr 2025 für ausländische Gesellschaften variierten zwischen 8,3 % und 39,0 % (Vorjahreszeitraum: zwischen 8,2 % und 35,0 %).

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird das Konzernergebnis zuerst in das Ergebnis, das unter die Tonnagebesteuerung fällt, und das Ergebnis, das der Regelbesteuerung unterliegt, aufgeteilt. Das Ergebnis, das der Regelbesteuerung unterliegt, wird mit dem im Geschäftsjahr jeweils gültigen gesetzlichen Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 32,3 % multipliziert, da der wesentliche Teil des Konzernergebnisses in der Hapag-Lloyd AG generiert wurde.

### Überleitungsrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024*
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	900,7	2.621,9
davon unter Tonnagesteuer	675,7	2.273,8
davon unter Regelbesteuerung	225,0	348,1
<b>Erwarteter Ertragsteueraufwand (-) / -ertrag (+) (Steuersatz 32,3 %)</b>	<b>-72,6</b>	<b>-112,3</b>
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	-6,8	2,9
Pillar-2-Steueraufwand	-0,9	-0,5
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	7,3	6,6
Nicht abziehbare Aufwendungen sowie gewerbesteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	-10,8	-30,2
Effekte aus Ansatzkorrekturen	28,7	-6,0
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	9,7	12,0
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-0,7	0,4
Effekte aus Währungsdifferenzen	78,6	-79,6
Sonstige Abweichungen	-3,4	-17,8
<b>Ertragsteueraufwand unter Regelbesteuerung</b>	<b>29,1</b>	<b>-224,5</b>
Ertragsteueraufwand unter Tonnagesteuer	-5,6	-5,3
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (-) / -ertrag (+)</b>	<b>23,5</b>	<b>-229,8</b>

\* Im Vorjahr wurde die steuerliche Überleitungsrechnung unter der steueraufwandsbasierenden Herleitung des regelbesteuerten Einkommens aufgestellt, während im Berichtsjahr auf die tatsächlich im Ergebnis enthaltenen regelbesteuerten Beträge abgestellt wurde. Die Darstellung in der Vorjahresspalte wurde entsprechend angepasst.

Die Auswirkungen der vom Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG abweichenden Steuersätze für in- und ausländische Steuern sind in der Überleitungsrechnung unter den Unterschieden aus abweichenden Steuersätzen ausgewiesen.





Die Veränderung der nicht abziehbaren Aufwendungen sowie gewerbesteuerlichen Hinzurechnungen und Kürzungen ist vor allem auf Einmaleffekte im Vorjahr zurückzuführen.

Die Effekte aus Ansatzkorrekturen sind im Wesentlichen eine Folge der erstmaligen Bildung aktiver latenter Ertragsteuern auf Verlustvorträge bei einer ausländischen Konzerngesellschaft.

Die Effekte aus Währungskursdifferenzen enthalten unmittelbare Umrechnungseffekte der Steuerpositionen in die von den lokalen Währungen der Gesellschaften abweichende funktionale Währung des Konzerns. Weiterhin werden hier tatsächliche und latente Steueraufwendungen und -erträge aus realisierten und unrealisierten USD-EUR-Währungsgewinnen und -verlusten im Kapitalanlagebereich der Hapag-Lloyd AG abgebildet, weil das Ergebnis vor Steuern solche rein steuerlichen Umrechnungskurseffekte bedingt durch den USD als funktionale Währung des Konzerns nicht enthält. In den sonstigen Abweichungen sind im Wesentlichen ausländische nicht anrechenbare Quellensteuern auf Dividenden in Höhe von 6,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11,0 Mio. EUR) erhalten. Die Reduzierung ist im Wesentlichen auf veränderte Ausschüttungen im Segment Terminal & Infrastruktur zurückzuführen. Weiterhin werden hier die Aufwendungen der laufenden Periode aus der Erhöhung von passiven latenten Steuern auf zukünftige Ausschüttungen einer chilenischen Konzerngesellschaft ausgewiesen. Bedingt durch die Wechselkursentwicklung USD / EUR kam es im Geschäftsjahr zu einer Auflösung in Höhe von 1,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Erhöhung in Höhe von 5,8 Mio. EUR).

Die aktiven und passiven latenten Ertragsteuern ergeben sich aus den temporären Differenzen und steuerlichen Verlustvorträgen wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2025		31.12.2024	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Sachanlagevermögen und sonstige langfristige Vermögenswerte einschließlich Nutzungsrechte	2,1	171,5	2,0	151,2
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	33,8	19,8	1,8	115,3
Bewertung von Pensionsrückstellungen	5,1	1,2	4,8	1,2
Übrige Rückstellungen	7,5	0,3	12,6	–
Verbindlichkeiten inklusive Leasingverbindlichkeiten	74,6	–0,6	27,0	–0,8
Aktiviere Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	34,1	–	26,0	–
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	–55,2	–55,2	–11,8	–11,8
<b>Bilanzansatz</b>	<b>102,0</b>	<b>137,0</b>	<b>62,4</b>	<b>255,1</b>



Die Veränderung der latenten Steuern in der Bilanz ist wie folgt erfasst:

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2024	Veränderung Konsolidierungskreis	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kursdifferenz erfasst	Stand zum 31.12.2024
Sachanlagevermögen und sonstige langfristige Vermögenswerte einschließlich Nutzungsrechte	-145,6	-1,4	7,1	-	-9,3	-149,2
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	126,9	-	-238,5	0,7	-2,6	-113,5
Bewertung von Pensionsrückstellungen	4,3	-	-0,1	-0,7	0,3	3,8
davon erfolgsneutral	4,2	-	-	-0,7	0,3	3,8
Übrige Rückstellungen	11,9	-	-0,1	-	0,8	12,6
Verbindlichkeiten inklusive Leasingverbindlichkeiten	25,7	-	0,1	-	1,7	27,5
Aktiviere Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	9,5	-	15,5	-	1,0	26,0
<b>Bilanzansatz</b>	<b>32,7</b>	<b>-1,4</b>	<b>-216,0</b>	<b>-</b>	<b>-8,1</b>	<b>-192,8</b>

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2025	Veränderung Konsolidierungskreis	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kursdifferenz erfasst	Stand zum 31.12.2025
Sachanlagevermögen und sonstige langfristige Vermögenswerte einschließlich Nutzungsrechte	-149,2	-	-36,9	-	16,7	-169,4
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	-113,5	-	119,9	-1,3	9,0	14,1
Bewertung von Pensionsrückstellungen	3,8	-	0,7	-0,6	0,2	4,1
davon erfolgsneutral	3,8	-	-	-0,6	-0,5	2,7
Übrige Rückstellungen	12,6	-	-4,1	-	-1,3	7,2
Verbindlichkeiten inklusive Leasingverbindlichkeiten	27,5	-	50,6	-	-3,2	74,9
Aktiviere Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	26,0	4,7	6,6	-	-3,3	34,1
<b>Bilanzansatz</b>	<b>-192,8</b>	<b>4,7</b>	<b>136,8</b>	<b>-1,9</b>	<b>18,1</b>	<b>-35,0</b>

Die Veränderung der Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten in Höhe von 127,6 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf den Abbau der passiven latenten Steuern des Vorjahres sowie die Bildung von aktiven latenten Steuern auf unrealisierte Bewertungs- und Kurseffekte außerhalb des Tonnagesteuerbereichs der Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr zurückzuführen.

Der Anstieg der aktivierten Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen in Höhe von 8,1 Mio. EUR resultiert hauptsächlich aus der erstmaligen Bildung aktiver latenter Ertragsteuern auf Verlustvorträge bei der Norasia Container Lines Ltd. sowie auf der Erweiterung des Konsolidierungskreises aufgrund einer Akquisition in Frankreich. Gegenläufig wirkte der Verbrauch von Verlustvorträgen bei der Hapag-Lloyd AG.

Gemäß IAS 12 „Ertragsteuern“ sind passive latente Steuern auf den Unterschiedsbetrag zwischen dem in der Konzernbilanz erfassten anteiligen Eigenkapital einer Tochtergesellschaft und dem Beteiligungsbuchwert für diese Tochtergesellschaft in der Steuerbilanz der Muttergesellschaft zu bilden (sog. Outside Basis Differences), wenn mit der Realisierung zu rechnen ist. Ursächlich für diese Unterschiedsbeträge sind im Wesentlichen thesaurierte Gewinne in- und ausländischer



Tochtergesellschaften. Für temporäre Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen, deren Umkehrung in absehbarer Zeit wahrscheinlich ist, wurden passive latente Steuern in Höhe von 1,2 Mio. EUR aufgelöst (Vorjahr: Neubildung passiver latenter Steuern in Höhe von 5,8 Mio. EUR). Die Reduzierung ist wechselkursbedingt, da das entsprechende Tochterunternehmen in Chile in USD bilanziert.

Auf die übrigen temporären Differenzen in Höhe von 86,0 Mio. EUR wurden im Geschäftsjahr 2025 (Vorjahr: 68,2 Mio. EUR) grundsätzlich keine latenten Steuern angesetzt, da Hapag-Lloyd in der Lage ist, den zeitlichen Verlauf der Auflösung der temporären Differenzen zu steuern und mit einer Umkehr der temporären Differenzen in näherer Zukunft nicht zu rechnen ist.

Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden entsprechend IAS 1 in der Bilanz unabhängig von dem erwarteten Realisierungszeitpunkt als langfristig klassifiziert.

Aktive latente Steuern werden auf temporäre Differenzen und steuerliche Verlustvorräte angesetzt, sofern deren Realisierung in der näheren Zukunft hinreichend gesichert erscheint. Im Wesentlichen betreffen die nicht angesetzten Verlustvorräte ausländische Tochterunternehmen, die nicht unter die Tonnagebesteuerung fallen. Die Beträge der noch nicht genutzten steuerlichen Verluste und die Vortragsfähigkeit der steuerlichen Verluste, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde, ergeben sich wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024
<b>Verlustvorräte, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde</b>	<b>104,5</b>	<b>80,9</b>
<b>Verlustvorräte, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde</b>	<b>1.150,0</b>	<b>1.393,2</b>
davon unverfallbare Verlustvorräte	1.150,0	1.393,2
<b>Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorräte</b>	<b>1.254,5</b>	<b>1.474,1</b>

### (9) Ergebnis je Aktie

	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	909,8	2.385,5
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	175,8	175,8
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR</b>	<b>5,18</b>	<b>13,57</b>

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl.

Im Geschäftsjahr 2025 sowie im Vorjahr ergaben sich keine Verwässerungseffekte.





## ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

## (10) Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Kundenbeziehungen	Konzessionen	Marke	Software	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>							
Stand zum 1.1.2024	1.909,4	2.004,5	198,3	231,7	161,0	34,8	4.539,6
Zugänge	21,4	6,2	0,4	–	10,7	21,4	60,1
Umbuchungen	–	–	0,2	–	15,0	–15,2	–
Wechselkursdifferenzen	126,3	132,0	4,5	15,2	11,6	2,5	292,2
<b>Stand zum 31.12.2024</b>	<b>2.057,1</b>	<b>2.142,7</b>	<b>203,5</b>	<b>247,0</b>	<b>198,3</b>	<b>43,5</b>	<b>4.891,9</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>							
Stand zum 1.1.2024	–	760,7	14,3	–	134,2	–	909,1
Zugänge	–	96,8	35,1	–	7,4	–	139,3
Wechselkursdifferenzen	–	53,9	–2,5	–	9,1	–	60,5
<b>Stand zum 31.12.2024</b>	<b>–</b>	<b>911,4</b>	<b>46,8</b>	<b>–</b>	<b>150,6</b>	<b>–</b>	<b>1.108,9</b>
<b>Buchwerte 31.12.2024</b>	<b>2.057,1</b>	<b>1.231,2</b>	<b>156,6</b>	<b>247,0</b>	<b>47,6</b>	<b>43,5</b>	<b>3.783,0</b>
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>							
Stand zum 1.1.2025	2.057,1	2.142,7	203,5	247,0	198,3	43,5	4.891,9
Zugänge	9,3	–	0,3	–	23,6	36,2	69,5
Abgänge	5,1	–	2,6	–	48,1	–	55,8
Umbuchungen	–	–	–	–	27,6	–27,6	–
Wechselkursdifferenzen	–233,8	–248,4	–18,6	–28,6	–10,6	–5,4	–545,4
<b>Stand zum 31.12.2025</b>	<b>1.827,5</b>	<b>1.894,2</b>	<b>182,6</b>	<b>218,3</b>	<b>190,8</b>	<b>46,8</b>	<b>4.360,3</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>							
Stand zum 1.1.2025	–	911,4	46,8	–	150,6	–	1.108,9
Zugänge	–	92,7	33,2	–	11,6	–	137,6
Abgänge	–	–	2,6	–	48,1	–	50,7
Wechselkursdifferenzen	–	–109,3	–3,6	–	–3,6	–	–116,4
<b>Stand zum 31.12.2025</b>	<b>–</b>	<b>894,9</b>	<b>73,9</b>	<b>–</b>	<b>110,6</b>	<b>–</b>	<b>1.079,3</b>
<b>Buchwerte 31.12.2025</b>	<b>1.827,5</b>	<b>999,4</b>	<b>108,7</b>	<b>218,3</b>	<b>80,2</b>	<b>46,8</b>	<b>3.281,0</b>





Für die Zwecke der Wertminderungsprüfung sind den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns Geschäfts- oder Firmenwerte und die Marke Hapag-Lloyd zum 31. Dezember 2025 wie folgt zugeordnet worden:

#### Zahlungsmittelgenerierende Einheit (ZGE) bzw. Gruppe von ZGE

in Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Marke Hapag-Lloyd
Linienschifffahrt	1.765,4	218,3
Mehrere Einheiten bzw. Gruppen von Einheiten ohne signifikanten Geschäfts- oder Firmenwert	62,1	
<b>Buchwert</b>	<b>1.827,5</b>	<b>218,3</b>

Diese Zuordnung basiert auf Ermessensentscheidungen, die im Abschnitt [Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen](#) dargestellt sind.

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Linienschifffahrt basiert auf dem Nutzungswert, der durch diskontierte Cashflows geschätzt wurde. Die Cashflow-Prognosen enthalten spezifische Schätzungen für fünf Jahre und die Extrapolation einer ewigen Rente danach.

Die wesentlichen Annahmen, die bei der Schätzung des erzielbaren Betrags verwendet wurden, werden im Folgenden angegeben.

Basierend auf den in der Unternehmensstrategie definierten Wachstumszielen und der gemäß Investitionsplanung verfügbaren Kapazitäten plant das Management für den Detailplanungszeitraum ein Wachstum der Transportmengen, das über dem von Branchenexpertinnen und -experten geschätzten Marktwachstum liegt. Hierbei

werden die von Branchenexperten geschätzten Entwicklungen der globalen Containerschifffahrt durch Erfahrungen und Einschätzungen der eigenen Wettbewerbsposition in den einzelnen Fahrtgebieten angepasst und ergänzt. Die Planung berücksichtigt insbesondere das bestehende Netzwerk von Hapag-Lloyd und der „Gemini Cooperation“, die Fokussierung auf Wachstums- und Nischenmärkte sowie die Qualitätsposition von Hapag-Lloyd im Wettbewerbsumfeld. Darüber hinaus berücksichtigt die Investitionsplanung neben den Kapazitätsanforderungen aus dem Netzwerk auch die Entwicklung externer Nachhaltigkeitsanforderungen und interner Nachhaltigkeitsziele.

Frachtraten werden von verschiedenen wirtschaftlichen Faktoren beeinflusst und unterliegen erheblichen Schwankungen. Einer dieser Faktoren ist die Entwicklung der Bunkerpreise, die ebenfalls unsicher ist und Schwankungen unterliegt. Daher wird die Frachtrate ex Bunker geplant, also die erwartete Frachtrate nach Abzug der erwarteten Bunkerkosten. Im Vergleich zum Jahr 2025 berücksichtigt die Planung für die Jahre 2026 und 2027 zunächst einen Rückgang der Frachtraten. Für den Planungszeitraum 2028 bis 2030 wird mit einem anhaltenden Wachstum der Frachtraten geplant, wobei die vom Management im letzten Planjahr 2030 erwartete Frachtrate unter der Frachtrate des Jahres 2024 liegt.

Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Planungszeitraum 9,4 %. Dieser wurde auf Grundlage historischer branchendurchschnittlicher gewichteter Kapitalkosten geschätzt. Der Kapitalkostensatz vor Ertragsteuern entspricht aufgrund der Tonnagebesteuerung dem Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern. Für die Fortschreibung der Planung über den Planungszeitraum wird ein Wachstumsabschlag von 2,0 % berücksichtigt,

sodass die gewichteten Kapitalkosten für die nachhaltige Periode 7,4 % betragen.

Der Wachstumsabschlag von 2,0 % p. a. entspricht der Wachstumsrate in der ewigen Rente. Sie wurde anhand verschiedener externer Quellen bestimmt und berücksichtigt die künftige Inflation, die Effizienz- und die Wettbewerbserwartungen. Die angenommene nachhaltige Wachstumsrate in der ewigen Rente liegt unterhalb der von Branchenexperten erwarteten langfristigen durchschnittlichen Wachstumsrate für weltweite Containermengen.

Die EBIT-Marge in der ewigen Rente entspricht der langfristig erwarteten durchschnittlichen Branchenentwicklung. Sie liegt innerhalb der Bandbreite der EBIT-Margen im Detailplanungszeitraum und wurde durch externe Quellen validiert.

Die Aufwendungen für Entwicklung beliefen sich im Geschäftsjahr auf 119,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 115,2 Mio. EUR). Die Investitionen in zu aktivierende selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte lagen im Geschäftsjahr bei 46,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 23,5 Mio. EUR).



**(11) Sachanlagen**

Mio. EUR	Schiffe	Container	Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrige Anlagen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>					
Stand zum 1.1.2024	14.746,0	5.829,1	891,6	926,3	22.393,0
Zugänge	2.806,0	1.430,2	104,1	298,9	4.639,2
Abgänge	584,6	254,2	32,8	-	871,6
Umbuchungen	493,7	8,8	21,3	-522,8	1,0
Wechselkursdifferenzen	1.079,2	431,3	53,2	51,6	1.615,4
<b>Stand zum 31.12.2024</b>	<b>18.540,3</b>	<b>7.445,2</b>	<b>1.037,5</b>	<b>754,0</b>	<b>27.777,0</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>					
Stand zum 1.1.2024	6.183,1	2.373,2	256,1	-	8.812,3
Zugänge	1.362,1	492,5	77,5	-	1.932,0
Abgänge	545,9	196,9	27,2	-	770,0
Wechselkursdifferenzen	439,4	168,0	15,7	-	623,0
<b>Stand zum 31.12.2024</b>	<b>7.438,6</b>	<b>2.836,8</b>	<b>322,1</b>	<b>-</b>	<b>10.597,4</b>
<b>Buchwerte 31.12.2024</b>	<b>11.101,6</b>	<b>4.608,5</b>	<b>715,4</b>	<b>754,0</b>	<b>17.179,6</b>
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>					
Stand zum 1.1.2025	18.540,3	7.445,2	1.037,5	754,0	27.777,0
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	-	-	11,3	-	11,3
Zugänge	1.702,2	595,8	70,2	225,7	2.593,8
Abgänge	679,3	405,4	30,2	-	1.114,9
Umbuchungen	453,0	5,8	24,9	-484,4	-0,6
Wechselkursdifferenzen	-2.206,3	-870,7	-105,5	-77,0	-3.259,5
<b>Stand zum 31.12.2025</b>	<b>17.809,8</b>	<b>6.770,7</b>	<b>1.008,3</b>	<b>418,3</b>	<b>26.007,1</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>					
Stand zum 1.1.2025	7.438,6	2.836,8	322,1	-	10.597,4
Zugänge	1.525,8	493,0	81,5	-	2.100,2
Abgänge	582,8	337,5	19,8	-	940,1
Umbuchungen	-	1,2	-	-	1,2
Wechselkursdifferenzen	-898,8	-335,0	-32,9	-	-1.266,7
<b>Stand zum 31.12.2025</b>	<b>7.482,9</b>	<b>2.658,6</b>	<b>350,8</b>	<b>-</b>	<b>10.492,2</b>
<b>Buchwerte 31.12.2025</b>	<b>10.326,9</b>	<b>4.112,2</b>	<b>657,5</b>	<b>418,3</b>	<b>15.514,9</b>





Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 3.715,2 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 4.302,5 Mio. EUR). Es bestehen Eigentumsbeschränkungen in Form von Schiffshypothesen für Containerschiffe sowie in Form von Sicherungsübereignungen für finanzierte Schiffe und Container.

Der Buchwert des Schiffes, das zum 31. Dezember 2025 im Rahmen eines Operating-Leasingverhältnisses vermietet wurde, belief sich auf 17,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 68,9 Mio. EUR). Die Entwicklungen der Nutzungsrechte je wesentlicher Anlageklasse im Geschäftsjahr sind in Anmerkung [\(31\) Leasing](#) dargestellt.

#### Aktivierung von Fremdkapitalkosten

Im Geschäftsjahr 2025 wurden für im Bau befindliche Schiffe 20,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 31,3 Mio. EUR) Fremdkapitalkosten aus der allgemeinen, d. h. nicht zweckgebundenen Fremdfinanzierung aktiviert. Der Finanzierungskostensatz, der bei der Bestimmung der zu aktivierenden Fremdkapitalkosten zugrunde gelegt worden ist, wird quartalsweise ermittelt und beträgt für das Geschäftsjahr 2025 zwischen 5,0 % und 5,4 % p. a. (Vorjahreszeitraum: zwischen 5,4 % und 5,7 % p. a.).

