



Quartalsfinanzbericht

1. Januar bis 31. März 2026

INHALT

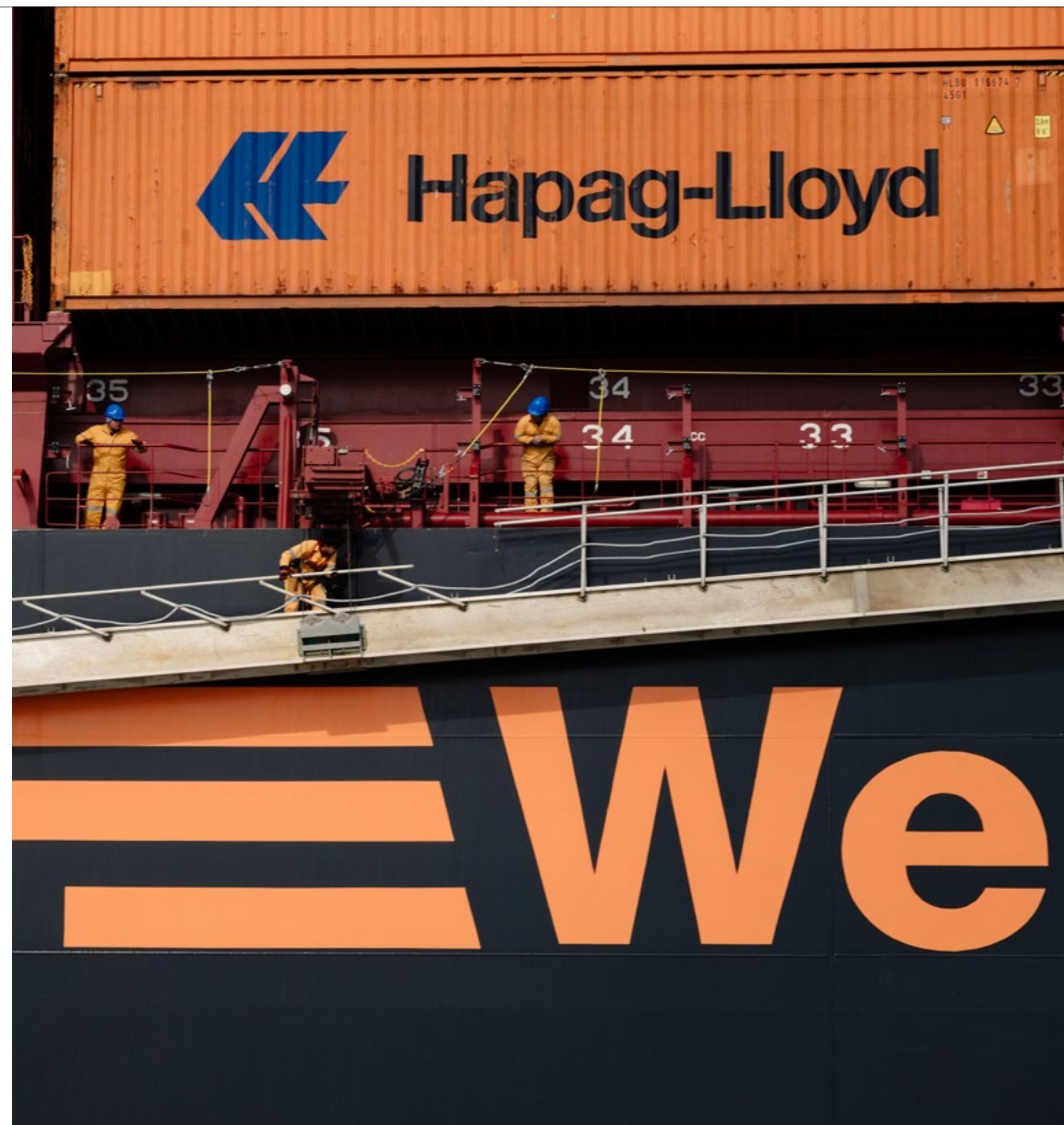
- 3 KENNZAHLENÜBERSICHT
- 4 HIGHLIGHTS Q1 2026
- 5 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT
 - 5 Geschäftstätigkeit
 - 5 Wesentliche Entwicklungen
 - 7 Wirtschaftsbericht
 - 8 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 14 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht
- 17 VERKÜRZTER KONZERNZWISCHENABSCHLUSS
 - 17 Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
 - 17 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
 - 18 Konzernbilanz
 - 19 Konzernkapitalflussrechnung
 - 20 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung
 - 21 Verkürzter Konzernanhang
 - 21 Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
 - 23 Segmentberichterstattung
 - 25 Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
 - 25 Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz
 - 28 Sonstige Erläuterungen
 - 29 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 30 FINANZKALENDER 2026
- 30 IMPRESSUM