## (12) Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Zum 31. Dezember 2025 wurden die folgenden Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern nach der Equity-Methode einbezogen:

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil im Konzern (in %)	
		2025	2024
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>			
Consorcio Naviero Peruano S.A.	Lima	47,93	47,93
Damietta Alliance Container Terminals S.A.E.	Damietta	39,00	39,00
EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG	Wilhelmshaven	30,00	30,00
Inmobiliaria Sepbio Ltda	Talcahuano	50,00	50,00
J M Baxi Ports & Logistics Private Limited	Mumbai	49,00	48,00
Muellaje del Maipo S.A.	San Antonio	50,00	50,00
Norcoast Logistica S.A.	São Paulo	50,00	50,00
Portuaria Corral S.A.	Santiago de Chile	50,00	50,00
Rail Terminal Wilhelmshaven GmbH	Wilhelmshaven	50,00	50,00
San Antonio Terminal Internacional S.A.	San Antonio	50,00	50,00
San Vicente Terminal Internacional S.A.	Talcahuano	50,00	50,00
Servicios Portuarios y Extraportuarios Bio Bio Ltda	Talcahuano	50,00	50,00
Texas Stevedoring Services LLC	Wilmington	50,00	50,00
Transportes Fluviales Corral S.A.	Santiago de Chile	50,00	50,00
<b>Assoziierte Unternehmen</b>			
Antofagasta Terminal Internacional S.A.	Antofagasta	35,00	35,00
Djibouti Container Services FZCO	Dschibuti	38,89	38,89
EA Technologies FZCO	Dubai	68,85	68,85
Europe Atlantique Terminal S.A.	Le Havre	35,00	-
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd.	Colombo	40,00	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	25,10	25,10
Puerto Buenavista S.A.	Cartagena	33,33	33,33
Spinelli S.r.l.	Genua	49,00	49,00



### Gemeinschaftsunternehmen

Im März 2025 erwarb der Hapag-Lloyd Konzern weitere 1 % der Anteile an der J M Baxi Ports & Logistics Private Limited, Mumbai, Indien. Die J M Baxi Ports & Logistics Private Limited betreibt zusammen mit ihren verbundenen Unternehmen als Gruppe (J M Baxi) Containerterminals und ein Mehrzweckterminal, Inlandcontainerdepots und Containerfrachtstationen sowie weitere Logistikaktivitäten, wie zum Beispiel schienengebundene Dienstleistungen in ganz Indien.

Durch die Beteiligung an J M Baxi kann Hapag-Lloyd seine Präsenz im strategischen Wachstumsmarkt Indien stärken. Die Anteile werden als Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert. Der Ansatz der Anteile erfolgt zu Anschaffungskosten, die dem Erwerb direkt zurechenbare Kosten darstellen. Das Wirtschaftsjahr der J M Baxi Ports & Logistics Private Limited endet zum 31. März eines Jahres.

### Assoziierte Unternehmen

Die Hapag-Lloyd AG hat am 7. März 2025 im Rahmen des Erwerbs der Hanseatic Global Terminals Le Havre SAS (ehemals CNMP LH SAS) mittelbar Anteile an der Europe Atlantique Terminal S.A. erworben. Die Geschäftstätigkeit umfasst die Entwicklung, Instandhaltung und den Betrieb von Terminalinfrastruktur. Darüber hinaus werden mit Transportdienstleistungen und Lagerhaltung integrierte Dienstleistungen entlang der Logistikwertschöpfungskette, unter anderem für den Hapag-Lloyd Konzern, angeboten. Die Anteile werden als Beteiligungen an assoziierten Unternehmen unter Anwendung der Equity-Methode bilanziert. Der erstmalige Ansatz der Anteile erfolgt zu Anschaffungskosten, die für den Konzern von untergeordneter Bedeutung sind und in Form von Zahlungsmitteln geleistet wurden.

Darüber hinaus hält der Hapag-Lloyd Konzern einen Anteil von 68,85 % an EA Technologies FZCO, Dubai Silicon Oasis, Vereinigte Arabische Emirate. Die Gesellschaftsverträge sehen vor, dass relevante Entscheidungen über die Finanz- und Geschäftspolitik eine qualifizierte Mehrheit erfordern, die über die Beteiligungsquote von Hapag-Lloyd hinausgeht. Daher wird davon ausgegangen, dass Hapag-Lloyd trotz einer Mehrheitsbeteiligung einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausübt.

### Finanzinformationen

Die nachstehenden Tabellen fassen die Finanzinformationen der für den Hapag-Lloyd Konzern wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen zusammen. Die in der Tabelle dargestellten Finanzinformationen der J M Baxi Ports & Logistics Private Limited basieren auf dem zuletzt verfügbaren Abschluss zum 30. September 2025 und wurden auf den 31. Dezember 2025 fortgeschrieben. Die Tabellen beinhalten auch eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen auf die Buchwerte der Anteile zum Geschäftsjahresende.

Mio. EUR	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	
	2025	2024
<b>Gesamtergebnisrechnung</b>		
Umsatzerlöse	279,2	276,4
Gewinn	31,3	43,9
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	-22,6	-24,7
<b>Bilanz</b>		
Kurzfristige Vermögenswerte	92,8	73,8
Langfristige Vermögenswerte	232,7	170,7
Kurzfristige Schulden	48,3	42,8
Langfristige Schulden	165,4	77,4
<b>Nettovermögen</b>	<b>111,8</b>	<b>124,3</b>
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	28,1	31,2
Geschäfts- oder Firmenwert	276,8	276,8
Periodenfremdes Ergebnis	9,5	11,8
<b>Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende</b>	<b>314,4</b>	<b>319,8</b>





Mio. EUR	Spinelli S.r.l.	
	2025	2024
<b>Gesamtergebnisrechnung</b>		
Umsatzerlöse	191,1	180,0
Gewinn	17,8	18,3
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	-9,3	-11,6
<b>Bilanz</b>		
Kurzfristige Vermögenswerte	92,3	76,0
Langfristige Vermögenswerte	121,3	142,2
Kurzfristige Schulden	76,8	91,2
Langfristige Schulden	36,6	26,9
Nicht beherrschende Anteile	8,0	6,7
<b>Nettovermögen</b>	<b>92,2</b>	<b>93,4</b>
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	45,2	45,8
Geschäfts- oder Firmenwert	211,8	211,8
<b>Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende</b>	<b>257,0</b>	<b>257,6</b>

Mio. EUR	J M Baxi Ports & Logistics Private Limited	
	2025	2024
<b>Gesamtergebnisrechnung</b>		
Umsatzerlöse	251,9	232,0
Planmäßige Abschreibungen und Amortisationen	48,4	43,5
Zinsaufwendungen	38,6	33,8
Ertragsteuern	3,7	2,7
Gewinn	-9,1	-5,5
Sonstiges Ergebnis	0,3	2,0
Gesamtergebnis	-8,8	-3,5
<b>Bilanz</b>		
Kurzfristige Vermögenswerte	173,1	186,6
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	38,9	40,4
Langfristige Vermögenswerte	1.164,6	1.142,0
Kurzfristige Schulden	75,9	100,7
davon kurzfristige finanzielle Schulden	42,6	49,7
Langfristige Schulden	548,2	493,4
davon langfristige finanzielle Schulden	340,8	291,6
<b>Nettovermögen</b>	<b>713,5</b>	<b>734,5</b>
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	349,6	352,6
Geschäfts- oder Firmenwert	361,8	336,3
Wechselkursdifferenzen	-110,4	1,1
<b>Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende</b>	<b>601,0</b>	<b>690,0</b>

Der bilanzierte Anteil an sämtlichen einzeln für sich genommenen unwesentlichen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, hat sich folgendermaßen entwickelt:

Mio. EUR	Nicht wesentliche assoziierte Unternehmen		Nicht wesentliche Gemeinschaftsunternehmen	
	2025	2024	2025	2024
<b>Anteil 1.1.</b>	<b>28,3</b>	<b>65,9</b>	<b>108,3</b>	<b>15,4</b>
Zugänge aus Beteiligungserwerb	-	1,6	-	-
Umklassifizierung	-	-39,4	-	39,4
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	-	-0,4	-25,2	-27,3
Ausschüttungen	-1,4	-1,4	-0,6	0,3
Erfolgsneutrale Veränderung	-	0,4	29,6	79,4
Wechselkursdifferenzen	-3,0	1,6	-9,5	1,1
<b>Anteil 31.12.</b>	<b>23,8</b>	<b>28,3</b>	<b>102,7</b>	<b>108,3</b>



### (13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio. EUR	31.12.2025		31.12.2024	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>1.966,3</b>	<b>-</b>	<b>2.447,1</b>	<b>-</b>
<b>Sonstige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>2.362,1</b>	<b>175,5</b>	<b>2.378,1</b>	<b>71,0</b>
Staatsanleihen, Unternehmensanleihen und Geldmarktpapiere	1.880,1	-	2.032,1	-
Forderungen aus Verrechnungen und verauslagten Beträgen	130,3	-	117,0	-
Forderungen aus Versicherungsentschädigungen	122,1	54,4	89,7	41,4
Forderungen aus Kautionen und Vorauszahlungen	25,2	3,6	27,8	3,8
Forderungen aus Darlehen und sonstigen Finanzforderungen	34,2	27,8	20,0	7,4
Beteiligungen und Wertpapiere	28,5	28,5	11,1	11,1
Forderungen aus Zinsen	4,2	2,0	5,7	2,9
Übrige finanzielle Vermögenswerte	137,4	59,2	74,7	4,3
<b>Summe finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>4.328,5</b>	<b>175,5</b>	<b>4.825,2</b>	<b>71,0</b>

Es bestanden zum 31. Dezember 2025 im Rahmen von Schiffsfinanzierungen marktübliche Globalzessionen (Assignment on Earnings) für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus Umsatzerlösen resultieren.

Zusätzlich wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Rahmen des Programms zur Verbriefung von Forderungen verpfändet. Solche Forderungen wurden im Konzern nicht ausgebucht, sondern im Rahmen des Geschäftsmodells gehalten, um die vertraglichen Zahlungsströme zu vereinnahmen (Held to Collect).

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Wertpapiere des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.880,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.032,1 Mio. EUR). Der Investitionsfokus liegt auf festverzinslichen Instrumenten mit dem

Anlageziel, ein strukturiertes, risikoarmes Investment von überschüssigen finanziellen Mitteln sowie eine dauernde Liquiditätsreserve zu schaffen. Hapag-Lloyd ist alleiniger Anteilseigner des Investmentfonds, und es bestehen keine Einschränkungen hinsichtlich der täglichen Rückgabe. Die übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten unter anderem Leasingforderungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen in Höhe von 66,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 0,0 Mio. EUR). Davon entfallen 57,9 Mio. EUR auf eine Restlaufzeit von über einem Jahr (31. Dezember 2024: 0,0 Mio. EUR).

#### Kreditrisiken

Die Bruttobuchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen, betragen zum 31. Dezember 2025 4.284,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024:

4.850,6 Mio. EUR) und unterliegen überwiegend einem geringen oder mittleren Kreditrisiko. Eine beeinträchtigte Bonität beziehungsweise ein hohes Kreditrisiko bestand zum Stichtag für Bruttobuchwerte von 273,5 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 236,4 Mio. EUR). Sicherheiten bestanden für 459,9 Mio. EUR der Bruttobuchwerte (31. Dezember 2024: 584,0 Mio. EUR).

Die folgende Tabelle zeigt neben der oben dargestellten Risikokategorisierung die Altersstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen:

Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Vermögenswerte</b>		
Nicht überfällig	3.952,7	4.474,0
Überfällig bis 30 Tage	172,5	205,5
Überfällig zwischen 31 und 90 Tage	63,0	84,7
Überfällig über 90 Tage	95,9	86,4
<b>Bruttobuchwert</b>	<b>4.284,1</b>	<b>4.850,6</b>
Wertberichtigung	-59,9	-54,1
<b>Buchwert</b>	<b>4.224,3</b>	<b>4.796,5</b>

#### Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf sonstige finanzielle Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen, entwickelten sich wie folgt:



Mio. EUR	2025	2024
<b>Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Vermögenswerte</b>		
<b>Wertberichtigungen zum 1.1.</b>	<b>54,1</b>	<b>50,8</b>
Inanspruchnahmen	5,3	2,0
Veränderung der Wertberichtigungen	17,9	2,0
Veränderung der Währungsrücklage	-6,8	3,3
<b>Wertberichtigungen zum 31.12.</b>	<b>59,9</b>	<b>54,1</b>

Die Wertberichtigungen zum 31. Dezember 2025 betragen 59,9 Mio. EUR und entfallen mit 52,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 47,1 Mio. EUR) auf Forderungen mit beeinträchtigter Bonität.

#### (14) Sonstige nichtfinanzielle Vermögenswerte

Mio. EUR	31.12.2025		31.12.2024	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
<b>Sonstige nichtfinanzielle Vermögenswerte</b>				
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	62,5	1,3	75,3	1,1
Bereitstellungsgebühren für Kreditzusagen	27,5	27,5	21,9	7,8
Rechnungsabgrenzungsposten	58,2	1,6	51,5	2,6
Übrige nichtfinanzielle Vermögenswerte	14,4	12,2	20,3	11,1
<b>Summe</b>	<b>162,6</b>	<b>42,6</b>	<b>168,9</b>	<b>22,5</b>

#### (15) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2025		31.12.2024	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	16,3	0,2	0,8	0,8
davon Derivate im Hedge Accounting <sup>1</sup>	16,1	-	-	-
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	0,2	0,2	0,8	0,8

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) angesetzt. Sie dienen der Absicherung von Fremdwährungsrisiken und Zinsrisiken aus dem Finanzierungsbereich. Ebenfalls ausgewiesen werden eingebettete Derivate in Form von Rückkaufoptionen aus der begebenen Anleihe. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (siehe Anmerkung [\(28\) Derivative Finanzinstrumente](#)).

#### (16) Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	396,5	497,8
Emissionszertifikate	180,7	132,5
Geleistete Anzahlungen	0,8	0,4
<b>Gesamt</b>	<b>577,9</b>	<b>630,6</b>

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich insbesondere um Brennstoff- und Schmierölbestände, die sich im Vergleich zum Vorjahr von 486,6 Mio. EUR auf 379,5 Mio. EUR verringert haben. Für Brennstoffe wurden in der Berichtsperiode Aufwendungen in Höhe von 2.336,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.578,1 Mio. EUR) erfasst. Im Geschäftsjahr wurden zudem Wertminderungen für Brennstoffbestände in Höhe von 7,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,3 Mio. EUR) vorgenommen. Wertaufholungen wurden wie im Vorjahr nicht vorgenommen.

Die Emissionszertifikate umfassen EU-Allowances in Höhe von 180,7 Mio. EUR (Vorjahr: 132,5 Mio. EUR). Für die





Emissionszertifikate wurden in der Berichtsperiode Aufwendungen in Höhe von 136,9 Mio. EUR erfasst (Vorjahreszeitraum: 84,4 Mio. EUR).

### (17) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	650,0	665,3
Reverse Repo-Geschäfte	2.363,2	2.603,5
Termingelder mit bis zu Drei-Monats-Laufzeit	316,1	783,4
Geldmarktfonds	145,7	1.428,3
<b>Gesamt</b>	<b>3.475,1</b>	<b>5.480,6</b>

Die Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente wird im Konzernlagebericht im Abschnitt zur [Finanzlage des Konzerns](#) erläutert.

### (18) Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2025 ist wie im Vorjahr in 175,8 Millionen auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit gleichen Rechten eingeteilt. Auf jede Stückaktie entfällt wie im Vorjahr ein Anteil von 1,00 EUR am Grundkapital. Sämtliche Aktien sind voll eingezahlt.

Die Kapitalrücklage zum 31. Dezember 2025 beträgt wie im Vorjahr 2.637 Mio. EUR.

#### Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital bis zum 2. Mai 2028 einmalig oder mehrmals um

insgesamt bis zu 6 Mio. EUR gegen Bar- und / oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu sechs Millionen neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von einem oder mehreren Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten. Der Vorstand ist mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung, einschließlich des weiteren Inhalts der Aktienrechte, und die Bedingung der Aktienaussgabe festzulegen.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 beträgt das Genehmigte Kapital 6 Mio. EUR.

### (19) Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital

Das erwirtschaftete Konzerneigenkapital umfasst im Wesentlichen die Ergebnisse des Geschäftsjahres und früherer Jahre sowie Umgliederungen aus den Kapitalrücklagen.

#### Dividendenausschüttung 2025

Am 6. Mai 2025 wurde eine Dividende von 8,20 EUR (Vorjahr: 9,25 EUR) je dividendenberechtigter Stückaktie, d. h. insgesamt 1.441,2 Mio. EUR (Vorjahr: 1.625,8 Mio. EUR), an die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG ausgezahlt.

#### Verwendung Bilanzgewinn

Nach dem Aktiengesetz beschließt die Hauptversammlung über die Verwendung des im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ausgewiesenen Bilanzgewinns. Im Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ergibt sich unter Berücksichtigung eines

Gewinnvortrags aus 2024 in Höhe von 12.429,9 Mio. EUR und eines Jahresüberschusses in Höhe von 758,0 Mio. EUR ein Bilanzgewinn von 13.187,9 Mio. EUR. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende von 3,00 EUR je dividendenberechtigter Aktie zu verwenden und den nach der Ausschüttung in Höhe von insgesamt 527,3 Mio. EUR verbleibenden Bilanzgewinn von 12.660,6 Mio. EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

### (20) Kumuliertes übriges Eigenkapital

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen, die Rücklage für Cashflow Hedges, die Rücklage für Kosten der Absicherung, die Rücklage für die Entwicklung finanzieller Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert sowie die Währungsrücklage.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. Dezember 2025: –13,6 Mio. EUR; 31. Dezember 2024: –40,8 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im Geschäftsjahr 2025 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 27,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11,5 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zinsswaps und





beträgt 1,6 Mio. EUR zum 31. Dezember 2025 (31. Dezember 2024: 9,1 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2025 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt 37,9 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –24,0 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von –44,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10,4 Mio. EUR) erfolgswirksam umgliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 4,0 Mio. EUR zum 31. Dezember 2025 (31. Dezember 2024: 3,9 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2025 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –5,6 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –3,7 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 6,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,1 Mio. EUR) erfolgswirksam umgliedert wurden.

Die Rücklage für die Entwicklung finanzieller Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert umfasst die im sonstigen Ergebnis erfassten Veränderungen der Spezialfonds-Instrumente und beträgt zum 31. Dezember 2025 6,2 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 4,0 Mio. EUR). Der im Geschäftsjahr 2025 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt beträgt 2,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –1,3 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von –548,9 Mio. EUR (31. Dezember 2024\*: 1.806,0 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im Geschäftsjahr 2025 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von insgesamt –2.362,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: 1.219,8 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd

AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung EUR. In der Gesamtergebnisrechnung werden diese Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können. Die im Geschäftsjahr 2025 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 55,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –73,2 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden diese Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die erfolgswirksam umgliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von diesen Tochtergesellschaften mit einer anderen Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft recycelt werden.

### (21) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter im Hapag-Lloyd Konzern sind quantitativ und qualitativ betrachtet nicht wesentlich. Im Geschäftsjahr 2025 ergaben sich keine wesentlichen Änderungen von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter.

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen im Konzernanhang des Konzernabschlusses“ verwiesen.

## (22) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

### Leistungsorientierte Pensionspläne

Die Hapag-Lloyd AG unterhält inländische und ausländische leistungsorientierte Pensionspläne.

Für die Beschäftigten des Land- und Seebetriebs der Hapag-Lloyd AG existiert im Rahmen der bestehenden Versorgungsordnung ein Modell der betrieblichen Altersversorgung. Es handelt sich dabei um ein beitragsorientiertes Versorgungssystem mit einer beitragsorientierten Leistungszusage. Die Versorgungsordnung enthält Ansprüche auf Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenleistungen.

Für die Berechnung der Leistungen wird im Wesentlichen ein Basisbeitrag herangezogen, der sich nach der Maßgabe des versorgungsfähigen Arbeitsverdienstes bemisst. Zusätzlich besteht die Möglichkeit für die Beschäftigten, weitere monatliche Beiträge zu entrichten, die mit einem zusätzlichen Arbeitgeberbeitrag berücksichtigt werden. Darüber hinaus können Arbeitnehmerbeiträge aus variablen Vergütungen eingezahlt werden.

Für jede Mitarbeiterin und Mitarbeiter besteht mit Zuteilung des ersten Beitrags ein Versorgungskonto, auf dem das Versorgungsguthaben geführt wird. Das Versorgungsguthaben ergibt sich aus den im Rahmen einer Kapitalanlage angelegten Beiträgen und der daraus erzielten positiven oder negativen Wertentwicklung. Die Kapitalanlage erfolgt nach Vorgabe der Gesellschaft. Dabei werden die zugeteilten Beiträge spätestens am letzten Tag des Folgemonats gemäß einem von der Gesellschaft festgelegten Kapitalanlagekonzept investiert. Hapag-Lloyd gewährt eine nominale Beitragsgarantie, d. h. dass





mindestens die Summe der bis zum Eintritt des Leistungsfalls insgesamt dem Versorgungskonto zugeteilten Versorgungsbeiträge zum Zeitpunkt der Fälligkeit zur Verfügung steht.

Die ausstehenden Versorgungsleistungen sind sowohl durch den Pensions-Sicherungs-Verein sowie darüber hinaus – im Umfang des jeweils vorhandenen Fondsvermögens – über eine Treuhandvereinbarung (Contractual Trust Agreement) zwischen Hapag-Lloyd und einem Treuhänder abgesichert. In der Verwaltungstreuhand werden die eingezahlten Beiträge treuhänderisch verwaltet und vom externen Vermögensverwalter entsprechend dem Kapitalanlagekonzept und bestehenden Richtlinien angelegt.

Weiterhin bestehen einzelvertragliche Pensionszusagen mit Anspruch auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten, deren Höhe in den entsprechenden Verträgen festgelegt ist. Für einen eingeschränkten Personenkreis besteht zusätzlich die Möglichkeit, auf Tantiemезahlungen zugunsten einer betrieblichen Altersversorgung zu verzichten.

Für ehemalige Vorstandsmitglieder bestehen Versorgungszusagen nach einem gesonderten leistungsorientierten Plan. Danach besteht ebenfalls Anspruch auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung, deren Höhe sich nach einem individuell festgelegten Prozentsatz der ruhegehaltstfähigen Bezüge richtet und teilweise durch Planvermögen in Form von Rückdeckungsversicherungen gesichert ist. Aktive Vorstandsmitglieder haben bis auf eine Ausnahme keine leistungsorientierten Zusagen auf betriebliche Altersversorgung. Für ein Vorstandsmitglied besteht hiervon abweichend eine Zusage auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung, deren Höhe sich aus einem Festbetrag bestimmt. Die Auszahlung der Altersversorgung erfolgt in Form laufender Rentenzahlungen.

Bei den ausländischen leistungsorientierten Pensionsplänen handelt es sich im Wesentlichen um die Pläne im Vereinigten Königreich, in den Niederlanden und Mexiko. Diese beinhalten ebenfalls Ansprüche auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten. Die Höhe der Bezüge entspricht einem festgelegten Prozentsatz in Verbindung mit anrechnungsfähigen Dienstjahren und Bezügen. Zusätzlich werden die aus den eingezahlten Beträgen erwirtschafteten Überschüsse berücksichtigt. Für diese Pläne sind Planvermögen vorhanden. Die Beitragszahlungen der ausländischen Pläne werden von Hapag-Lloyd und seinen Beschäftigten geleistet. In Mexiko werden die Beiträge ausschließlich durch den Arbeitgeber gezahlt. Die Auszahlung der Versorgungsbezüge im Ausland erfolgt grundsätzlich in Form laufender Rentenzahlungen. In Mexiko besteht allerdings ein Wahlrecht zwischen laufenden Rentenzahlungen und Einmalzahlungen. Bei den Leistungen an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer handelt es sich im Wesentlichen um gesetzliche Ansprüche aus Leistungen bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses.

Im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Pensionsplänen ist die Gesellschaft verschiedenen Risiken ausgesetzt. Neben allgemeinen versicherungs- und finanzmathematischen Risiken wie dem Langlebkeitsrisiko und dem Zinssatzänderungsrisiko ist die Gesellschaft dem Währungsrisiko sowie dem Anlage- beziehungsweise Kapitalmarkt-risiko ausgesetzt.

### Finanzierungsstatus der Pensionspläne

Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024
<b>Ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen</b>		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	52,8	57,5
abzüglich beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen	64,1	67,2
<b>Überdeckung (Nettovermögenswert)</b>	<b>-11,3</b>	<b>-9,7</b>
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	96,3	100,4
abzüglich beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen	41,3	44,8
<b>Unterdeckung (Nettoschuld)</b>	<b>55,0</b>	<b>55,6</b>
<b>Summe ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen</b>	<b>43,7</b>	<b>45,9</b>
<b>Inländische leistungsorientierte Verpflichtungen</b>		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	217,6	220,6
abzüglich beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen	33,3	22,2
<b>Unterdeckung (Nettoschuld)</b>	<b>184,3</b>	<b>198,4</b>
<b>Summe inländische leistungsorientierte Verpflichtungen</b>	<b>184,3</b>	<b>198,4</b>
<b>Summe der Unterdeckung aus leistungsorientierten Verpflichtungen</b>	<b>239,3</b>	<b>253,9</b>
davon langfristige Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer	218,8	240,7
davon kurzfristige Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer	20,5	13,2





## Zusammensetzung und Verwaltung des Planvermögens

Das Planvermögen des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024
<b>Eigenkapitalinstrumente</b>		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	43,9	36,5
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	0,7	1,0
<b>Staatsanleihen</b>		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	29,6	30,1
<b>Unternehmensanleihen</b>		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	2,4	4,3
<b>Sonstige Fremdkapitalinstrumente</b>		
durch (sonstige) Vermögenswerte besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	0,3	0,6
<b>Derivate</b>		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	14,7	15,6
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	4,1	5,5
Rückdeckungsversicherung	8,0	8,2
Immobilien	0,9	0,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12,4	8,1
Sonstiges	21,7	23,3
<b>Beizulegender Zeitwert des Planvermögens</b>	<b>138,7</b>	<b>134,1</b>

Das Planvermögen wurde externen unabhängigen Finanzdienstleistern zur Anlage und Verwaltung überlassen. Im Planvermögen sind weder eigene Finanzinstrumente noch selbst genutzte Immobilien enthalten. Sämtliche im Planvermögen gehaltenen Anleihen weisen zum Stichtag ein Rating von mindestens AA auf.

Für die Verwaltung der ausländischen Planvermögen existieren im Vereinigten Königreich und Mexiko Komitees (Treuhänder), die aus Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Plans und Vertreterinnen und Vertretern des Hapag-Lloyd Managements bestehen.

Bei der Anlage der Planvermögen in diesen Ländern werden rechtlich unabhängige Finanzdienstleister zur Beratung und Unterstützung herangezogen. Diese legen dem jeweiligen Komitee einen Vorschlag zur Kapitalanlage mit entsprechenden Risiko- und Erfolgsszenarien vor. Die Entscheidung über die Anlage obliegt dem Komitee in enger Abstimmung mit der Hapag-Lloyd AG und steht im Einklang mit der jeweiligen Anlagestrategie. Die Anlagestrategie ist im Wesentlichen auf die Reduzierung des Zinsänderungsrisikos sowie auf Liquiditätssicherung und Renditeoptimierung ausgerichtet. Zu diesem Zweck werden die erwarteten Pensionszahlungen, die in einem bestimmten Zeithorizont anfallen, mit der Laufzeit der Kapitalanlagen abgestimmt. Für eine Laufzeit von acht bis zwölf Jahren werden Anlageformen mit niedrigem Risiko wie festverzinsliche beziehungsweise indexierte Staats- und Unternehmensanleihen gewählt. Für darüber hinaus fällige Verpflichtungen wird in Kapitalanlagen mit höherem Risiko und höherer erwarteter Rendite investiert.

In den Niederlanden wird sowohl die Verwaltung als auch die Entscheidung über die Investitionen des Planvermögens von einem unabhängigen Finanzdienstleister durchgeführt.

Die Finanzierungsbedingungen im Vereinigten Königreich werden von der Regulierungsbehörde für Pensionen und den entsprechenden Gesetzen und Vorschriften bestimmt. Danach erfolgt alle drei Jahre eine Bewertung nach Maßgabe der lokalen Vorschriften, die im Vergleich zur Bewertung nach IAS 19 in der Regel zu einer höheren Verpflichtung führt. Auf Basis der letzten technischen Bewertung zeigt der leistungsorientierte Plan im Vereinigten Königreich ein Finanzierungsdefizit. Das Unternehmen und die Treuhänder haben sich auf einen Plan zum Abbau des Defizits geeinigt, der zusätzliche zeitlich begrenzte jährliche Zahlungen beinhaltet.



**Überleitung der Nettoschuld aus leistungsorientierten****Versorgungsplänen**

Die nachstehenden Tabellen zeigen die Überleitung des Anfangsbestands auf den Endbestand für die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen und deren Bestandteilen für das aktuelle Geschäftsjahr sowie für das Vorjahr:

Mio. EUR	Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen
<b>Stand zum 1.1.2025</b>	<b>378,4</b>	<b>-134,1</b>	<b>244,3</b>
Laufender Dienstzeitaufwand	15,2	-	15,2
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0,2	-	0,2
Zinserträge (-)/Zinsaufwand (+)	15,1	-6,1	9,0
Neubewertungen:			
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	-0,4	-	-0,4
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	-24,0	-	-24,0
Gewinne (-)/Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	0,7	-	0,7
Erträge und Verluste aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	-	1,8	1,8
Beiträge der Teilnehmer des Plans	3,9	-3,3	0,6
Geleistete Pensionszahlungen	-16,6	7,3	-9,3
Wechselkursveränderungen	-5,4	3,5	-1,9
Zugänge zum Konsolidierungskreis	-0,2	-	-0,2
Beiträge des Arbeitgebers	-	-7,7	-7,7
<b>Stand zum 31.12.2025</b>	<b>366,9</b>	<b>-138,7</b>	<b>228,2</b>
Mio. EUR	Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen
<b>Stand zum 1.1.2024</b>	<b>374,0</b>	<b>-121,6</b>	<b>252,4</b>
Laufender Dienstzeitaufwand	17,2	-	17,2
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0,1	-	0,1
Zinserträge (-)/Zinsaufwand (+)	14,3	-5,3	9,0
Neubewertungen:			
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	-0,2	-	-0,2
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	-9,4	-	-9,4
Gewinne (-)/Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-1,4	-	-1,4
Erträge und Verluste aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	-	-1,4	-1,4
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,3	-0,1	0,2
Geleistete Pensionszahlungen	-16,9	6,7	-10,2
Wechselkursveränderungen	0,5	-1,7	-1,2
Zugänge zum Konsolidierungskreis	-0,2	-	-0,2
Beiträge des Arbeitgebers	-	-10,7	-10,7
<b>Stand zum 31.12.2024</b>	<b>378,4</b>	<b>-134,1</b>	<b>244,3</b>





Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2025 auf 12,4 Jahre (31. Dezember 2024: 14,4 Jahre).

### Versicherungsmathematische Annahmen

Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Nettopensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen sowie der Zinssatz zur Bestimmung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassenden Zinserträge aus Planvermögen variieren entsprechend den Marktverhältnissen des Währungsraums, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der inländischen Pensionsverpflichtungen wurden als demografische Grundlage die Richttafeln 2018 G von Heubeck zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden wesentlichen finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	2025	2024
Abzinsungsfaktoren	4,00	3,40
Erwartete Rentensteigerungsraten	2,20	2,20

Für die Bewertung der wesentlichen ausländischen Pensionsverpflichtungen wurden zur Bestimmung der demografischen Annahmen lokale allgemeingültige Richttafeln zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	2025	2024
<b>Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen</b>		
Vereinigtes Königreich	5,40	5,45
Niederlande	4,00	3,40
Mexiko	9,45	10,49
<b>Erwartete Rentensteigerungsraten</b>		
Vereinigtes Königreich	2,76	2,78
Niederlande	2,20	2,20
Mexiko	3,50	3,50

Die Abzinsungsfaktoren für die Pensionspläne werden jährlich auf Basis von erstrangigen Industrieanleihen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt. Dafür wird ein Index für Unternehmensanleihen basierend auf Anleihen kürzerer Laufzeit zugrunde gelegt. Die sich so ergebende Zinsstruktur wird auf Basis der Zinsstrukturkurven für nahezu risikolose Anleihen unter Berücksichtigung eines angemessenen Risikoaufschlags extrapoliert und der Abzinsungssatz entsprechend der Laufzeit der Verpflichtung bestimmt.

### Neubewertungen

Der im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag der Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen vor Steuern beträgt zum 31. Dezember 2025 für das Geschäftsjahr 2025 27,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12,6 Mio. EUR).

Der kumulierte Betrag der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2025 27,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 11,5 Mio. EUR).

### Künftige Beitrags- und Pensionszahlungen

Für das Jahr 2026 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 8,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,2 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen einschließlich der Leistungen zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden im Jahr 2026 voraussichtlich 10,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,8 Mio. EUR) betragen.

### Sensitivitätsanalysen

Ein Anstieg beziehungsweise Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2025 folgende Auswirkungen:

Mio. EUR	Δ Barwert 31.12.2025	Δ Barwert 31.12.2024
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte höher	-32,3	-36,9
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte niedriger	38,7	44,8
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte höher	5,4	6,1
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte niedriger	-5,2	-5,9
Lebenserwartung um 1 Jahr höher	9,0	10,0

Den Sensitivitätsberechnungen liegt die durchschnittliche Laufzeit der zum 31. Dezember 2025 ermittelten Pensionsverpflichtungen zugrunde. Um die Auswirkungen auf den zum 31. Dezember 2025 berechneten Barwert der Verpflichtungen separat aufzuzeigen, wurden die Berechnungen für die als wesentlich eingestuft versicherungsmathematischen Parameter isoliert vorgenommen. Korrelationen der Effekte und Bewertungsannahmen untereinander wurden ebenfalls nicht berücksichtigt. Da den Sensitivitätsanalysen die durchschnittliche Laufzeit der erwarteten Pensionsverpflichtungen zugrunde liegt





und folglich die erwarteten Auszahlungszeitpunkte unberücksichtigt bleiben, führen sie nur zu näherungsweise Informationen beziehungsweise Tendenzaussagen.

### Beitragsorientierte Pensionspläne

Bei Hapag-Lloyd beziehen sich die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne überwiegend auf die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung. Im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 70,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 72,1 Mio. EUR).

Bei Hapag-Lloyd existieren zwei leistungsorientierte Gemeinschaftspläne mehrerer Arbeitgeber. Dabei handelt es sich sowohl um einen Plan für Altersvorsorge- und medizinische Versorgungspflichten in den USA als auch um den im Vereinigten Königreich registrierten „Merchant Navy Officer's Pension Fund“ (MNOFF), der weltweit für britische Offiziere gegründet wurde.

Da von den gemeinschaftlichen Pensionsplänen keine ausreichenden Informationen über die Entwicklung der auf Mitarbeitende des Konzerns entfallenden Anwartschaften beziehungsweise des Anteils am Planvermögen zur Verfügung gestellt werden können, werden diese Pläne seitdem als beitragsorientierte Pläne bilanziert.

Die beiden Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber sind im Hapag-Lloyd Konzern quantitativ und qualitativ betrachtet nicht wesentlich.

## (23) Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer

### Vorstandsmitglieder

Die Bilanzierung der langfristigen variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder (d. h. „LTIP 2020 ESG“ und „LTIP 2023“) erfolgt nach den Regelungen des IAS 19 und stellt „andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer“ dar.

### LTIP 2020 ESG

Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde der LTIP 2020 ESG eingeführt mit der erstmaligen Bedingung, dass ein Ziel aus dem Bereich Umwelt (Environment), Soziales (Social) und Unternehmensführung (Governance) („ESG“) berücksichtigt wird (sog. „LTIP 2020 ESG“).

Im Rahmen des LTIP 2020 ESG wird der gewährte jährliche Zuteilungsbetrag zu 40 % in eine Bindungskomponente, zu 40 % in eine Performancekomponente und zu 20 % in eine ESG-Komponente aufgeteilt. Der Erdienungszeitraum beträgt drei Jahre. Der Auszahlungsbetrag für die jeweiligen Komponenten nach drei Jahren ergibt sich aus der Multiplikation des anteiligen Zuteilungsbetrags mit dem jeweiligen Zielerreichungsgrad. Der Zielerreichungsgrad für die Bindungskomponente berechnete sich grundsätzlich anhand des Drei-Jahres-Durchschnitts des Konzern-EBITDA im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2022: 2022 bis 2024) im Vergleich zum Konzern-EBITDA in der Referenzperiode (für die Tranche 2022: 2022 bis 2024). Der Zielerreichungsgrad der Bindungskomponente kann maximal 150 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Bei der Ermittlung des Zielerreichungsgrads für die Performancekomponente wird der wie oben ermittelte Zielerreichungsgrad zusätzlich unter Berücksichtigung des Drei-Jahres-Durchschnitts des ROIC im Erdienungszeitraum anhand einer definierten Matrix nach oben oder nach unten

angepasst. Der Zielerreichungsgrad für die Performancekomponente kann ebenfalls maximal 150 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Die Zielerreichung bei der ESG-Komponente wird anhand eines zentralen ESG-Leistungskriteriums ermittelt. Das Kriterium ist der durchschnittliche Wirkungsgrad (Average Efficiency Ratio – AER), mit dem die Kohlenstoffintensität der konzerneigenen Flotte gemessen wird. Dafür bestimmt der Aufsichtsrat basierend auf dem Nachhaltigkeitsanleihenprogramm von Hapag-Lloyd (Sustainability Linked Bond Framework) einen Wert, der einer Zielerreichung von 100 % entspricht, und legt eine konkrete Zielerreichungskurve fest. Die Auszahlungsbeträge der drei Komponenten sind jeweils auf 150 % des individuellen Zuteilungsbetrags begrenzt.

Die Performancekomponente, die Bindungskomponente und die ESG-Komponente verfallen jeweils vollständig, wenn ein Vorstandsmitglied ohne wichtigen Grund von seinem Amt zurücktritt, der Dienstvertrag von Hapag-Lloyd außerordentlich aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB beendet wird („Bad Leaver“) oder der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds nur für einen Zeitraum von zwölf Monaten oder weniger besteht. In allen anderen Fällen verfallen die Performancekomponente, die Bindungskomponente und die ESG-Komponente jeweils nur, wenn der Dienstvertrag bereits im Geschäftsjahr der Gewährung endet; in diesem Fall erfolgt der Verfall zeitanteilig entsprechend dem Verhältnis der Zeitdauer vom Ende des Dienstvertrags bis zum Ende des Geschäftsjahres zur Zeitdauer des gesamten Geschäftsjahres. Der zeitanteilige Verfall tritt nicht ein, soweit das unterjährige Ende des Dienstvertrags bereits bei der Höhe des Zuteilungsbetrags berücksichtigt wurde. Soweit die Performancekomponente, die Bindungskomponente und die ESG-Komponente nicht verfallen, gilt der ursprüngliche, dreijährige Erdienungszeitraum.



**LTIP 2023**

Mit Wirkung zum 1. Januar 2023 wurde der LTIP 2020 ESG für künftige Tranchen in der Art geändert, dass fortan die Komponenten EBIT, EBITDA, Rendite auf das investierte Kapital („ROIC“) und auch ein Ziel aus dem Bereich Umwelt (Environment), Soziales (Social) und Unternehmensführung (Governance) („ESG“) maßgeblich sind (sog. „LTIP 2023“).

Im Rahmen des LTIP 2023 wird der gewährte jährliche Zuteilungsbetrag jeweils zu 25 % in eine EBIT-Komponente, zu 25 % in eine ROIC-Komponente, zu 25 % in eine EBITDA-Komponente und zu 25 % in eine ESG-Komponente aufgeteilt. Der Erdienungszeitraum beträgt unverändert drei Jahre.

Der Auszahlungsbetrag für die jeweiligen Komponenten nach drei Jahren ergibt sich aus der Addition der Auszahlungsbeträge der einzelnen Komponenten. Der Zielerreichungsgrad für die EBIT-Komponente berechnet sich grundsätzlich anhand des Drei-Jahres-Durchschnitts des Konzern-EBIT im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2025: 2025 bis 2027) im Vergleich zum arithmetischen Durchschnitt der entsprechend berechneten EBIT-Marge von geeigneten Peer-Group-Unternehmen, die im Schwerpunkt in der Transport- und Logistikbranche insbesondere in der Hochseeschifffahrt tätig sind. Der Zielerreichungsgrad dieser Komponente kann maximal 200 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Der Auszahlungsbetrag aus der EBIT-Komponente bestimmt sich aus der Multiplikation des wie vorstehend ermittelten Prozentsatzes der Zielerreichung mit den auf die EBIT-Komponente entfallenden 25 % des Zuteilungsbetrags. Der Zielerreichungsgrad für die ROIC-Komponente berechnet sich grundsätzlich anhand des Drei-Jahres-Durchschnitts des Konzern-ROIC im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2024: 2024 bis 2026) und wird anhand einer definierten

Matrix nach oben oder nach unten angepasst. Der Zielerreichungsgrad für diese Komponente kann ebenfalls maximal 200 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Der Auszahlungsbetrag für die ROIC-Komponente nach drei Jahren ergibt sich aus der Multiplikation der 25 % des Zuteilungsbetrags mit dem wie oben beschrieben ermittelten Zielerreichungsgrad. Der Zielerreichungsgrad für die EBITDA-Komponente berechnet sich anhand des Drei-Jahres-Durchschnitts des Konzern-EBITDA (Performance-EBITDA) im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2024: 2024 bis 2026). Der Auszahlungsbetrag berechnet sich, indem das tatsächlich erreichte Konzern-EBITDA im Erdienungszeitraum mit einem Sharing-Factor multipliziert wird, wobei sich dieses nach dem Zielwert für das Performance-EBITDA bestimmt, welches mindestens 0,00 EUR und maximal 200 % des EBITDA-Zielwerts erreichen kann. Der EBITDA-Zielwert beträgt seit dem Geschäftsjahr 2023 und bis auf Weiteres 1.950.000.000,00 EUR. Der Sharing-Factor ist der Prozentsatz dieses EBITDA-Zielwerts, der dem auf die EBITDA-Komponente entfallenden Zuteilungsbetrag entspricht, und ergibt sich aus vom Aufsichtsrat festgelegten Werten. Die Zielerreichung bei der ESG-Komponente wird anhand eines zentralen ESG-Leistungskriteriums ermittelt. Das Kriterium ist der durchschnittliche Wirkungsgrad (Average Efficiency Ratio – AER), mit dem die Kohlenstoffintensität der konzerneigenen Flotte gemessen wird. Dafür bestimmt der Aufsichtsrat basierend auf dem Nachhaltigkeitsanleihen-Programm von Hapag-Lloyd (Sustainability Linked Bond Framework) einen Wert, der einer Zielerreichung von 100 % entspricht, und legt eine konkrete Zielerreichungskurve fest. Die Auszahlungsbeträge der drei Komponenten sind jeweils auf 200 % des individuellen Zuteilungsbetrags begrenzt. Der Auszahlungsbetrag für die ESG-Komponente nach drei Jahren ergibt sich aus der Multiplikation der 25 % des Zuteilungsbetrags mit dem wie oben beschrieben ermittelten Zielerreichungsgrad.

Der auf dieser Grundlage ermittelte Auszahlungsbetrag wird am 30. April des auf das Ende des Erdienungszeitraums folgenden Jahres als Bruttobetrag zur Auszahlung fällig.

Analog zum LTIP 2020 ESG verfallen die EBIT-Komponente, die ROIC-Komponente, die EBITDA-Komponente und die ESG-Komponente jeweils vollständig, wenn ein Vorstandsmitglied ohne wichtigen Grund von seinem Amt zurücktritt, der Dienstvertrag von Hapag-Lloyd außerordentlich aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB beendet wird („Bad Leaver“) oder der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds nur für einen Zeitraum von zwölf Monaten oder weniger besteht. In allen anderen Fällen verfallen die EBIT-Komponente, die ROIC-Komponente, die EBITDA-Komponente und die ESG-Komponente jeweils nur, wenn der Dienstvertrag bereits im Geschäftsjahr der Gewährung endet; in diesem Fall erfolgt der Verfall zeitanteilig entsprechend dem Verhältnis der Zeitdauer vom Ende des Dienstvertrags bis zum Ende des Geschäftsjahres zur Zeitdauer des gesamten Geschäftsjahres. Der zeitanteilige Verfall tritt nicht ein, soweit das unterjährige Ende des Dienstvertrags bereits bei der Höhe des Zuteilungsbetrags berücksichtigt wurde. Soweit die EBIT-Komponente, die ROIC-Komponente, die EBITDA-Komponente und die ESG-Komponente nicht verfallen, gilt der ursprüngliche, dreijährige Erdienungszeitraum.

**Obere Management-Ebenen**

Die langfristige variable Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2020 eingeführt (Long Term Incentive Plan 2020 – „LTIP 2020“). Die wesentlichen Bestimmungen der eingeführten langfristigen variablen Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen entsprechen den Bestimmungen der langfristigen variablen Vergütung der Mitglieder des Vorstands, wobei die im Geschäftsjahr 2022 vorgenommenen





Anpassungen („LTIP 2020 ESG“) nicht übernommen wurden. Im Geschäftsjahr 2023 wurde dann eine weitere Vereinbarung geschlossen, welche im Wesentlichen wieder der Vergütung des Vorstands („LTIP 2023“) entspricht. Diese Vereinbarung gilt bis auf Weiteres für das Geschäftsjahr 2025 sowie für die darauffolgenden Geschäftsjahre. Die Bilanzierung der langfristigen variablen Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen erfolgt gemäß den Regelungen des IAS 19 unter Anmerkung [\(24\) Sonstige Rückstellungen](#).

## (24) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr und im Vorjahr wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2024*	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechselkursdifferenzen	Stand zum 31.12.2024*
Personalbereich	308,4	215,1	19,5	242,4	9,7	325,9
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	132,2	30,5	–	56,6	9,7	167,9
Risiken aus schwebenden Geschäften	96,5	93,9	2,6	87,2	5,9	93,1
Emissionszertifikate	–	–	–	81,1	3,3	84,4
Versicherungsprämien	22,7	6,7	3,2	6,3	1,3	20,5
Restrukturierung	12,7	2,6	6,2	4,8	0,8	9,5
Rückstellungen für sonstige Steuern	12,0	1,3	1,1	0,5	0,7	10,8
Übrige Rückstellungen	391,0	34,1	21,4	251,7	15,9	603,2
<b>Gesamt</b>	<b>975,6</b>	<b>384,2</b>	<b>54,0</b>	<b>730,5</b>	<b>47,3</b>	<b>1.315,3</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2025	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechselkursdifferenzen	Stand zum 31.12.2025
Personalbereich	325,9	222,0	13,3	158,0	–27,7	220,9
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	167,9	27,1	–	62,6	–20,9	182,5
Emissionszertifikate	84,4	79,1	0,6	139,8	–12,1	132,3
Risiken aus schwebenden Geschäften	93,1	82,0	0,5	57,6	–9,7	58,5
Versicherungsprämien	20,5	5,8	–	6,7	–2,4	19,0
Rückstellungen für sonstige Steuern	10,8	0,5	1,3	0,6	–1,2	8,4
Restrukturierung	9,5	1,6	4,4	10,2	–1,5	12,2
Übrige Rückstellungen	603,2	89,2	277,3	73,9	–51,4	259,1
<b>Gesamt</b>	<b>1.315,3</b>	<b>507,2</b>	<b>297,4</b>	<b>509,3</b>	<b>–127,0</b>	<b>893,0</b>

Die Risiken aus schwebenden Geschäften betreffen im Wesentlichen bestehende Leistungsverpflichtungen im Zusammenhang mit Transportaufträgen auf nicht beendeten Schiffsreisen.

Die Personalarückstellungen enthalten Rückstellungen für noch nicht geleistete Bonuszahlungen, noch nicht genommenen Urlaub, Abfindungen und Jubiläumsgelder sowie andere langfristig fällige



Leistungen an Arbeitnehmer, die Teil der variablen Vergütung des Vorstands sind. Angaben zu den langfristigen Anreizprogrammen werden in Anmerkung [\(23\) Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer](#) dargestellt. In den Rückstellungen für Versicherungsprämien sind ausstehende Prämien für allgemeine und Sachbetriebsversicherungen enthalten, die mit konzernexternen Versicherern abgeschlossen sind.

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken bestehen hauptsächlich für Instandhaltungsverpflichtungen im Zusammenhang mit gemieteten Containern sowie Verpflichtungen zum Ausgleich von Ladungsschäden. Für damit in Verbindung stehende und so gut wie sichere Rückgriffsansprüche gegenüber Versicherungen wurden sonstige Forderungen in Höhe von 92,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 63,9 Mio. EUR) aktiviert.

Zum 31. Dezember 2025 wurden Rückstellungen für die Verpflichtungen aus Emissionszertifikaten gebildet; diese Verpflichtungen resultieren aus bis zum Stichtag verursachten Emissionen und umfassen die gegenwärtige Pflicht, eine entsprechende Anzahl von Emissionszertifikaten an die zuständige nationale Emissionshandelsbehörde abzugeben, sodass sich der Bestand im Geschäftsjahr von 84,4 Mio. EUR auf 132,3 Mio. EUR erhöhte.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen. Insbesondere werden hier Rückstellungen für Rechtsrisiken resultierend aus länderspezifischen Sachverhalten ausgewiesen. Die Auflösungen resultieren im Wesentlichen aus von in Vorjahren zurückgestellten Steuerabzugsbeträgen in Höhe von 176,2 Mio. EUR sowie aus Rückstellungen für Rechtsrisiken resultierend aus länderspezifischen Sachverhalten.

Die Fristigkeiten der sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2025			31.12.2024*		
	Restlaufzeiten			Restlaufzeiten		
	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr
Personalbereich	220,9	193,5	27,4	325,9	290,8	35,1
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	182,5	101,9	80,6	167,9	100,4	67,6
Emissionszertifikate	132,3	132,3	–	84,4	84,4	–
Risiken aus schwebenden Geschäften	58,5	58,4	–	93,1	93,0	0,1
Versicherungsprämien	19,0	19,0	–	20,5	20,5	–
Restrukturierung	12,2	12,2	–	9,5	9,5	–
Rückstellungen für sonstige Steuern	8,4	5,3	3,1	10,8	7,4	3,4
Übrige Rückstellungen	259,1	234,0	25,2	603,2	565,8	37,4
<b>Gesamt</b>	<b>893,0</b>	<b>756,6</b>	<b>136,4</b>	<b>1.315,3</b>	<b>1.171,8</b>	<b>143,6</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

## (25) Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

Mio. EUR	31.12.2025				31.12.2024			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Finanzschulden	2.750,1	559,0	1.135,2	1.055,8	2.851,5	480,8	1.599,1	771,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <sup>1</sup>	1.528,0	475,1	543,0	510,0	1.519,6	363,6	895,3	260,7
Anleihen	301,3	1,6	299,7	–	301,1	1,6	299,6	–
Sonstige Finanzschulden	920,7	82,4	292,5	545,9	1.030,8	115,6	404,2	510,9
Verbindlichkeiten aus Leasing	3.609,4	1.071,5	1.834,7	703,1	3.725,3	1.038,3	1.969,6	717,5
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	28,1	4,2	22,9	1,0	31,3	2,5	16,1	12,7
<b>Gesamt</b>	<b>6.387,5</b>	<b>1.634,7</b>	<b>2.992,8</b>	<b>1.760,0</b>	<b>6.608,2</b>	<b>1.521,6</b>	<b>3.584,8</b>	<b>1.501,8</b>

<sup>1</sup> Hier sind Verbindlichkeiten enthalten, die aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen resultieren und gemäß IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 wie Darlehensfinanzierungen bilanziert werden, sofern die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten oder gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert sind.



**Finanzschulden nach Währungsexposure**

Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.921,3	6.121,6
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	430,9	400,9
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	66,2	101,7
Zinsverbindlichkeiten	21,2	20,1
Transaktionskosten	-52,2	-36,1
<b>Gesamt</b>	<b>6.387,5</b>	<b>6.608,2</b>

Die Finanzschulden enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen und sonstige Finanzschulden.

**Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige Finanzschulden**

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige Finanzschulden beinhalten im Wesentlichen Darlehen und wie Darlehen bilanzierte Sale-and-Lease-Back-Vereinbarungen zur Finanzierung der Schiffsflotte und von Containern.

Wesentliche Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Schiffshypotheken besichert. Weitere Besicherungen bestehen in Form von Grundschulden im Zusammenhang mit der Immobilie Ballindamm.

Darüber hinaus bestehen Verbindlichkeiten in Form von sog. Chinese Leases (unechten Sale-and-Lease-Back-Transaktionen), die gemäß den Bestimmungen von IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 als Darlehensfinanzierungen bilanziert werden. Diese sind ohne direkte Mitwirkung von Kreditinstituten, sondern durch Leasinggesellschaften

aufgesetzt und fallen daher in die Kategorie der sonstigen Finanzschulden. Außerdem bestehen weitere Leasingfinanzierungen, die auch in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ausgewiesen werden.

Im Geschäftsjahr 2025 hat Hapag-Lloyd Darlehensfinanzierungen und Sale-and-Lease-Back-Transaktionen in Höhe von 480,3 Mio. EUR vorzeitig zurückgezahlt.

Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd eine Container-Sale-and-Lease-Back-Transaktion zur Refinanzierung von Standard- und Kühlcontainern im Bestand durchgeführt (Chinese Lease). Das Finanzierungsvolumen beläuft sich auf insgesamt 142,2 Mio. EUR. Die Leasingvereinbarung enthält eine Verpflichtung für Hapag-Lloyd, die Container nach sechs Jahren zurückzukaufen.

Des Weiteren hat Hapag-Lloyd Sale-and-Lease-Back-Transaktionen zur Refinanzierung von drei eigenen Containerschiffen abgeschlossen (Chinese Leases). Das Finanzierungsvolumen beläuft sich auf insgesamt 339,8 Mio. EUR. Die Leasingvereinbarungen enthalten jeweils eine Verpflichtung für Hapag-Lloyd, die Schiffe nach zehn Jahren zurückzukaufen.

Insgesamt resultierten zum Stichtag aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von insgesamt 474,9 Mio. EUR (Vorjahr: 771,2 Mio. EUR) und sonstige Finanzschulden von insgesamt 910,5 Mio. EUR (Vorjahr: 1.025,1 Mio. EUR).

Der gewichtete Durchschnittsnominalzinssatz der Finanzschulden zum Stichtag beträgt 4,8 % (Vorjahr: 5,3 %).

**Anleihen**

Im Jahr 2021 hat Hapag-Lloyd eine Sustainability-Linked Euro-Anleihe mit einem Volumen von insgesamt 300,0 Mio. EUR begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von sieben Jahren und einen Kupon von 2,5 %, der sich ab dem 15. Oktober 2025 bei Nichterreichen der gesetzten Sustainability-Performance-Ziele um 0,25 %-Punkte erhöhen würde. Der Emissionserlös wurde für die vorzeitige Rückführung der bestehenden 5,125 %-Euro-Anleihe von Hapag-Lloyd verwendet, die eine ursprüngliche Fälligkeit im Jahr 2024 hatte.

**Leasingverbindlichkeiten**

Angaben zu Leasingverbindlichkeiten im Hapag-Lloyd Konzern sind in Anmerkung [\(31\) Leasing](#) enthalten.

**Kreditlinien**

Zum 31. Dezember 2025 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 616,7 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 697,6 Mio. EUR).



**Überleitung der Veränderungen der Schulden zum Cashflow aus Finanzierungstätigkeit**

Mio. EUR	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	Finanzschulden		Leasingverbindlichkeiten	Verbindlichkeiten (+)/Forderungen (-) aus derivativen Finanzinstrumenten im Hedge Accounting		Gesamt
		Anleihen	Sonstige Finanzschulden		Devisentermingeschäfte	Zinsswaps	
<b>Stand zum 1.1.2024</b>	<b>1.672,1</b>	<b>301,1</b>	<b>796,9</b>	<b>2.293,7</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,4</b>	<b>5.063,7</b>
<b>Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten</b>							
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	133,1	-	273,1	-	-	-	406,2
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-386,7	-	-100,4	-	-	-	-487,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-	-	-	-1.036,4	-	-	-1.036,4
Einzahlungen (+)/Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-	-	-	-	-13,9	0,5	-13,4
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-70,9	-7,6	-69,0	-164,3	-	-	-311,8
<b>Summe aus zahlungswirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten</b>	<b>-324,5</b>	<b>-7,6</b>	<b>103,7</b>	<b>-1.200,7</b>	<b>-13,9</b>	<b>0,5</b>	<b>-1.442,5</b>
Veränderung aufgrund der Übernahme oder des Verlusts der Beherrschung über Tochterunternehmen oder sonstige Geschäftseinheiten	3,1	-	2,4	8,1	-	-	13,6
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	95,6	0,1	67,5	193,3	0,7	-	357,2
Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte	-	-	-	-	31,0	-0,1	30,9
Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>	73,3	7,6	60,2	2.462,3	-	-	2.603,4
<b>Stand zum 31.12.2024 (angepasst)*</b>	<b>1.519,6</b>	<b>301,2</b>	<b>1.030,8</b>	<b>3.756,7</b>	<b>18,0</b>	<b>-</b>	<b>6.626,3</b>

<sup>1</sup> Die sonstigen Veränderungen bei den Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen sowohl die laufenden Zugänge aus IFRS 16 in Höhe von 2.298,0 Mio. EUR als auch konsolidierungskreisbedingte Veränderungen.





Mio. EUR	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	Anleihen	Finanzschulden	Leasingverbindlichkeiten	Verbindlichkeiten (+) / Forderungen (-) aus derivativen Finanzinstrumenten im Hedge Accounting		Gesamt
			Sonstige Finanzschulden		Devisentermingeschäfte	Zinsswaps	
<b>Stand zum 1.1.2025</b>	<b>1.519,6</b>	<b>301,2</b>	<b>1.030,8</b>	<b>3.756,7</b>	<b>18,0</b>	<b>-</b>	<b>6.626,2</b>
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten							
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	628,9	-	505,8	-	-	-	1.134,7
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-428,1	-	-497,2	-	-	-	-925,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-	-	-	-1.110,5	-	-	-1.110,5
Einzahlungen (+) / Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-	-	-	-	32,0	-	32,0
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-96,8	-7,5	-68,4	-207,0	-	-	-379,7
<b>Summe aus zahlungswirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten</b>	<b>104,0</b>	<b>-7,5</b>	<b>-59,8</b>	<b>-1.317,5</b>	<b>32,0</b>	<b>-</b>	<b>-1.248,8</b>
Veränderung aufgrund der Übernahme oder des Verlusts der Beherrschung über Tochterunternehmen oder sonstige Geschäftseinheiten	-	-	-	8,9	-	-	8,9
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	-175,9	-0,1	-123,9	-437,9	-0,8	-	-738,6
Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte	-	-	-	-	-64,7	-	-64,7
Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>	80,3	7,8	73,6	1.626,9	-	-	1.788,6
<b>Stand zum 31.12.2025</b>	<b>1.528,0</b>	<b>301,4</b>	<b>920,7</b>	<b>3.637,1</b>	<b>-15,5</b>	<b>-</b>	<b>6.371,6</b>

<sup>1</sup> Die sonstigen Veränderungen bei den Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen die laufenden Zugänge aus IFRS 16 in Höhe von 1.419,8 Mio. EUR.

**(26) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten**

Mio. EUR	31.12.2025				31.12.2024			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>2.203,8</b>	<b>2.203,8</b>	-	-	<b>2.765,9</b>	<b>2.765,9</b>	-	-
<b>Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>196,1</b>	<b>192,7</b>	<b>3,4</b>	-	<b>206,1</b>	<b>201,4</b>	<b>4,7</b>	-
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	7,7	7,7	-	-	13,4	13,4	-	-
Verbindlichkeiten aus Verrechnung oder Überzahlung	79,1	79,1	-	-	64,4	64,4	-	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	109,4	106,0	3,4	-	128,3	123,6	4,7	-
<b>Summe finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>2.399,9</b>	<b>2.396,5</b>	<b>3,4</b>	-	<b>2.972,0</b>	<b>2.967,3</b>	<b>4,7</b>	-

**(27) Vertragsverbindlichkeiten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten**

Mio. EUR	31.12.2025				31.12.2024*			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre
<b>Vertragsverbindlichkeiten</b>	<b>772,3</b>	<b>772,3</b>	-	-	<b>1.123,1</b>	<b>1.123,1</b>	-	-
<b>Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>55,1</b>	<b>54,5</b>	<b>0,6</b>	-	<b>71,6</b>	<b>70,4</b>	<b>1,2</b>	-
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	21,9	21,9	-	-	33,2	33,2	-	-
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern und Zöllen	29,4	29,4	-	-	33,7	33,7	-	-
Rechnungsabgrenzungsposten	1,9	1,3	0,6	-	1,8	0,6	1,2	-
Übrige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	1,9	1,9	-	-	2,8	2,8	-	-
<b>Summe nichtfinanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>827,4</b>	<b>826,8</b>	<b>0,6</b>	-	<b>1.194,7</b>	<b>1.193,5</b>	<b>1,2</b>	-

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

**(28) Derivative Finanzinstrumente**

Mio. EUR	31.12.2025		31.12.2024	
	Restlaufzeit		Restlaufzeit	
	Gesamt	über 1 Jahr	Gesamt	über 1 Jahr
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	0,1	-	19,1	-
davon Derivate im Hedge Accounting <sup>1</sup>	0,1	-	19,1	-
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	-	-	-	-

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten resultieren ausschließlich aus Devisentermingeschäften. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (siehe Anmerkung [\(29\) Finanzinstrumente](#)).

**(29) Finanzinstrumente****Finanzwirtschaftliche Risiken und Risikomanagement****Grundsätze Risikomanagement**

Der Hapag-Lloyd Konzern ist aufgrund seiner globalen Geschäftstätigkeit Marktrisiken ausgesetzt. Zu den Marktrisiken gehören insbesondere das Währungsrisiko sowie das Zinsrisiko. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, Marktrisiken zu reduzieren. Hierzu werden bei der Hapag-Lloyd AG ausgewählte derivative Finanzinstrumente eingesetzt, wobei diese ausschließlich als ökonomische Sicherungsmaßnahme genutzt werden und nicht für Handels- oder andere spekulative Zwecke zum Einsatz kommen.



Neben den Marktrisiken unterliegt der Hapag-Lloyd Konzern Liquiditätsrisiken sowie Ausfallrisiken, die das Risiko abbilden, dass der Konzern selbst oder einer seiner Vertragspartner seinen vertraglich fixierten Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann.

Die Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzmanagementrichtlinie festgelegt und beschrieben. Die Richtlinie gibt Verantwortlichkeiten vor, beschreibt den Handlungsrahmen und die Berichterstattung und legt die strikte Trennung von Handel und Abwicklung verbindlich fest.

Der Abschluss der zur Begrenzung der Marktrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich mit Finanzinstitutionen, die über eine einwandfreie Bonität verfügen. Die Verabschiedung der Sicherungsstrategie erfolgt durch den Vorstand der Hapag-Lloyd AG. Der Abteilung Treasury obliegt die Umsetzung, das Reporting sowie das laufende finanzwirtschaftliche Risikomanagement. Die zur Reduktion der Marktrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente stimmen hinsichtlich der Zahlungstermine und des zugrunde liegenden Risikos („Underlying“) mit den Grundgeschäften überein. Die als Cashflow Hedge designierten Finanzinstrumente sichern somit die Höhe der Zahlungsflüsse und erhöhen demnach die finanzielle Sicherheit. Die Bilanzierung der Sicherungsbeziehung führt zu einer Reduktion der Volatilität in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, da die ergebniswirksame Erfassung des Grundgeschäfts zum entsprechenden Zeitpunkt durch die gegenläufige Wertänderung des Sicherungsgeschäfts in derselben GuV-Position abgedeckt wird.

### Marktrisiko

Als Marktrisiko wird das Risiko bezeichnet, dass die beizulegenden Zeitwerte oder künftigen Zahlungsströme eines originären oder

derivativen Finanzinstruments aufgrund von zugrunde liegenden Risikofaktoren schwanken.

Die Ursachen für die bestehenden Marktpreisrisiken, denen der Hapag-Lloyd Konzern ausgesetzt ist, liegen insbesondere in den wesentlichen Zahlungsströmen in Fremdwährung auf Ebene der Hapag-Lloyd AG sowie Zinsrisiken, die aus der externen Finanzierung resultieren.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, die Auswirkungen hypothetischer Änderungen von relevanten Risikovariablen auf das Periodenergebnis und das Eigenkapital zeigen. Dabei beziehen sich die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den jeweiligen Bestand an originären und derivativen Finanzinstrumenten am Bilanzstichtag.

Die nachfolgend beschriebenen Analysen der risikoreduzierenden Tätigkeiten sowie die mithilfe der Sensitivitätsanalysen ermittelten Beträge stellen hypothetische und somit risikobehaftete und unsichere Angaben dar. Aufgrund nicht vorhersehbarer Entwicklungen an den weltweiten Finanzmärkten können sich die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den angeführten Angaben unterscheiden.

### Währungsrisiko

Die Sicherung von Währungsrisiken erfolgt, soweit sie den Cashflow des Hapag-Lloyd Konzerns maßgeblich beeinflussen. Zielsetzung bei der Währungsabsicherung ist das Festschreiben von Cashflows auf Basis von Sicherungskursen zum Schutz vor zukünftigen ungünstigen Währungskursschwankungen.

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar. Währungsrisiken resultieren insbesondere aus Ein- oder Auszahlungen in vom US-Dollar abweichenden Währungen und aus in Euro aufgenommenen Finanzschulden. Neben dem Euro sind die Währungen Chinesischer Renminbi (CNY) und Britische Pfund (GBP) von Bedeutung.

Unter Beachtung der internen Richtlinien werden gegebenenfalls Währungssicherungsgeschäfte getätigt. Der Konzern sichert einen Teil des operativen Kosten-Exposures in Kanadischen Dollar (CAD) mittels Devisentermingeschäften auf 13-Wochen-Horizont ab mit dem Ziel, Währungsrisiken zu begrenzen. Die Absicherungsquote der Kosten in CAD beträgt bis zu 80 %.

Die Rückzahlung von in Euro aufgenommenen Finanzschulden wird bis zu 100 % gesichert. Zur Absicherung der Risiken werden derivative Finanzinstrumente in Form von Devisentermingeschäften sowie Instrumente mit Erfüllung einer natürlichen Sicherungswirkung (beispielsweise Euro-Geldmarktanlagen) eingesetzt. Die zur Absicherung der Euro-Schulden abgeschlossenen Termingeschäfte haben eine Laufzeit von unter einem Jahr.

Zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken aus Kaufpreisverpflichtungen in Indischen Rupien hat der Konzern ein US-Dollar / Indische-Rupien-Devisentermingeschäft mit einem Nominalbetrag von 1,4 Mrd. INR abgeschlossen und als Cashflow-Sicherungsgeschäft bilanziert.

Zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken aus Kaufpreisverpflichtungen in Brasilianischen Real hat der Konzern ein US-Dollar / Brasilianische-Real-Devisentermingeschäft mit einem Nominalbetrag von





256 Mio. BRL abgeschlossen und als Cashflow-Sicherungsgeschäft bilanziert.

Darüber hinaus werden Euro-Pensionsverpflichtungen zu 100 % gesichert. Analog zu den Euro-Finanzschulden werden zur Sicherung sowohl Devisentermingeschäfte als auch Euro-Geldmarktanlagen verwendet.

Hapag-Lloyd designiert lediglich den Kassaanteil der Devisentermingeschäfte. Die Veränderung der Terminkomponente wird in der Rücklage für Absicherungskosten im Eigenkapital gebucht.

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen rein statistischen Zusammenhang handelt.

Ineffektivitäten in den Sicherungsbeziehungen könnten sich insbesondere aus den folgenden Ursachen ergeben:

- Zeitliche Differenzen zwischen Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft
- Designation von Devisentermingeschäften, die bereits einen Marktwert haben (Off-Market-Derivate)

Die nachfolgende Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Währungsrisiken des Hapag-Lloyd Konzerns in Bezug auf originäre und derivative Finanzinstrumente. Die Abbildung spiegelt das Risiko wider, das entsteht, falls die Funktionalwährung US-Dollar im Verhältnis zu

wesentlichen Konzernwährungen (EUR, CNY, GBP) zum Stichtag um 10 % auf- oder abgewertet würde. Die Darstellung der Analyse erfolgt auf Basis eines gebuchten Fremdwährungsexposures von umgerechnet 379,1 Mio. USD zum 31. Dezember 2025.

Mio. USD	31.12.2025			31.12.2024		
	Ergebniseffekt	Rücklage für Cashflow Hedges (EK)	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)	Ergebniseffekt	Rücklage für Cashflow Hedges (EK)	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)
<b>USD / EUR</b>						
+10 %	4,0	-	0,2	11,7	-	0,2
-10 %	-4,0	-	-0,2	-11,7	-	-0,2
<b>USD / CNY</b>						
+10 %	-8,5	-	-	-5,1	-	-
-10 %	8,5	-	-	5,1	-	-
<b>USD / GBP</b>						
+10 %	2,4	-	-	n.a.	n.a.	n.a.
-10 %	-2,4	-	-	n.a.	n.a.	n.a.

Risiken auf Ebene des Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd AG ergeben sich aus der Umrechnung des US-Dollar-Konzernabschlusses in die Berichtswährung Euro (Translationsrisiko). Dieses Risiko hat keine Auswirkungen auf den Cashflow des Konzerns, sondern spiegelt sich im Eigenkapital wider und wird derzeit nicht abgesichert.

#### Zinsrisiko

Der Hapag-Lloyd Konzern unterliegt zahlungswirksamen Zinsrisiken, insbesondere aus Finanzschulden, die auf variablen Zinssätzen basieren. Um das Zinsrisiko zu minimieren, wird ein ausgewogenes Verhältnis von variabel verzinslichen und festverzinslichen Vermögenswerten

und Verbindlichkeiten angestrebt. Des Weiteren werden Zinsswaps zur Absicherung des Zinsrisikos eingesetzt. Zusätzlich bestehen zahlungsunwirksame Zinsrisiken aus der Bewertung von getrennt bilanzierten eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen von begebenen Anleihen. Effekte aus der Marktbewertung dieser Finanzinstrumente wirken sich ebenfalls auf das Zinsergebnis aus. Zwecks Reduktion des Zinsrisikos designiert Hapag-Lloyd Zinsswaps auf den variablen Teil der Zinszahlungen des Grundgeschäfts. Einige Zinsswaps sichern lediglich einen Teil des gesamten Nominalvolumens ab. Somit werden einige der Grundgeschäfte nicht vollständig designiert, sondern lediglich einzelne Risikokomponenten abgesichert.





Die Cashflow-Schwankungen des Grundgeschäfts werden wesentlich durch die Veränderung der variablen Zinsen beeinflusst.

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen rein statistischen Zusammenhang handelt. Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft stimmen in der Regel hinsichtlich des designierten Nominalvolumens, des Referenzzinssatzes sowie der Zinsfeststellungstage überein.

Ineffektivitäten in den Sicherungsbeziehungen könnten sich insbesondere aus den folgenden Ursachen ergeben:

- Unterschiedliche Zahlungszeitpunkte zwischen Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft
- Designation von Zinsswaps, die bereits einen Marktwert haben (Off-Market-Derivate)

Zur Darstellung der Zinsänderungsrisiken gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit der die Effekte aus hypothetischen Marktzinsänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2025 wurde um +/-100 Basispunkte erhöht beziehungsweise gemindert, wobei eine hypothetische negative Veränderung der Zinssätze unter Berücksichtigung des niedrigen Zinsniveaus nur bis maximal 0 vorgenommen wurde. Der ermittelte Ergebniseffekt bezieht sich auf die am Bilanzstichtag bestehenden variabel verzinslichen Finanzschulden in Höhe von 1.999,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.651,9 Mio. EUR), den Marktwert der Zinsswaps in Höhe von 0,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 0,0 Mio. EUR) sowie den Marktwert eingebetteter Derivate in Höhe von

0,2 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 0,8 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR	31.12.2025		31.12.2024	
Veränderung variables Zinsniveau	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Rücklage für Cashflow Hedges	-	-	0,1	-0,1
Ergebnis vor Steuern	-20,8	21,5	-7,0	7,6

Darüber hinaus ergibt sich ein zahlungsunwirksames Zinsänderungsrisiko aus den erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.870,7 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.015,1 Mio. EUR). Wenn das Marktzinsniveau zum Bilanzstichtag um +/-50 Basispunkte erhöht bzw. gemindert wäre, hätte dies zu einer Veränderung des beizulegenden Zeitwertes in Höhe von 13,8 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 14,1 Mio. EUR) geführt.

### Kreditrisiko

Neben den zuvor beschriebenen Marktpreisrisiken ist der Hapag-Lloyd Konzern Kreditrisiken ausgesetzt. Das Kreditrisiko stellt das Risiko dar, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann. Es betrifft sowohl das operative Geschäft des Hapag-Lloyd Konzerns als auch das Kontrahentenrisiko gegenüber externen Banken.

Grundsätzlich wird ein derartiges Risiko durch die Anforderungen, die an die Bonität der jeweiligen Vertragspartner gestellt werden, minimiert. Bezogen auf die operative Tätigkeit verfügt der Konzern über ein etabliertes, auf internen Richtlinien basierendes Kredit- und

Forderungsmanagement auf Ebene der Areas, der Regionen sowie der Zentrale. Zahlungsziele für Kunden werden im Rahmen einer Kreditwürdigkeitsprüfung festgelegt und laufend überwacht. Der Prozess berücksichtigt dabei sowohl interne Daten basierend auf Erfahrungswerten als auch externe Informationen bezüglich Bonität und Rating der jeweiligen Kunden. Zusätzlich werden auch kollektive Faktoren, wie Länderrisiken, berücksichtigt. Zum Schutz vor Ausfallrisiken bestehen zudem zum Bilanzstichtag eine Kreditversicherung und Bankgarantien.

Der Hapag-Lloyd Konzern sieht sich keinem wesentlichen Bonitätsrisiko gegenüber einer einzelnen Vertragspartei ausgesetzt. Die Konzentration des Bonitätsrisikos ist aufgrund des breiten und heterogenen Kundenstamms begrenzt.

Hinsichtlich der Altersstrukturanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen Forderungen und Informationen zu Wertberichtigungen auf diese finanziellen Vermögenswerte wird auf Anmerkung [\(13\) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte](#) und die Beschreibung der Bilanzierung und Bewertung von originären Finanzinstrumenten verwiesen.

Der Bestand an originären finanziellen Vermögenswerten wird in der Bilanz ausgewiesen. Die Höhe der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entspricht dem maximalen Ausfallrisiko.

Bezogen auf derivative Finanzinstrumente müssen sämtliche Kontrahenten ein Bonitätsrating oder bei nicht gerateten Kontrahenten alternativ eine intern nach klaren Vorgaben ermittelte dementsprechende Bonitätseinstufung aufweisen. Das maximale Risiko ergibt sich aus der Summe der positiven Marktwerte zum Bilanzstichtag, da in dieser Höhe ein Verlust zu tragen wäre.





Für die derivativen Finanzinstrumente mit positiven Marktwerten in Höhe von insgesamt 16,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 0,0 Mio. EUR) beziehungsweise negativen Marktwerten in Höhe von insgesamt –0,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: –19,1 Mio. EUR) ergibt sich unter Berücksichtigung des deutschen Rahmenvertrags für Finanztermingeschäfte und des ISDA-Rahmenvertrags ein Aufrechnungspotenzial von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 0,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 0,0 Mio. EUR). Nicht mit berücksichtigt wurden die Marktwerte der eingebetteten Derivate verbunden mit der Rückkaufoption von ausgegebenen Anleihen in Höhe von 0,2 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 0,8 Mio. EUR).

### Liquiditätsrisiko

Grundsätzlich stellt das Liquiditätsrisiko das Risiko dar, dass ein Unternehmen seinen aus finanziellen Verbindlichkeiten resultierenden Verpflichtungen nicht nachkommen kann. Im Rahmen des zentralen Finanzmanagements wird die jederzeitige Zahlungsfähigkeit sichergestellt und die Kosten zur Refinanzierung fortlaufend optimiert.

Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit zu gewährleisten, wird der Liquiditätsbedarf mittels mehrjähriger Finanzplanung und einer monatlich rollierenden Liquiditätsvorschau ermittelt und zentral gesteuert. Der Liquiditätsbedarf war im abgelaufenen Geschäftsjahr zu jedem Zeitpunkt durch flüssige Mittel und zugesagte Kreditlinien gedeckt.

Bei den begebenen Anleihen bestehen gewisse Beschränkungen hinsichtlich möglicher Auszahlungen an Aktionäre sowie an den Anleihegläubigern nachrangige Gläubiger. Darüber hinaus bestehen für wesentliche Teile der Finanzschulden im Falle eines Anteilserwerbs von mehr als 50 % durch einen Dritten marktübliche Kündigungsklauseln.

Weitere Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken finden sich im Risiko- und Chancenbericht des Zusammengefassten Lageberichts.

Die derzeit vertraglich fixierten Cashflows aus originären finanziellen Verbindlichkeiten (Zins und Tilgung) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten stellen sich undiskontiert wie folgt dar:

### Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2024)

Mio. EUR	2025	2026	2027–2029	ab 2030	Mittelauftritt
					Summe
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	–415,3	–526,8	–498,1	–320,9	–1.761,2
Anleihen	–7,5	–7,5	–311,3	–	–326,3
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	–1.230,5	–953,7	–1.386,7	–881,2	–4.452,1
Sonstige Finanzschulden	–172,4	–161,4	–420,4	–672,4	–1.426,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–2.765,9	–	–	–	–2.765,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–201,4	–	–4,7	–	–206,1
<b>Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>–4.793,1</b>	<b>–1.649,5</b>	<b>–2.621,2</b>	<b>–1.874,4</b>	<b>–10.938,1</b>
<b>Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>–19,3</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–19,3</b>

### Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2025)

Mio. EUR	2026	2027	2028–2030	ab 2031	Mittelauftritt
					Summe
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	–523,1	–270,0	–430,3	–625,1	–1.848,5
Anleihen	–7,5	–7,5	–303,8	–	–318,8
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	–1.249,6	–1.000,4	–1.190,9	–787,9	–4.228,7
Sonstige Finanzschulden	–123,9	–115,0	–329,8	–698,2	–1.266,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–2.203,8	–	–	–	–2.203,8
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–192,7	–3,4	–	–	–196,1
<b>Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>–4.300,6</b>	<b>–1.396,2</b>	<b>–2.254,8</b>	<b>–2.111,1</b>	<b>–10.062,7</b>
<b>Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>–0,1</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–0,1</b>





Es wird grundsätzlich nicht erwartet, dass die Zahlungsmittelabflüsse in der Fälligkeitsanalyse zu wesentlich abweichenden Zeitpunkten oder in wesentlich anderer Höhe auftreten werden.

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente zum Stichtag 31. Dezember 2025, für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Fremdwährungsbeträge wurden mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Zur Ermittlung der variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden die am Bilanzstichtag fixierten Zinssätze auch für die Folgeperioden verwendet.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus derivativen Finanzinstrumenten beinhalten die zum Stichtag undiskontierten Marktwerte der eingesetzten Devisentermingeschäfte.

### Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsbeziehungen

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich zur Absicherung bestehender oder geplanter Grundgeschäfte eingesetzt und dienen der Reduzierung von Fremdwährungs- und Zinsrisiken, die im Rahmen der laufenden Geschäftstätigkeit sowie im Rahmen von Investitions- und Finanztransaktionen entstehen können.

Währungsrisiken werden derzeit durch den Einsatz von Devisentermingeschäften abgesichert. Zur Absicherung von Zinsrisiken dienen Zinsswaps.

Derivative Finanzinstrumente werden entsprechend ihrer Restlaufzeit unter den kurz- beziehungsweise langfristigen finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Nachfolgend dargestellt sind die positiven beziehungsweise negativen Zeitwerte der ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente:

Mio. EUR	31.12.2025		31.12.2024	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
<b>Sicherungsinstrumente gem. IFRS 9 (Hedge Accounting)</b>				
Devisentermingeschäfte	16,1	-0,1	-	-19,1
Zinsswaps	-	-	-	-
<b>Sicherungsinstrumente<sup>1</sup></b>	<b>16,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-</b>	<b>-19,1</b>
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)				
Devisentermingeschäfte	-	-	-	-
Eingebettete Derivate	0,2	-	0,8	-
<b>Sonstige derivative Finanzinstrumente</b>	<b>0,2</b>	<b>-</b>	<b>0,8</b>	<b>-</b>
<b>Gesamt</b>	<b>16,3</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,8</b>	<b>-19,1</b>

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Der für die derivativen Finanzinstrumente ermittelte beizulegende Zeitwert ist der Preis, zu dem eine Vertragspartei die Rechte und / oder Verpflichtungen der jeweils anderen Vertragspartei übernehmen würde.

Devisentermingeschäfte werden mit ihrem marktgehandelten Terminkurs am Abschlussstichtag bewertet. Der beizulegende Zeitwert der Zinsswaps wird als Barwert der geschätzten künftigen Cashflows ermittelt. Schätzungen der künftigen Cashflows aus variablen Zinszahlungen basieren auf notierten Swapsätzen und Interbankenzinssätzen. Die Schätzung des beizulegenden Zeitwerts wird um das Kreditrisiko angepasst, das das Kreditrisiko des Konzerns und der Vertragspartei widerspiegelt.

Eine Analyse der Basisverträge der seitens Hapag-Lloyd begebenen Anleihen führte zur Identifikation von eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen. Diese werden als eigenständige Derivate getrennt vom Basisvertrag mit den beizulegenden Zeitwerten ausgewiesen. Der Marktwert der eingebetteten Derivate wird mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten berechnet.

Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 bestanden im Berichtsjahr ausschließlich in Form von Cashflow Hedges.





Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte sowie die Durchschnittspreise oder -kurse der Sicherungsinstrumente pro Risikokategorie dar:

	31.12.2025			31.12.2024		
	Restlaufzeiten			Restlaufzeiten		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt
<b>Währungsrisiko</b>						
Gesichertes Nominal in Mio. EUR	320,8	–	320,8	322,6	–	322,6
Gesichertes Nominal in Mio. CAD	57,5	–	57,5	47,5	–	47,5
Gesichertes Nominal in Mio. INR	1.392,5	–	1.392,5	3.832,6	–	3.832,6
Gesichertes Nominal in Mio. BRL	256,0	–	256,0	–	–	–
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD / EUR	1,13	–	1,13	1,10	–	1,10
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD / CAD	0,72	–	0,72	0,72	–	0,72
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD / INR	89,44	–	89,44	85,78	–	85,78
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD / BRL	5,65	–	5,65	–	–	–
<b>Zinsrisiko</b>						
Gesichertes Nominal in Mio. USD	–	2,2	2,2	–	3,3	3,3
Durchschnittlicher gefixter Zinssatz	–	5,30 %	5,30 %	–	5,30 %	5,30 %

Die in Sicherungsbeziehungen designierten Sicherungsinstrumente haben folgende Auswirkungen auf die Konzernbilanz:

Absicherung von Cashflows	Nominalwert	Buchwert		Posten in der Bilanz	Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Messung der Ineffektivität in der Berichtsperiode in Mio. EUR
		Vermögenswert in Mio. EUR <sup>1</sup>	Verbindlichkeit in Mio. EUR <sup>1</sup>		
<b>Währungsrisiko</b>					
Devisentermingeschäfte (USD / EUR)	322,6 Mio. EUR	–	18,0	Derivative Finanzinstrumente	–14,1
Devisentermingeschäfte (USD / CAD)	47,5 Mio. CAD	–	1,0	Derivative Finanzinstrumente	–0,9
Devisentermingeschäfte (USD / INR)	3.832,6 Mio. INR	–	0,1	Derivative Finanzinstrumente	–0,1
<b>Zinsrisiko</b>					
Zinsswaps	3,3 Mio. USD	–	–	Derivative Finanzinstrumente	–

Absicherung von Cashflows	Nominalwert	Buchwert Vermögenswert in Mio. EUR <sup>1</sup>	Buchwert Verbindlichkeit in Mio. EUR <sup>1</sup>	Posten in der Bilanz	31.12.2025
					Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Messung der Ineffektivität in der Berichtsperiode in Mio. EUR
<b>Währungsrisiko</b>					
Devisentermingeschäfte (USD / EUR)	320,8 Mio. EUR	14,8	–	Derivative Finanzinstrumente	18,7
Devisentermingeschäfte (USD / CAD)	57,5 Mio. CAD	0,5	–	Derivative Finanzinstrumente	0,6
Devisentermingeschäfte (USD / INR)	1.392,5 Mio. INR	–	0,1	Derivative Finanzinstrumente	–0,1
Devisentermingeschäfte (USD / BRL)	256,0 Mio. BRL	0,8	–	Derivative Finanzinstrumente	0,5
<b>Zinsrisiko</b>					
Zinsswaps	2,2 Mio. USD	–	–	Derivative Finanzinstrumente	–

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.





Die in Sicherungsbeziehungen designierten Grundgeschäfte haben folgende Auswirkungen auf die Konzernbilanz:

	31.12.2024	
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
<b>Währungsrisiko</b>		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	14,1	–
Kaufpreiszahlung in INR	0,1	–2,2
Operative Kosten in CAD	0,9	–0,2
<b>Zinsrisiko</b>		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	–	11,6

	31.12.2025	
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
<b>Währungsrisiko</b>		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	–18,7	–
Kaufpreiszahlung in INR	0,1	–2,7
Kaufpreiszahlung in BRL	–0,5	0,5
Operative Kosten in CAD	–0,6	0,2
<b>Zinsrisiko</b>		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	–	3,6

Die vorstehenden Sicherungsbeziehungen haben folgende Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung oder das sonstige Ergebnis des Konzerns:

	31.12.2024					
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Im sonstigen Ergebnis erfasste Sicherungs- gewinne oder -verluste	In der GuV erfasste Ineffektivität	Posten in der GuV	Aus dem sonstigen Ergebnis in die GuV umgegliederter Betrag	Posten in der GuV	
<b>Währungsrisiko</b>						
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	–19,9	–	–	19,9	Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	
Kaufpreiszahlung in INR	–1,3	–1,1	Zinsaufwendungen	1,9	Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	
Operative Kosten in CAD	–2,8	–	–	2,2	Transportaufwendun- gen/ sonstiges betrieb- liches Ergebnis	
<b>Zinsrisiko</b>						
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	–	–	–	–13,7	Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	

	31.12.2025					
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Im sonstigen Ergebnis erfasste Sicherungs- gewinne oder -verluste	In der GuV erfasste Ineffektivität	Posten in der GuV	Aus dem sonstigen Ergebnis in die GuV umgegliederter Betrag	Posten in der GuV	
<b>Währungsrisiko</b>						
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	36,4	–	–	–36,4	Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	
Kaufpreiszahlung in INR	–0,8	–	–	–	Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	
Kaufpreiszahlung in BRL	0,5	–	–	–	Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	
Operative Kosten in CAD	1,5	–	–	–1,2	Transportaufwendun- gen/ sonstiges betrieb- liches Ergebnis	
<b>Zinsrisiko</b>						
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	0,2	–	–	–7,1	Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	





Die folgende Tabelle stellt eine Überleitung der Eigenkapitalrücklagen dar, die aus der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen resultieren:

Cashflow Hedges Mio. EUR	2025		2024	
	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung
<b>Saldo zum 1.1.</b>	<b>9,1</b>	<b>3,9</b>	<b>21,8</b>	<b>3,3</b>
Änderung des beizulegenden Zeitwerts:	37,9	-5,6	-24,0	-3,7
Währungsrisiko <sup>1</sup>	37,7	-5,6	-24,0	-3,7
Zinsrisiko	0,2	-	-	-
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust:	-44,6	6,2	10,4	4,1
Währungsrisiko <sup>1</sup>	-37,5	6,2	24,1	4,1
Zinsrisiko	-7,1	-	-13,7	-
Währungsumrechnungsdifferenzen:	-0,8	-0,5	0,9	0,2
Währungsrisiko <sup>1</sup>	0,3	-0,5	-0,2	0,2
Zinsrisiko	-1,1	-	1,0	-
<b>Saldo zum 31.12.</b>	<b>1,6</b>	<b>4,0</b>	<b>9,1</b>	<b>3,9</b>

<sup>1</sup> Das Währungsrisiko beinhaltet unter der Rücklage für Kosten der Absicherung ausschließlich Beträge im Zusammenhang mit den Terminkomponenten von Devisentermingeschäften, die zur Absicherung von überwiegend zeitraumbezogenen Grundgeschäften eingesetzt werden.

### Finanzinstrumente – zusätzliche Angaben, Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert (Fair Value) eines Finanzinstruments ist der Preis, den man in einer gewöhnlichen Transaktion zwischen Marktteilnehmern am Bewertungsstichtag beim Verkauf eines Vermögenswerts erhalten würde oder bei Übertragung einer Schuld zu zahlen hätte.

Soweit Finanzinstrumente an einem aktiven Markt notiert sind, wie vor allem begebene Anleihen, entspricht der beizulegende Zeitwert des Finanzinstruments der jeweiligen Notierung am Bilanzstichtag.

Die Buchwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, wesentliche Teile der sonstigen finanziellen Vermögenswerte und sonstigen

finanziellen Verbindlichkeiten sowie für diejenigen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, stellen einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

In den sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind die Wertpapiere des Spezialfonds mit einem Marktwert in Höhe von 1.880,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.032,1 Mio. EUR) enthalten. Die Wertpapiere des Spezialfonds werden in Höhe von 1.870,7 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.015,1 Mio. EUR) „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ und in Höhe von 9,4 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 17,0 Mio. EUR) „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“. Darüber hinaus enthalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte weitere Wertpapiere

mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 0,5 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 0,6 Mio. EUR), die der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ angehören und Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, da ihre Kurse auf einem aktiven Markt quotiert sind. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Diese Beteiligungen sind Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen. Die Beteiligung an der Tanger Alliance S.A. wird zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 24,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 6,0 Mio. EUR) bewertet. Darüber hinaus bestehen Beteiligungen, für die nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen. Diese werden zu Anschaffungskosten in Höhe von 3,9 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 4,5 Mio. EUR) angesetzt, da dies als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts gilt. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete“ Geldmarktfonds in Höhe von 145,7 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.428,3 Mio. EUR) enthalten. Für diese Geldmarktfonds erfolgt die Bewertung anhand ihrer notierten Marktpreise.

Für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten wird der beizulegende Zeitwert als Barwert der zukünftigen Zahlungsströme unter Berücksichtigung von Zinsstrukturkurven sowie der relevanten Bonitätsaufschläge ermittelt. Für marktgehandelte Anleihen wird der zum Bilanzstichtag geltende Marktpreis berücksichtigt.



**Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2024**

Mio. EUR	Bewertungskategorie nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2024	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9				Beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente
		Gesamt	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam	Wertansatz Bilanz nach IFRS 16	
<b>Aktiva</b>							
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	AC	334,5	334,5	-	-	-	334,5
	n.a. <sup>2</sup>	0,3	-	-	-	-	-
	FVTPL	28,1	-	-	28,1	-	28,1
	FVOCI	2.015,1	-	2.015,1	-	-	2.015,1
Derivative Finanzinstrumente							
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	0,8	-	-	0,8	-	0,8
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	n.a. <sup>2</sup>	-	-	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	2.447,1	2.447,1	-	-	-	2.447,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	AC	4.052,2	4.052,2	-	-	-	4.052,2
	FVTPL	1.428,3	-	-	1.428,3	-	1.428,3
<b>Passiva</b>							
Finanzschulden	FLAC	2.851,5	2.851,5	-	-	-	2.827,5
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	n.a. <sup>2</sup>	3.756,7	-	-	-	3.756,7	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	206,1	206,1	-	-	-	206,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	-	-	-	-	-	-
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	n.a. <sup>2</sup>	19,1	-	19,1	-	-	19,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	2.765,9	2.765,9	-	-	-	2.765,9
<b>Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IFRS 9:</b>							
Financial Assets measured at Amortised Cost (AC)		6.833,8	6.833,8	-	-	-	-
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Profit and Loss (FVTPL)		1.457,3	-	-	1.457,3	-	-
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Other Comprehensive Income (FVOCI)		2.015,1	-	2.015,1	-	-	-
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC)		5.823,6	5.823,6	-	-	-	-

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.<sup>2</sup> n.a. bedeutet, dass hier keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt bzw. das Finanzinstrument nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 fällt.



## Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2025

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2025	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9				Beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente
		Gesamt	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam	Wertansatz Bilanz nach IFRS 16	
<b>Aktiva</b>							
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	AC	387,3	387,3	-	-	-	387,3
	n.a. <sup>2</sup>	66,3	-	-	-	66,0	-
	FVTPL	37,9	-	-	37,9	-	37,9
	FVOCI	1.870,7	-	1.870,7	-	-	1.870,7
Derivative Finanzinstrumente							
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	0,2	-	-	0,2	-	0,2
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	n.a. <sup>2</sup>	16,1	-	16,1	-	-	16,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	1.966,3	1.966,3	-	-	-	1.966,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	AC	3.329,3	3.329,3	-	-	-	3.329,3
	FVTPL	145,7	-	-	145,7	-	145,7
<b>Passiva</b>							
Finanzschulden	FLAC	2.750,1	2.750,1	-	-	-	2.767,8
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	n.a. <sup>2</sup>	3.637,4	-	-	-	3.637,4	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	196,1	196,1	-	-	-	196,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	-	-	-	-	-	-
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	n.a. <sup>2</sup>	0,1	-	0,1	-	-	0,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	2.203,8	2.203,8	-	-	-	2.203,8
<b>Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IFRS 9:</b>							
Financial Assets measured at Amortised Cost (AC)		5.682,9	5.682,9	-	-	-	-
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Profit and Loss (FVTPL)		183,9	-	-	183,9	-	-
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Other Comprehensive Income (FVOCI)		1.870,7	-	1.870,7	-	-	-
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC)		5.150,0	5.150,0	-	-	-	-

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.<sup>2</sup> n.a. bedeutet, dass hier keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt bzw. das Finanzinstrument nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 fällt.



Basierend auf den in den Bewertungstechniken verwendeten Inputfaktoren werden die beizulegenden Zeitwerte in unterschiedliche Stufen in der Fair-Value-Hierarchie eingeordnet. Jede Bewertung zum beizulegenden Zeitwert wird anhand des Bewertungsparameters mit der niedrigsten Hierarchiestufe eingestuft, sofern es sich um einen wesentlichen Bewertungsparameter handelt.

Ändert sich die Methode zur Bewertung des beizulegenden Zeitwerts bei regelmäßig zu bewertenden Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten, sodass diese einem anderen Level zuzuordnen sind, wird diese Umklassifizierung zum Ende der Berichtsperiode vorgenommen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat es keinen Transfer zwischen den Stufen 1 bis 3 gegeben.

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der zum beizulegenden Zeitwert bemessenen Finanzinstrumente zu den drei Stufen der Fair-Value-Hierarchie. Neben den beizulegenden Zeitwerten der nach IFRS 9 zum beizulegenden Zeitwert zu bilanzierenden Finanzinstrumente enthält die Darstellung auch Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden und einen hiervon abweichenden beizulegenden Zeitwert besitzen.

31.12.2024

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Aktiva</b>					
Wertpapiere / Beteiligungen	FVTPL	17,6	–	10,5	28,1
Wertpapiere / Beteiligungen	FVOCI	2.015,1	–	–	2.015,1
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. <sup>1</sup>	–	–	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	0,8	–	0,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	FVTPL	1.428,3	–	–	1.428,3
<b>Passiva</b>					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. <sup>1</sup>	–	19,1	–	19,1
Finanzschulden	FLAC	290,7	2.536,8	–	2.827,5

31.12.2025

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Aktiva</b>					
Wertpapiere / Beteiligungen	FVTPL	9,9	–	28,0	37,9
Wertpapiere / Beteiligungen	FVOCI	1.870,7	–	–	1.870,7
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. <sup>1</sup>	–	16,1	–	16,1
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	0,2	–	0,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	FVTPL	145,7	–	–	145,7
<b>Passiva</b>					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. <sup>1</sup>	–	0,1	–	0,1
Finanzschulden	FLAC	296,3	2.471,5	–	2.767,8

<sup>1</sup> n.a. bedeutet, dass hier keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt.





### Ergebniseffekte

Die Nettoergebnisse der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien gemäß IFRS 9 stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2025			31.12.2024		
	Aus Zinsen	Übriges Nettoergebnis	Nettoergebnis	Aus Zinsen	Übriges Nettoergebnis	Nettoergebnis
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	148,2	59,3	207,5	198,6	-65,0	133,6
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-142,5	-38,3	-180,7	-143,5	121,7	-21,8
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	30,5	53,1	83,6	62,8	-9,1	53,7
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	92,7	-	92,7	95,6	-	95,5
<b>Gesamt</b>	<b>128,9</b>	<b>74,1</b>	<b>203,0</b>	<b>213,5</b>	<b>47,5</b>	<b>261,0</b>

Das Nettoergebnis setzt sich im Wesentlichen zusammen aus den Zins- und sonstigen Finanzerträgen der Geldmarktgeschäfte, Spezialfonds und der Fremdwährungsbewertung der finanziellen Vermögenswerte. Darüber hinaus beinhaltet das Nettoergebnis die Zinsaufwendungen aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, sonstigen Finanzschulden sowie dem realisierten und unrealisierten Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 eingebunden sind.

### Kapitalmanagement

Vorrangiges strategisches Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist ein langfristig profitables Wachstum, gemessen an der Entwicklung der Transportmenge, den operativen Kenngrößen EBITDA und EBIT sowie dem Return on Invested Capital (ROIC) als periodischer Messgröße für die Rendite auf das investierte Kapital. Mittelfristig wird angestrebt, über einen Wirtschaftszyklus eine Rendite auf das investierte Kapital zu erwirtschaften, die zumindest den durchschnittlichen Kapitalkosten der Gruppe (Weighted Average Cost of Capital – WACC) entspricht. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

Der Hapag-Lloyd Konzern ist bestrebt, ein angemessenes Finanzprofil zu erreichen, um die Unternehmensfortführung und finanzielle Flexibilität und Unabhängigkeit zu gewährleisten. Ziel des Kapitalmanagements ist eine nachhaltige Sicherung der zur Verfügung stehenden Kapitalbasis. Dies soll durch ein ausgewogenes Verhältnis des Finanzierungsbedarfs für das angestrebte profitable Wachstum erreicht werden.

Für die bestehenden Finanzierungen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie betreffen insbesondere bestimmte Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen des Konzerns sowie Loan-to-Value-Relationen. Zum 31. Dezember 2025 wurden diese für die bestehenden Finanzierungen geltenden Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass sie auch in der Folgeperiode eingehalten werden.





## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### (30) Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Hapag-Lloyd ist Mehrheitseigentümer von verschiedenen Gesellschaften, die im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen das ausschließliche Recht für die Entwicklung, Instandhaltung und Nutzung von Seehafenterminals übertragen bekommen haben. Drei dieser Vereinbarungen (Terminals in Mexiko, Costa Rica und Chile) fallen in den Anwendungsbereich von IFRIC 12. Die Vereinbarungen beinhalten das Recht, von den Nutzerinnen und Nutzern der Terminals Gebühren für die erbrachten Hafendienstleistungen zu verlangen.

Die folgenden Angaben über bestehende Konzessionsvereinbarungen werden zusammengefasst dargestellt.

Für die Bilanzierung der Konzessionsvereinbarungen wird das Modell des immateriellen Vermögenswerts angewendet. In einem Fall werden sowohl das Modell des immateriellen Vermögenswerts als auch das Modell des finanziellen Vermögenswerts angewendet.

Im Hapag-Lloyd Konzern sind sowohl Vereinbarungen mit Bau- und Ausbauleistungen durch Hapag-Lloyd als Konzessionsnehmer als auch Vereinbarungen einschlägig, bei denen Hapag-Lloyd für bestehende Infrastruktureinrichtungen fixe (Mindest-)Zahlungen an den Konzessionsgeber leistet. Zudem gibt es im Hapag-Lloyd Konzern Vereinbarungen, die eine Kombination aus den beiden vorgenannten Vereinbarungen darstellen.

Eine Vereinbarung enthält eine Option zur Verlängerung der Laufzeit zugunsten des zum Hapag-Lloyd Konzern gehörenden Unternehmens, sofern alle vertraglichen Voraussetzungen erfüllt sind.

Grundsätzlich sind zum Zeitpunkt der Beendigung der Konzession alle in den Konzessionsverträgen festgelegten und im Zusammenhang mit dem Betrieb der Terminals beziehungsweise der Erbringung der Dienstleistungen stehenden Vermögenswerte unverzüglich, in gutem Zustand und frei von Belastungen auf die Konzessionsgeber zu übertragen. In einem Fall hat der Konzessionsgeber abweichend die Möglichkeit, die Infrastruktur am Ende der Konzessionslaufzeit zu einem Restwert zu erwerben.

Drei weitere Konzessionsvereinbarungen (Terminals in den USA, Ecuador und Frankreich) erfüllen nicht die Definition einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung nach IFRIC 12. Stattdessen fallen diese Konzessionsvereinbarungen in den Anwendungsbereich des IFRS 16. Für die Angaben zu diesen Konzessionsvereinbarungen wird daher auf die Anmerkung [\(31\) Leasing](#) verwiesen.

### (31) Leasing

#### Leasingnehmer

Hapag-Lloyd als Leasingnehmer mietet im Wesentlichen Containerschiffe, Container, Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrige Anlagen.

Die Charterverträge für Containerschiffe werden fast ausschließlich als Time-Charter-Verträge abgeschlossen, d. h. der Vercharterer trägt neben den Kapitalkosten die laufenden Schiffsbetriebskosten, die ihm im Rahmen der Charraten erstattet werden.

Nichtleasingkomponenten, die in der Preisgestaltung der Charraten enthalten sind, sind nicht Teil der Leasingverbindlichkeit. Diese Kosten werden entsprechend ihrem zeitlichen Anfall in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Ein Teil der Charterverträge enthält Verlängerungsoptionen, die es Hapag-Lloyd ermöglichen, flexibel auf Veränderungen am Markt zu reagieren und die Nutzung der Containerschiffe zu sichern. Bei Ausübung derjenigen Verlängerungsoptionen, welche zum Stichtag bilanziell unberücksichtigt geblieben sind, da deren Ausübung jeweils als nicht hinreichend sicher eingestuft wird, würden potenzielle zukünftige Leasingzahlungen in einem Volumen von 1.073,8 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.122,8 Mio. EUR) entstehen.

Die Mietverträge für Container sind unterschiedlich ausgestaltet. Bei einer Vielzahl der Verträge bestehen beidseitige Kündigungsrechte. Diese Kündigungsrechte ermöglichen es Hapag-Lloyd, flexibel und kurzfristig auf Veränderungen am Markt zu reagieren. Bei Nichtausübung der Kündigungsrechte würden potenzielle Leasingzahlungen in einem Volumen von 119,3 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 146,9 Mio. EUR) pro Jahr entstehen. Die möglichen Leasingzahlungen sind bisher nicht als Teil der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt.

Die Verträge für die Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrigen Anlagen sind ebenfalls unterschiedlich ausgestaltet. Bei einem Großteil der Verträge bestehen einseitige Kündigungsrechte. Darüber hinaus enthält ein Teil der Mietverträge Verlängerungsoptionen. Bei Ausübung derjenigen Verlängerungsoptionen, welche zum Stichtag bilanziell unberücksichtigt geblieben sind, würden potenzielle zukünftige Leasingzahlungen in einem Volumen von 105,3 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 102,0 Mio. EUR) entstehen.





Diejenigen Verträge für Grundstücke, Bauten und übrige Anlagen, welche im Zusammenhang mit den Terminkonzessionen stehen und nicht in den Anwendungsbereich einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung nach IFRIC 12 fallen, enthalten Nutzungsrechte in Höhe von 87,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 98,2 Mio. EUR) sowie Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 81,4 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 86,7 Mio. EUR). Die Laufzeiten orientieren sich in der Regel an den vertraglichen Vereinbarungen der Terminkonzessionen.

Für weiterführende Angaben zur Erfassung von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 im Hapag-Lloyd Konzern wird an dieser Stelle auf den Abschnitt [Bilanzierung und Bewertung](#) verwiesen.

Die Leasingverträge der zuvor aufgeführten Vermögenswertklassen haben Restlaufzeiten zwischen einem und 46 Jahren.

Bei Hapag-Lloyd bestehen Leasingverhältnisse für gemietete Container, Containerschiffe sowie für gemietete Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrige Anlagen, die eine Laufzeit von weniger als zwölf Monaten haben. Für diese kurzfristigen Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte und keine Leasingverbindlichkeiten in der Konzernbilanz bilanziert.

Hapag-Lloyd schließt IT-Verträge und Verträge über immaterielle Vermögenswerte vom Anwendungsbereich des IFRS 16 aus.

Die nachstehende Tabelle stellt die Entwicklung der Nutzungsrechte je wesentlicher Vermögenswertklasse im Geschäftsjahr 2025 dar. Für nicht wesentliche Vermögenswertklassen, welche gemietete Fahrzeuge sowie sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung umfassen, wurden im Geschäftsjahr 2025 keine Nutzungsrechte bilanziert.

Mio. EUR	Charterschiffe	Gemietete Container	Gemietete Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrige Anlagen	Gesamt
<b>Buchwert Nutzungsrechte zum 1.1.2024</b>	<b>1.681,9</b>	<b>390,2</b>	<b>171,1</b>	<b>2.243,2</b>
Abschreibungen der Vorjahresperiode	-827,8	-214,1	-40,2	-1.082,1
Zugänge Nutzungsrechte der Vorjahresperiode*	2.017,6	227,6	83,2	2.328,3
Abgänge Nutzungsrechte der Vorjahresperiode	-21,3	-25,0	-4,0	-50,2
Umbuchungen	10,2	-3,4	0,1	6,9
Wechselkursdifferenzen	158,6	25,0	12,4	195,9
<b>Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.2024</b>	<b>3.019,1</b>	<b>400,4</b>	<b>222,5</b>	<b>3.642,0</b>
<b>Buchwert Nutzungsrechte zum 1.1.2025</b>	<b>3.019,1</b>	<b>400,4</b>	<b>222,5</b>	<b>3.642,0</b>
Abschreibungen des Berichtsjahres	-988,0	-189,1	-42,4	-1.219,4
Zugänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres*	1.276,0	163,2	54,9	1.494,0
Abgänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres	-21,1	-32,0	-3,8	-56,9
Umbuchungen	-	-1,5	-2,4	-3,8
Wechselkursdifferenzen	-360,4	-44,1	-24,4	-428,9
<b>Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.2025</b>	<b>2.925,6</b>	<b>296,9</b>	<b>204,5</b>	<b>3.427,0</b>

\* Zugänge in Höhe von 9,0 Mio. EUR betrafen konsolidierungskreisbedingte Änderungen (Vorjahresperiode: 10,1 Mio. EUR).

Die Nutzungsrechte für die aufgeführten wesentlichen Vermögenswertklassen werden unter dem Posten Sachanlagen ausgewiesen und sind somit ebenfalls in der Tabelle der Anmerkung [\(11\) Sachanlagen](#) enthalten.

Die Fälligkeiten der Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2025 sind in der Tabelle zu den Finanzschulden in Anmerkung [\(25\) Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen](#) dargestellt.





Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen von IFRS 16 Leasingverhältnisse auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Geschäftsjahr 2025:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
Umsatzerlöse/ Sonstige betrieblichen Erträge	18.632,8	19.111,8
Transport- und Terminalaufwendungen	-13.765,4	-12.865,4
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	-77,6	-142,4
Planmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-2.238,5	-2.071,7
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	-1.219,4	-1.082,1
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	-380,1	-320,8
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	-203,9	-160,7

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse belaufen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 1.897,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.703,9 Mio. EUR). Darin enthalten sind im Wesentlichen Leasingzahlungen, die bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden, Zahlungen, welche auf die Nichtleasingkomponente bei den Charterverträgen für Containerschiffe entfallen, sowie Zahlungen im Zusammenhang mit kurzfristigen Leasingverhältnissen. Aufwendungen in Höhe von 6,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,4 Mio. EUR) betreffen variable Leasingzahlungen, die nicht in den Leasingverbindlichkeiten enthalten sind.

Zum 31. Dezember 2025 betragen die künftigen Verpflichtungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen 16,6 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 35,3 Mio. EUR).

Für Angaben zu künftigen Zahlungsmittelabflüssen aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, die aber noch nicht begonnen haben, wird auf Anmerkung [\(32\) Sonstige finanzielle Verpflichtungen](#) verwiesen.

### Leasinggeber

Im Geschäftsjahr 2025 trat Hapag-Lloyd im Wesentlichen durch die Vermietung von Containerschiffen als Leasinggeber auf. Unter anderem erfolgte die Untervermietung von Containerschiffen an Maersk im Rahmen der Gemini Cooperation. Einige dieser Vereinbarungen wurden von Hapag-Lloyd als Finanzierungsleasingverhältnisse eingestuft.

Die Erträge aus dem Abgang von Nutzungsrechten aus den Head-Lease-Vereinbarungen bei erstmaliger Erfassung von Leasingforderungen aus Sub-lease-Finanzierungsleasingverhältnissen beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 15,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR).

Die Leasingforderungen, welche unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten und Forderungen ausgewiesen werden, beliefen sich zum 31. Dezember 2025 auf 66,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 0,0 Mio. EUR). Darin sind Restwerte in Höhe von 9,5 Mio. EUR zum 31. Dezember 2025 enthalten (31. Dezember 2024: 0,0 Mio. EUR).

Die im Geschäftsjahr 2025 erfassten Zinserträge auf Leasingforderungen beliefen sich auf 7,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR). Die zum 31. Dezember 2025 nicht realisierten Zinserträge auf Leasingforderungen beliefen sich auf 60,7 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 0,0 Mio. EUR).

Die nachfolgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingforderungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen dar und zeigt die nach dem Abschlussstichtag zu erhaltenden, nicht diskontierten Leasingzahlungen.

Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024
bis 1 Jahr	14,5	-
1–2 Jahre	8,1	-
2–3 Jahre	8,1	-
3–4 Jahre	8,1	-
4–5 Jahre	8,1	-
über 5 Jahre	70,3	-
<b>Gesamt</b>	<b>117,1</b>	<b>-</b>

Die von Hapag-Lloyd als Operating-Leasingverhältnisse eingestuften Vereinbarungen übertragen nicht alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen.

Für diese Operating-Leasingverhältnisse wurden im Geschäftsjahr 2025 Leasingerträge in Höhe von 173,3 Mio. EUR erfasst (Vorjahreszeitraum: 22,7 Mio. EUR).

Die nachfolgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse betreffend die Zahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen dar und zeigt die nach dem Abschlussstichtag zu erhaltenden, nicht diskontierten Leasingzahlungen:

Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024
bis 1 Jahr	66,3	0,4
1–2 Jahre	7,4	0,2
2–3 Jahre	0,3	0,1
3–4 Jahre	0,1	0,1
4–5 Jahre	0,1	0,1
über 5 Jahre	-	0,1
<b>Gesamt</b>	<b>74,1</b>	<b>1,1</b>





### (32) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betragen zum 31. Dezember 2025 insgesamt 3.763,6 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 4.086,0 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 32 Containerschiffen in Höhe von 3.658,0 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Umrüstung von fünf Containerschiffen auf Methanol-betriebene Motoren in Höhe von 71,5 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Schiffsschrauben, in Kapazitätserweiterungen und in die Erneuerung des Wulstbugs von Containerschiffen sowie in Effizienzmaßnahmen für die Hauptmaschinen von Containerschiffen in Höhe von 16,8 Mio. EUR,
- für den Erwerb von 14 Portalhubwagen in Höhe von 6,2 Mio. EUR.
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 4,0 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Ausstattung der Containerflotte mit Echtzeit-Tracking in Höhe von 2,5 Mio. EUR
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 4,7 Mio. EUR.

Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd im Rahmen der Dekarbonisierung einen Abnahmevertrag über 15 Jahre mit einem globalen, strategischen Partner für die Lieferung von 250.000 Tonnen grünem Methanol pro Jahr unterzeichnet.

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben und somit zum Stichtag noch nicht bilanziert sind,

belaufen sich auf insgesamt 1.480,2 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.116,6 Mio. EUR).

### (33) Beihilfen der öffentlichen Hand

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie wurden gemäß Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt im Berichtsjahr 2025 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von 7,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,7 Mio. EUR) gewährt. Insgesamt hat der Hapag-Lloyd Konzern Zuschüsse aus öffentlicher Hand in Höhe von 12,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,0 Mio. EUR) erhalten, die im Geschäftsjahr 2025 erfolgswirksam von den Personalaufwendungen abgezogen wurden.

Darüber hinaus erhält Hapag-Lloyd USA, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Hapag Lloyd AG, staatliche Fördermittel im Rahmen des Maritime Security Program (MSP). Im Berichtsjahr 2025 betrug die staatliche Zuwendung 23,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 24,5 Mio. EUR), welche erfolgswirksam von den Transportaufwendungen abgezogen wurden.

### (34) Rechtsstreitigkeiten

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer ausländischen Tochtergesellschaften sind an Gerichtsverfahren beteiligt. Diese umfassen eine Bandbreite von Themen wie Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeitender sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Kunden, ehemaligen Agenten und Lieferanten.

Der Ausgang von Rechtsstreitigkeiten kann naturgemäß nicht eindeutig prognostiziert werden. Es besteht die Möglichkeit, dass die Ausgänge einzelner Verfahren zu Zahlungsverpflichtungen führen, die jedoch am 31. Dezember 2025 nicht hinreichend genau bestimmbar waren und keinen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben.

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 7,5 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2,1 Mio. EUR).

Hapag-Lloyd unterliegt regelmäßig Steuerprüfungen in diversen Ländern, in denen der Konzern größere wirtschaftliche Aktivitäten unterhält (zum Beispiel Deutschland, Indien und USA). Aus diesen Steuerprüfungen können Steuernachzahlungen resultieren. Zudem analysiert und bewertet Hapag-Lloyd regelmäßig die möglichen Steuerrisiken im Konzern (zum Beispiel im Bereich der Verrechnungspreise). Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden diese durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 268,4 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 218,3 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für den Anstieg sind neu identifizierte Risiken aus aktuellen Betriebsprüfungen sowie aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen und Währungsumrechnungseffekte für die Regionen Nordamerika, Lateinamerika, Asien sowie der Subregion Afrika.





### (35) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

Haftungsverhältnisse sind nicht bilanzierte Eventualschulden, die in Höhe des am Bilanzstichtag geschätzten Erfüllungsbetrags ausgewiesen werden.

Zum 31. Dezember 2025 bestanden wie zum Vorjahresstichtag keine angabepflichtigen Garantien oder Bürgschaften.

### (36) Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB

Die folgenden Kapitalgesellschaften, die verbundene konsolidierte Unternehmen der Hapag-Lloyd AG sind und für die der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG der befreiende Konzernabschluss ist, nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch:

- Dritte Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg
- Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- HL Crewmanagement GmbH, Hamburg
- Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Hamburg-Amerika Linie GmbH, Hamburg

### (37) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2025 wurden folgende Honorare gemäß § 314 HGB in Verbindung mit IDW RS HFA 36 an den Abschlussprüfer PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft innerhalb des weltweiten PwC-Verbunds geleistet:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2025		1.1.–31.12.2024	
	Gesamt	Inland	Gesamt	Inland
Honorar für Abschlussprüfungsleistungen	6,0	3,8	4,5	3,3
Honorar für andere Bestätigungsleistungen	0,3	0,2	0,3	0,3
Honorar für Steuerberatungsleistungen	–	–	0,0	–
Honorar für sonstige Leistungen	0,0	0,0	0,4	0,3
<b>Gesamt</b>	<b>6,3</b>	<b>4,0</b>	<b>5,2</b>	<b>3,9</b>

Das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (Vorjahr KPMG AG) bezog sich vor allem auf die Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG einschließlich gesetzlicher Auftragsweiterungen sowie Jahresabschlussprüfungen von Tochterunternehmen. Zudem erfolgten prüfungsintegrierte Tätigkeiten im Zusammenhang mit prüferischen Durchsichten von Zwischenabschlüssen, die Prüfung der Nachhaltigkeitserklärung für 2025 sowie projektbegleitende Prüfungen der Einführung neuer ERP-Module.

Andere Bestätigungsleistungen betreffen im Wesentlichen die Prüfung im Zusammenhang mit Biokraftstoffen und Treibhausgasemissionen, Prüfung von Softwarelösungen, vereinbarte Untersuchungshandlungen zu Financial Covenants sowie die Prüfung des Vergütungsberichts. Im Ausland erfolgten gesetzlich geforderte Prüfungen von Steuerbilanzen. Sonstige Leistungen betreffen Leistungen im Zusammenhang mit Schulungskonzepten.

### (38) Vereinbarungen über Anteilserwerbe

Am 23. Dezember 2025 hat Hanseatic Global Terminals mit der Imetame Group eine Vereinbarung über den Kauf von 50 % der Anteile an der Imetame Logistica Porto unterzeichnet – einem Joint Venture, das sich auf den Betrieb von Containerterminals konzentriert. Im Rahmen der Vereinbarung werden beide Partner das neue Containerterminal „Hanseatic Global Terminals Aracruz“ entwickeln und betreiben, das als moderne Umschlag- und Gateway-Hafenanlage dienen wird.

Der Abschluss der Transaktion steht unter Vorbehalt der Genehmigung durch die zuständigen Kartellbehörden und anderer relevanter Aufsichtsbehörden sowie weiterer Bedingungen, die für eine Transaktion dieser Art üblich sind.

Am 5. Februar 2026 erlangte Hapag-Lloyd Beherrschung über das Containergeschäft der J M Baxi Ports & Logistics Limited (JMBPL). An diesem Tag wurde von JMBPL der Geschäftsbereich Containergeschäft abgespalten und in eine dafür gegründete Gesellschaft, die J M Baxi Container Holdings Private Limited (JMBC), eingebracht. Die Einbringung erfolgte gegen Ausgabe neuer Anteile an die Gesellschafter der JMBPL im Verhältnis ihrer Beteiligungsquoten an JMBPL. Somit ist Hapag-Lloyd über seine 100 %ige Tochtergesellschaft HL Terminal Holding B.V. mit 49 % der Kapital- und Stimmrechtsanteile an JMBC beteiligt. Ungeachtet der Beteiligungsquote beherrscht Hapag-Lloyd JMBC aufgrund seiner Rechte, insbesondere der Mehrheit der Sitze im Verwaltungsrat (Board of Directors). Diese Rechte spiegeln die zu erreichende Zielstruktur wider, wonach Hapag-Lloyd 51 % der Kapital- und Stimmrechtsanteile an JMBC halten wird.





Das von JMBPL abgespaltene Containergeschäft umfasst Containerumschlag- und Terminaldienstleistungen, Inland-Container-Depot-Dienstleistungen, den Betrieb von Containerfrachtbahnhöfen sowie Dienstleistungen im Container-Schienengüterverkehr. Zusätzlich werden damit verbundene Mehrwertdienste erbracht. An den Standorten Kandla, Haldia, Visakhapatnam und Tuticorin befinden sich die Seehafenterminals.

Durch den Erwerb von JMBC stärkt Hapag-Lloyd seinen Einfluss auf seine strategischen Terminalbeteiligungen im Wachstumsmarkt Indien, integriert sein globales Terminalportfolio weiter und unterstützt die Weiterentwicklung des Linienreedereigeschäfts in Indien. Investitionen in Terminalinfrastruktur sind ein wesentlicher Bestandteil der strategischen Agenda von Hapag-Lloyd (Strategy 2030).

Aufgrund der zeitlichen Nähe des Erwerbszeitpunkts zum Aufstellungszeitpunkt des Abschlusses sind die Informationen zur erstmaligen Bilanzierung des Unternehmenszusammenschlusses unvollständig. Insbesondere sind die Identifikation und Bewertung der übertragenen Gegenleistung, die Identifikation und Bewertung der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden, die Bewertung der nicht beherrschenden Anteile sowie die Ermittlung eines Geschäfts- oder Firmenwerts (insbesondere aus erwarteten Synergien) noch nicht abgeschlossen. Daher können keine weitergehenden Angaben gemacht werden.

### (39) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht die Hapag-Lloyd AG in Ausübung ihrer normalen

Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen.

Im Geschäftsjahr 2025 verfügte die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV) über einen Anteil an Hapag-Lloyd von 30,0 % und die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne) über einen Anteil von ebenfalls insgesamt 30,0 %. Der Anteil der Qatar Holding Germany GmbH betrug 12,3 %. Die Anzahl der Anteile hat sich im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr nicht geändert, und die Aktionärsstruktur von Hapag-Lloyd blieb unverändert. Zum 31. Dezember 2025 hielten somit CSAV, HGV sowie Klaus-Michael Kühne (inklusive diesem zuzuordnender Gesellschaften, insbesondere durch die Kühne Maritime) zusammen ca. 74 % des Grundkapitals von Hapag-Lloyd.

In den nachfolgenden Angaben zu Transaktionen mit Gesellschaftern werden die Beziehungen mit Kühne und der CSAV und deren jeweiligen nahestehenden Unternehmen berichtet. Im Berichtszeitraum hat Hapag-Lloyd mit Kühne und CSAV sowie deren nahestehenden Unternehmen Rechtsgeschäfte im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit durchgeführt. Diese umfassen insbesondere Terminal- und Transportdienstleistungen.

Hinsichtlich der HGV und ihrer Gesellschafterin Freie und Hansestadt Hamburg sowie deren Konzerngesellschaften wendet der Hapag-Lloyd Konzern grundsätzlich die Erleichterungsvorschriften des IAS 24 bezüglich „Government-Related Entities“ an. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Hafen- und Terminaldienstleistungen sowie Dienstleistungen für Landtransporte. Nach Schätzungen des Vorstands macht die Summe der bedeutsamen Geschäftsvorfälle, die der Hapag-Lloyd Konzern im Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025

mit der HGV und ihren Beteiligungsunternehmen getätigt hat, weniger als 2 % des angefallenen Transport- und Terminalaufwands aus.

#### Stimmrechtsanteile

in %	2025	2024
Kühne Holding AG / Kühne Maritime GmbH	30,0	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2	10,2
Streubesitz	3,6	3,6
<b>Gesamt</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen (ohne Management in Schlüsselpositionen):

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen	
	1.1.–31.12. 2025	1.1.–31.12. 2024	1.1.–31.12. 2025	1.1.–31.12. 2024
Mio. EUR	2025	2024	2025	2024
Gesellschafter	1.043,3	972,1	95,2	104,4
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	–	–	–
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	13,4	0,6	325,5	203,3
<b>Gesamt</b>	<b>1.056,7</b>	<b>972,7</b>	<b>420,7</b>	<b>307,7</b>





Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Gesellschafter	85,7	99,5	3,4	14,5
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	4,5	0,2	0,2
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	4,4	0,1	55,6	27,9
<b>Gesamt</b>	<b>90,1</b>	<b>104,1</b>	<b>59,2</b>	<b>42,6</b>

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Transportdienstleistungen (1.056,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 972,7 Mio. EUR).

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 420,7Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 307,7 Mio. EUR) im Wesentlichen auf operative (transportbezogene) Dienstleistungen.

Alle ausstehenden Salden mit nahestehenden Unternehmen und Personen wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen. Sie sind in der Regel unbesichert und werden in bar gemäß den vereinbarten Vertragsbedingungen beglichen, die denen gegenüber nicht nahestehenden Vertragspartnern entsprechen, sofern nicht anders vertraglich vereinbart. Sowohl die Rückstellungen für zweifelhafte Forderungen im Zusammenhang mit ausstehenden Salden als auch der im Berichtszeitraum erfasste Aufwand für uneinbringliche oder zweifelhafte Forderungen gegenüber nahestehenden Parteien sind unwesentlich.

Zum 31. Dezember 2025 bestanden vertragliche Verpflichtungen des Konzerns gegenüber seinen assoziierten Unternehmen. Finanzielle Unterstützung in Form von Kapitaleinlagen in Höhe von bis zu 17,1 Mio. EUR wurden zugesichert. Zum Stichtag wurden in diesem Rahmen bereits Kapitalerhöhungen in Höhe von 13,2 Mio. EUR geleistet.

Darüber hinaus bestanden zum 31. Dezember 2025 keine sonstigen Verpflichtungen gegenüber nahestehenden Unternehmen innerhalb des Konzerns. Garantien wurden weder gewährt noch erhalten.

#### Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen

Die gemäß IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG.

Die aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden wie folgt vergütet:

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2025	2024	2025	2024
Kurzfristig fällige Leistungen	8,9	8,9	3,6	3,3
Andere langfristig fällige Leistungen	4,2	5,5	–	–
<b>Gesamt</b>	<b>13,1</b>	<b>14,4</b>	<b>3,6</b>	<b>3,3</b>

Die kurzfristig fälligen Leistungen enthalten die feste laufende Vorstandsvergütung, die Nebenleistungen und die kurzfristige variable Vergütung (Jahrestantieme) für den Vorstand. Darüber hinaus beinhalten sie die feste Vergütung für die Aufsichtsratsstätigkeit, die Vergütung für die Ausschusstätigkeiten nebst Sitzungsgeldern für den Aufsichtsrat.

Die Arbeitnehmervertretungen im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2025 im Rahmen ihres Angestelltenverhältnisses Bezüge in Höhe von 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR). Diese sind in der Vergütung für Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß IAS 24 enthalten.

#### Ergänzende Angaben zu den Gesamtbezügen nach § 315e HGB

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2025	2024	2025	2024
Aktive Organmitglieder	8,9	8,9	2,6	2,6
Ehemalige Organmitglieder	1,1	1,1	–	–
<b>Gesamt</b>	<b>9,9</b>	<b>10,0</b>	<b>2,6</b>	<b>2,6</b>

Im Geschäftsjahr 2025 wurden den aktiven Vorstandmitgliedern Zusagen im Zusammenhang mit langfristigen variablen Vergütungsplänen (sog. Long Term Incentive Plan 2023 – „LTIP 2023“) in Höhe von 4,4 Mio. EUR (Vorjahr: 4,4 Mio. EUR) erteilt. Für weitere Erläuterungen zu diesen langfristigen variablen Vergütungsplänen wird auf Anmerkung [\(23\) Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer](#) verwiesen. In den Gesamtbezügen der aktiven Vorstandsmittglieder sind jährliche Einmalzahlungen an eine rückgedeckte Unterstützungskasse im Zusammenhang mit der Altersversorgung der Vorstandsmittglieder enthalten. Über die jährlichen Einmalzahlungen hinaus bestehen für Hapag-Lloyd aufgrund der Rückdeckung keine weiteren Verpflichtungen aus diesen Altersversorgungszusagen gegenüber den Vorstandsmittgliedern.

Zum 31. Dezember 2025 waren für ehemalige Vorstandsmittglieder insgesamt 20,3 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 22,0 Mio. EUR) an Pensionsverpflichtungen zurückgestellt.





Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats gewährt.

#### (40) Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und vom Aufsichtsrat im März 2025 abgegeben und ist den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft: <https://www.hapag-loyd.com/de/home.html> im Bereich „Unser Unternehmen“ in der Rubrik „Investor Relations“ unter „Corporate Governance“: <https://www.hapag-loyd.com/de/company/ir/corporate-governance/compliance-statement.html> dauerhaft zugänglich gemacht worden.

#### (41) Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Anfang Januar 2026 wurde mit der Grupo Empresas Navieras und deren Tochtergesellschaft Agunsa Universales S.A. eine Einigung erzielt, auf deren Basis Hanseatic Global Terminals alleinige Eigentümerin der bereits vollkonsolidierten Gesellschaft Florida International Terminals LLP wird.

Am 16. Februar 2026 hat Hapag-Lloyd eine Vereinbarung über den Erwerb von 100 % der Aktien der ZIM Integrated Shipping Services Ltd. unterzeichnet. Die Gegenleistung beträgt 35 USD je Aktie (insgesamt rund 4,2 Mrd. USD), finanziert aus liquiden Mitteln und einer externen Finanzierung von bis zu 2,5 Mrd. USD. Der Vollzug steht unter dem Vorbehalt staatlicher israelischer Sonderrechte, der Zustimmung der ZIM-Hauptversammlung sowie weiterer regulatorischer Freigaben. Im Zusammenhang mit den staatlichen Sonderrechten wurde eine Vereinbarung mit FIMI Opportunity Funds geschlossen, wonach

eine von FIMI kontrollierte Gesellschaft bestimmte Verpflichtungen übernehmen und hierfür zwölf Schiffe und weitere Vermögenswerte übertragen werden sollen. Hinsichtlich der Entwicklungen im Nahen Osten ist eine verlässliche Quantifizierung der möglichen Auswirkungen auf den Hapag-Lloyd Konzern zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses nicht möglich.

#### (42) Anteilsbesitzliste gemäß § 315e HGB

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungs- anteil in %
<b>Verbundene konsolidierte Unternehmen</b>			
<b>Linienschifffahrt</b>			
<b>Zentrale</b>			
Dritte Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	EUR	94,90
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
HL Crewmanagement GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
<b>Nordeuropa</b>			
ATL Haulage Contractors Limited	Stanford-Le-Hope	GBP	100,00
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH	Wien	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (France) S.A.S.	Paris	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd.	Dublin	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG	Basel	CHF	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungs- anteil in %
Hapag-Lloyd (Sweden) AB	Göteborg	SEK	100,00
Hapag-Lloyd (UK) Ltd.	Barking	GBP	100,00
Hapag-Lloyd Knowledge Center Sp.z.o.o.	Danzig	PLN	100,00
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o.	Danzig	PLN	100,00
Hapag-Lloyd Special Finance DAC	Dublin	USD	100,00
NileDutch Africa Line B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	EUR	100,00
<b>Südeuropa</b>			
Hapag-Lloyd (Egypt) Shipping S.A.E.	Alexandria	EGP	49,02
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L.	Assago	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Bulgaria EOOD	Varna	BGN	100,00
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.	Izmir	TRY	65,00
Hapag-Lloyd Morocco SAS	Casablanca	MAD	50,08
Hapag-Lloyd Portugal LDA	Lissabon	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Romania S.r.l.	Bukarest	RON	70,00
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	EUR	90,00
Hapag-Lloyd Tasimacilik Destek Servis Merkezi A.S.	Izmir	TRY	100,00
Hapag-Lloyd Ukraine LLC	Odessa	UAH	50,00
Norasia Container Lines Ltd.	Valletta	USD	100,00
<b>Asien</b>			
Hapag-Lloyd (Australia) Pty. Ltd.	Pymont	AUD	100,00
Hapag-Lloyd (Cambodia) Co., Ltd.	Phnom Penh	KHR	100,00
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hongkong	HKD	100,00
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
Hapag-Lloyd (Japan) K.K.	Tokio	JPY	100,00
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.	Seoul	KRW	100,00





Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungs- anteil in %
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd.	Auckland	NZD	100,00
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.	Taipeh	TWD	100,00
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,00
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt	VND	100,00
Hapag-Lloyd Business Services (Suzhou) Co. Ltd.	Suzhou	CNY	100,00
Hapag-Lloyd Business Services (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00
Hapag-Lloyd Pte. Ltd.	Singapur	USD	100,00
UASC (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	100,00
United Arab Shipping Agency Co. (Asia) Pte. Ltd.	Singapur	USD	100,00
United Arab Shipping Co. (Asia) Pte. Ltd.	Singapur	SGD	100,00
<b>Mittlerer Osten</b>			
Hapag-Lloyd (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.	Luanda	AOA	49,001
Hapag-Lloyd (Ghana) Ltd.	Tema	GHS	100,00
Hapag-Lloyd (Jordan) Private Shareholding Company	Amman	JOD	50,00
Hapag-Lloyd Africa (PTY) Ltd.	Durban	ZAR	100,00
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL	Manama	BHD	49,00
Hapag-Lloyd Bangladesh Private Limited	Dhaka	BDT	40,007
Hapag-Lloyd Benin S.A.	Cotonou	XOF	100,00
Hapag-Lloyd Business Services LLP	Mumbai	INR	100,00
Hapag-Lloyd Cameroon S.A.	Douala	XAF	90,004
Hapag-Lloyd Congo S.A.	Pointe-Noire	XAF	70,005
Hapag-Lloyd Cote d'Ivoire SAS	Abidjan	XOF	25,008

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungs- anteil in %
Hapag-Lloyd DRC S.A.	Kinshasa	CDF	100,00
Hapag-Lloyd Global Services Pvt. Ltd.	Thane	INR	100,00
Hapag-Lloyd India Private Ltd.	Mumbai	INR	100,00
Hapag-Lloyd Kenya Ltd.	Nairobi	KES	100,00
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	AED	100,00
Hapag-Lloyd Nigeria Shipping Limited	Lagos	NGN	100,00
Hapag-Lloyd Oman SPC	Bawschar	OMR	100,00
Hapag-Lloyd Pakistan (Pvt.) Ltd.	Karatschi	PKR	100,00
Hapag-Lloyd Qatar WLL	Doha	QAR	49,00
Hapag-Lloyd Quality Service Centre Mauritius	Ebene	MUR	100,00
Hapag-Lloyd Saudi Arabia Ltd.	Dschidda	SAR	100,00
Hapag-Lloyd Senegal SASU	Dakar	XOF	100,00
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait (K.S.C.C.)	Kuwait-Stadt	KWD	49,001
Hapag-Lloyd Technology Center Pvt.Ltd	Chennai	INR	51,00
Hapag-Lloyd Uganda Ltd.	Kampala	UGX	100,00
NileDutch (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.	Luanda	AOA	49,001
NileDutch Congo Forwarding & Logistics S.A.	Pointe-Noire	XAF	75,006
OISP Holding Limited	Dubai	USD	100,00
United Arab Shipping Company for Maritime Services LLC	Bagdad	IQD	100,00
United Arab Shipping Company Ltd.	Dubai	USD	100,00
<b>Nordamerika</b>			
Florida Vessel Management LLC	Wilmington	USD	75,00
Hapag-Lloyd (America) LLC	Wilmington	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	CAD	100,00
Hapag-Lloyd USA LLC	Wilmington	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungs- anteil in %
<b>Lateinamerika</b>			
Agencias Grupo CSAV Mexico S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
Andes Operador Multimodal Ltda.	São Paulo	BRL	100,00
CSAV Austral SpA	Santiago de Chile	USD	49,00
CSAV Ships S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	USD	100,00
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L.	Buenos Aires	ARS	100,00
Hapag-Lloyd Bolivia S.R.L.	Santa Cruz de la Sierra	BOB	100,00
Hapag-Lloyd Chile SpA	Santiago de Chile	USD	100,00
Hapag-Lloyd Colombia Ltda.	Bogotá	COP	100,00
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A.	San José	CRC	100,00
Hapag-Lloyd Ecuador S.A.	Guayaquil	USD	100,00
Hapag-Lloyd Guatemala S.A.	Guatemala-Stadt	GTQ	100,00
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
Hapag-Lloyd Quality Service Center Bogotá S.A.S.	Bogotá	COP	100,00
Hapag-Lloyd Uruguay S.A.	Montevideo	UYU	100,00
Hapag-Lloyd Venezuela C.A.	Caracas	VEF	100,00
Libra Serviços de Navegação Limitada	São Paulo	BRL	100,00
Norasia Alya S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00
Rahue Investment Co. S.A.C.	Lima	USD	100,00





Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungs- anteil in %
<b>Sonstige</b>			
Al Jowf Ltd.	Valletta	USD	100,00
Al Qibla Ltd.	Valletta	USD	100,00
<b>Terminal &amp; Infrastruktur</b>			
3-101-723878 S.A.	San José	CRC	100,00
CMR Container Maintenance Repair Hamburg GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hanseatic Global Terminals Le Havre SAS	Le Havre	EUR	60,00
Compagnie Generale de Maintenance Portuaire SAS	Le Havre	EUR	100,00
Compagnie Generale des Containers SAS	Le Havre	EUR	100,00
COSEM S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
Florida International Terminal LLC	Miami	USD	70,00
Hanseatic Global Terminals Chile Extraportuarios S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
Hanseatic Global Terminals Chile Logistics S.A.	Santiago de Chile	CLP	100,00
Hanseatic Global Terminals Investments Florida Inc.	Miami	USD	100,00
Hanseatic Global Terminals Latin America Ports S.A.	Santiago de Chile	CLP	100,00
Hanseatic Global Terminals Latin America S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
Hanseatic Global Terminals Rotterdam Depot B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Damietta GmbH	Hamburg	EUR	100,00
HGT Inversiones Costa Rica S.A.	San José	CRC	100,00
HL Terminal Holding B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
HL Terminals GmbH	Hamburg	EUR	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungs- anteil in %
HLTH Holding Chile Uno SpA	Santiago de Chile	USD	100,00
HLTH Holding Chile Dos SpA	Santiago de Chile	USD	100,00
Inarpi S.A.	Guayaquil	USD	100,00
Inversiones San Marco Ltda	Santiago de Chile	CLP	100,00
Iquique Terminal Internacional S.A.	Iquique	CLP	100,00
Lighthouse (Italy) S.r.l.	Mailand	EUR	100,00
MECAP SAS	Le Havre	EUR	100,00
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	AED	54,64
Muellaje ITI S.A.	Iquique	CLP	100,00
SEPSA S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) S.A.	Caldera - Puntarenas	CRC	51,00
Sociedad Portuaria Granelera de Caldera (SPGC) S.A.	Caldera - Puntarenas	CRC	51,00
Terminal El Colorado S.A.	Iquique	CLP	100,00
Terminal Las Golondrinas S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
Terminal Marítima de Mazatlán S.A. de C.V	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
TPG Transportes S.A.	Guayaquil	CLP	100,00

**Gemeinschaftsunternehmen****Linien-schiffahrt**

Consorcio Naviero Peruano S.A.	Lima	USD	47,933
Norcoast Logistica S.A.	São Paulo	BRL	50,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungs- anteil in %
<b>Terminal &amp; Infrastruktur</b>			
Damietta Alliance Container Terminals S.A.E.	Damietta	USD	39,00
EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG	Wilhelmshaven	EUR	30,00
Inmobiliaria Sepbio Ltda	Talcahuano	CLP	50,00
J M Baxi Ports & Logistics Private Limited	Mumbai	INR	49,00
Muellaje del Maipo S.A.	San Antonio	USD	50,00
Portuaria Corral S.A.	Santiago de Chile	CLP	50,00
Rail Terminal Wilhelmshaven GmbH	Wilhelmshaven	EUR	50,00
San Antonio Terminal Internacional S.A.	San Antonio	CLP	50,00
San Vicente Terminal Internacional S.A.	Talcahuano	USD	50,00
Servicios Portuarios y Extraportuarios Bio Bio Ltda	Talcahuano	CLP	50,00
Texas Stevedoring Services LLC	Wilmington	USD	50,00
Transportes Fluviales Corral S.A.	Santiago de Chile	CLP	50,00

**Assoziierte Unternehmen****Linien-schiffahrt**

EA Technologies FZCO	Dubai	AED	68,85
Hapag-Lloyd Lanka (Private) Ltd.	Colombo	LKR	40,00

**Terminal & Infrastruktur**

Antofagasta Terminal Internacional S.A.	Antofagasta	CLP	35,00
Djibouti Container Services FZCO	Dschibuti	DJF	38,89
Europe Atlantique Terminal S.A.	Le Havre	EUR	35,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	EUR	25,10





Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungs- anteil in %
Puerto Buenavista S.A.	Cartagena	COP	33,33
Spinelli S.r.l.	Genua	EUR	49,00

**Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen**

Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S.A.	Montevideo	UYU	100,00
EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven Beteiligungsgesellschaft mbH	Wilhelmshaven	EUR	30,00
Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Container (No. 3) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Ships (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Ships Ltd.	Barking	EUR	100,00
HLAG Vessel Holding Limited	Valletta	EUR	100,00
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	EUR	100,00
Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L. i.L.	Montevideo	USD	100,00
UASC Holding (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,95
UASC Vessel Holding Limited	Valletta	EUR	100,00
United Arab Shipping Agency Co. (Egypt) S.A.E.	Alexandria	EGP	49,001
United Arab Shipping Agency Company (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,00
United Arab Shipping Agency Company (Vietnam) Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt	VND	100,00

<sup>1</sup> Weitere 51,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>2</sup> Weitere 42,25 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>3</sup> Weitere 2,07 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>4</sup> Weitere 10,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>5</sup> Weitere 30,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>6</sup> Weitere 25,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>7</sup> Weitere 60,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>8</sup> Weitere 75,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

Hamburg, 4. März 2026

**Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft**

Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Donya-Florence Amer

Dheeraj Bhatia

Mark Frese

Dr. Maximilian Rothkopf



# INFORMATIONEN

## VERSICHERUNG NACH DEN §§ 297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Hamburg, 4. März 2026

### Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Donya-Florence Amer

Dheeraj Bhatia

Mark Frese

Dr. Maximilian Rothkopf

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg

### VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

#### Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzernkapitalflussrechnung, der Konzerneigenkapital-Veränderungsrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden „IFRS Accounting Standards“), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem





Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

#### Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

#### Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ❶ Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Linienschiffahrt“
- ❷ Abgrenzung von Frachterlösen

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ❶ Sachverhalt und Problemstellung
- ❷ Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ❸ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

#### ❶ Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Linienschiffahrt“

❶ In dem Konzernabschluss wird insbesondere der Geschäfts- oder Firmenwert „Linienschiffahrt“ mit einem Betrag von insgesamt EUR 1.765,4 Mio. (6,1 % der Bilanzsumme bzw. 9,8 % des Eigenkapitals) unter dem Bilanzposten „Geschäfts- oder Firmenwerte“ ausgewiesen. Geschäfts- oder Firmenwerte werden einmal jährlich oder anlassbezogen von der Gesellschaft einem Werthaltigkeitstest unterzogen, um einen möglichen Abschreibungsbedarf zu ermitteln. Der Werthaltigkeitstest erfolgt auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Linienschiffahrt“, der ein Geschäfts- oder Firmenwert zugeordnet ist. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Linienschiffahrt“ inklusive des Geschäfts- oder Firmenwerts dem entsprechenden erzielbaren Betrag gegenübergestellt. Die Ermittlung des erzielbaren Betrags erfolgt grundsätzlich anhand des Nutzungswerts. Grundlage der Bewertung ist dabei regelmäßig der Barwert künftiger Cashflows der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Linienschiffahrt“. Die Barwerte werden mittels Discounted-Cashflow Modellen ermittelt. Dabei bildet die verabschiedete Mittelfristplanung des Konzerns den Ausgangspunkt, die mit Annahmen über langfristige Wachstumsraten fortgeschrieben wird. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der branchenspezifischen gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten. Als Ergebnis des Werthaltigkeitstests wurde für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Linienschiffahrt“ kein Wertminderungsbedarf festgestellt.





Das Ergebnis dieser Bewertung ist in hohem Maße von der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der künftigen Cashflows, insbesondere beeinflusst durch die erwartete Frachtrate, der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Linienschiffahrt“, des verwendeten Diskontierungssatzes, der Wachstumsrate sowie weiteren Annahmen abhängig und dadurch mit einer erheblichen Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der Bewertung war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Durchführung des Werthaltigkeitstests für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Linienschiffahrt“ nachvollzogen. Nach Abgleich der bei der Berechnung verwendeten künftigen Cashflows mit der verabschiedeten Mittelfristplanung des Konzerns haben wir die Angemessenheit der Berechnung insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen, auch im Hinblick auf die erwartete Frachtrate beurteilt. Zudem haben wir die sachgerechte Berücksichtigung der Kosten von Konzernfunktionen beurteilt. Hinsichtlich des verwendeten Diskontierungszinssatzes haben wir uns mit den bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parametern beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen. Die in dem Werthaltigkeitstest verwendete Wachstumsrate haben wir auf Plausibilität geprüft. Um den bestehenden Prognoseunsicherheiten Rechnung zu tragen, haben wir die von der Gesellschaft erstellten Sensitivitätsanalysen nachvollzogen. Dabei haben wir festgestellt, dass der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Linienschiffahrt“ inklusive des zugeordneten Geschäfts- oder Firmenwerts unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen ausreichend durch die diskontierten künftigen Cashflows gedeckt ist.

Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen auch innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Geschäfts- oder Firmenwerten sind in den Abschnitten „Konsolidierungsgrundsätze und -methoden“, „Bilanzierung und Bewertung“ und „Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sowie in der Textziffer „10“ des Konzernanhangs enthalten.
- ② Abgrenzung von Frachterlösen
- ① Im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 werden als Umsatzerlöse auch sogenannte Frachterlöse, die aus der Erbringung von Transportaufträgen stammen, erfasst. Die Realisierung von Frachterlösen erfolgt je Transportauftrag (kundenspezifischer Vertrag) über die Dauer dieses Transportauftrags. Die Frachterlöse werden anhand des Leistungsfortschritts berechnet, der sich je Transportauftrag als Verhältnis aus der bis zum Bilanzstichtag bereits angefallenen Dauer zu der gesamten erwarteten Dauer des Transportauftrags ergibt. Es besteht das Risiko für den Konzernabschluss, dass die Frachterlöse im Kontext mit noch nicht beendeten Transportaufträgen nicht stichtagsgenau abgegrenzt sind. Der Konzern hat daher komplexe Systeme und Prozesse zur Ermittlung des Leistungsfortschritts der Transportaufträge implementiert, um eine periodengerechte Erfassung der Frachterlöse zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem den Aufbau, die Einrichtung und die Wirksamkeit der Systeme und Prozesse einschließlich der Kontrollen, mit denen die stichtagsgenaue Abgrenzung der Frachterlöse sichergestellt werden soll, beurteilt. Die vom Konzern angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Realisierung von Frachterlösen haben wir auf ihre Übereinstimmung mit den Vorgaben des IFRS 15 gewürdigt. Zudem haben wir untersucht, ob die vom Konzern definierten Richtlinien zur Erlösabgrenzung von Transportaufträgen für eine periodengerechte Erfassung der Frachterlöse angemessen ausgestaltet sind. Die Verlässlichkeit der für die Abgrenzung von Frachterlösen maßgeblichen Auswertungen aus den rechnungslegungsrelevanten Systemen haben wir beurteilt, indem wir für repräsentativ ausgewählte Stichproben die zugrundeliegenden Unterlagen und die tatsächlichen Daten des Transportauftrags untersucht haben. Dabei haben wir auch die vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinsichtlich des Leistungsfortschritts und der Gesamtfahrzeit zum Bilanzstichtag gewürdigt.

Wir konnten uns davon überzeugen, dass die Vorgehensweise des Konzerns zur Abgrenzung der Frachterlöse insgesamt angemessen ist.

- ③ Die Angaben des Konzerns zur Abgrenzung von Frachterlösen sind in dem Abschnitt „Realisierung von Umsatzerlösen und Vertragsverbindlichkeiten“ sowie in der Textziffer „1“ des Konzernanhangs enthalten.

#### Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:



- die in Abschnitt „Erklärung zur Unternehmensführung“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- die in Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ des Konzernlageberichts enthaltene nichtfinanzielle Erklärung zur Erfüllung der §§ 289b bis 289e HGB und der §§ 315b bis 315c HGB

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

#### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie

sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die

Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

#### Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden





könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Teilbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht.

Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern





einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

## SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

### Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

#### Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei hapagloydag-2025-12-31-1-de.xbri enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder

auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

#### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers des Konzernabschlusses für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätsmanagementsystem des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

### Verantwortung des Abschlussprüfers des Konzernabschlusses für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie





- erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
  - beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
  - beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
  - beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

#### Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 30. April 2024 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses gewählt. Wir wurden am 22. Oktober 2025 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2025 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

#### HINWEIS AUF EINEN SONSTIGEN SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB“ und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

#### VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Christoph Fehling.

Hamburg, den 13. März 2026

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Björn Seidel      Christoph Fehling  
Wirtschaftsprüfer    Wirtschaftsprüfer





# PRÜFUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTS-PRÜFERS ÜBER EINE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT IN BEZUG AUF DIE KONZERNNACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG

An die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg

## PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben die im Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ des Konzernlageberichts, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, enthaltene Konzernnachhaltigkeitserklärung der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, (im Folgenden die „Gesellschaft“) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 (im Folgenden die „Konzernnachhaltigkeitserklärung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die Konzernnachhaltigkeitserklärung wurde zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022 / 2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020 / 852 sowie der §§ 289b bis 289e HGB und der §§ 315b bis 315c HGB an eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung aufgestellt.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die beigefügte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020 / 852, des § 315c

ivm. §§ 289c bis 289e HGB an eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist. Dieses Prüfungsurteil schließt ein, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen,

- dass die beigefügte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) entspricht, einschließlich dass der vom Unternehmen durchgeführte Prozess zur Identifizierung von Informationen, die in die Konzernnachhaltigkeitserklärung aufzunehmen sind (die Wesentlichkeitsanalyse), nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der im Abschnitt „Methodik der Wesentlichkeitsanalyse“ der Konzernnachhaltigkeitserklärung aufgeführten Beschreibung steht, bzw.
- dass die im Abschnitt „Konsolidierte Angaben nach Artikel 8 der Taxonomie Verordnung“ der Konzernnachhaltigkeitserklärung enthaltenen Angaben nicht in allen wesentlichen Belangen Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020 / 852 entsprechen.

## GRUNDLAGE FÜR DAS PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000

(Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung“ weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.





## VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DIE KONZERNNACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Konzernnachhaltigkeitserklärung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

## INHÄRENTE GRENZEN BEI DER AUFSTELLUNG DER KONZERNNACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG

Die CSRD sowie die einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Demzufolge haben die gesetzlichen Vertreter im Abschnitt „Allgemeine Informationen“ und „Konsolidierte Angaben nach Artikel 8 der Taxonomie Verordnung“ der Konzernnachhaltigkeitserklärung ihre Auslegungen solcher Formulierungen und Begriffe angegeben. Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegungen. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

## VERANTWORTUNG DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DER KONZERNNACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt

worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zur Konzernnachhaltigkeitserklärung beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung.
- identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die





gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.

- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

### ZUSAMMENFASSUNG DER VOM WIRTSCHAFTSPRÜFER DURCHGEFÜHRTEN TÄTIGKEITEN

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir unter anderem:

- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern in der Konzernnachhaltigkeitserklärung dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
- die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
- die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung beurteilt.

- die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter in Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten.
- analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung durchgeführt.
- Standortbesuche durchgeführt.
- die Darstellung der Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt.
- den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt.

### VERWENDUNGSBESCHRÄNKUNG FÜR DEN VERMERK

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt wurde und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung, Sorgfaltspflicht oder Haftung.

Hamburg, den 13. März 2026

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Christoph Fehling  
Wirtschaftsprüfer

Björn Seidel  
Wirtschaftsprüfer





## FINANZKALENDER

### 13. Mai 2026

Quartalsfinanzbericht erstes Quartal 2026

### 20. Mai 2026

Ordentliche Jahreshauptversammlung

### 13. August 2026

Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2026

### 13. November 2026

Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2026

## IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG

Ballindamm 25

20095 Hamburg

 [www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)

### Investor Relations

Telefon: +49 40 3001 3705

E-Mail: [ir@hlag.com](mailto:ir@hlag.com)

### Konzernkommunikation

Telefon: +49 40 3001 2529

E-Mail: [presse@hlag.com](mailto:presse@hlag.com)

### Beratung, Konzept und Layout

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation

Berichtsmanufaktur GmbH, Hamburg

 [www.berichtsmanufaktur.de](http://www.berichtsmanufaktur.de)





[www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)