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

 Zur Inhaltsübersicht

 Zurück zum Kapitelanfang

 Im Bericht navigieren





KENNZAHLENÜBERSICHT

		Q1 2026	Q1 2025	Veränderung absolut
Segment Linienschifffahrt				
Anzahl der Schiffe ¹	TTEU	302	308	-6
Kapazität der Schiffe ¹	TTEU	2.454	2.421	33
Kapazität der Container ¹	TTEU	3.641	3.719	-78
Frachtrate	USD/TTEU	1.330	1.471	-141
Transportmenge	TTEU	3.203	3.225	-22
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.081	4.959	-878
EBITDA	Mio. EUR	382	1.014	-632
EBIT	Mio. EUR	-149	448	-597
Segment Terminal & Infrastruktur				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	144	104	40
EBITDA	Mio. EUR	40	34	7
EBIT	Mio. EUR	15	14	1
Konzern Finanzkennzahlen				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.201	5.052	-851
EBITDA	Mio. EUR	422	1.048	-626
EBIT	Mio. EUR	-134	463	-597
Konzernergebnis	Mio. EUR	-219	446	-665
Ergebnis je Aktie	EUR	-1,25	2,51	-3,77
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	428	1.171	-743

		Q1 2026	Q1 2025	Veränderung absolut
Konzern Renditekennzahlen				
EBITDA-Marge	%	10,0	20,7	-10,7
EBIT-Marge	%	-3,2	9,2	-12,4
ROIC	%	-3,2	8,9	-12,1
Konzern Bilanzkennzahlen				
		31.3.2026	31.12.2025	Veränderung absolut
Eigenkapital	Mio. EUR	18.323	17.987	336
Eigenkapitalquote	%	61,3	62,2	-0,9
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	6.508	6.387	121
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. EUR	3.337	3.475	-138
Nettoverschuldung	Mio. EUR	1.175	1.028	147

¹ Stichtagswerte zum jeweiligen Quartalsende

² Berechnung auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar

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

Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 13. Mai 2026 veröffentlicht.



HIGHLIGHTS Q1 2026

- Ein herausforderndes Marktumfeld sowie operative Störungen prägten das erste Quartal 2026 und belasteten die Umsatz- und Ergebnisentwicklung.
- Die Umsatzerlöse im Konzern gingen auf 4,2 Mrd. EUR zurück (Vorjahreszeitraum: 5,1 Mrd. EUR), was auf niedrigere Frachtraten sowie negative Wechselkurseffekte zurückzuführen ist.
- Das Konzern-EBITDA lag bei 422 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.048 Mio. EUR) und das Konzern-EBIT bei -134 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 463 Mio. EUR).
- Wetterbedingte Störungen zum Jahresanfang sowie die de facto Sperrung der Straße von Hormus Ende Februar führten im Segment Linienschifffahrt zu einem leichten Rückgang der Transportmenge um 0,7 % auf 3,2 Mio. TEU und zu steigenden Transportkosten vor Währungseffekten gegenüber dem Vorjahreszeitraum.
- Gleichzeitig führte ein generell niedriges Frachtratenniveau zu einem Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate um 9,5 % auf 1.330 USD / TEU.
- Entsprechend verzeichnete das Segment Linienschifffahrt im ersten Quartal 2026 einen Rückgang des EBITDA auf 382 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.014 Mio. EUR) und des EBIT auf -149 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 448 Mio. EUR).
- Im Segment Terminal & Infrastruktur stieg hingegen der Umsatz im ersten Quartal 2026 insbesondere aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung des Containergeschäfts der J M Baxi auf 144 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 104 Mio. EUR). Gleichzeitig stieg das Segment-EBITDA auf 40 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 34 Mio. EUR) und das Segment-EBIT auf 15 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14 Mio. EUR).
- Der Free Cashflow im Konzern war mit 346 Mio. EUR erneut positiv (Vorjahreszeitraum: 528 Mio. EUR) und die Liquiditätsreserve war gegenüber dem 31. Dezember 2025 nahezu unverändert bei 6,0 Mrd. EUR.
- Vor dem Hintergrund des anhaltend komplexen geopolitischen Umfelds erwarten wir für das Geschäftsjahr 2026 unverändert 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 zuständigen Aufsichtsbehörden.



Transportmenge
3,2 Mio. TEU (-0,7 %)

Umsatz
4,2 Mrd. EUR
VJ: 5,1 Mrd. EUR

EBITDA
422 Mio. EUR
VJ: 1.048 Mio. EUR

EBIT
-134 Mio. EUR
VJ: 463 Mio. EUR

Free Cashflow
346 Mio. EUR
VJ: 528 Mio. EUR

Eigenkapital
18,3 Mrd. EUR
VJ: 18,0 Mrd. EUR

Liquiditätsreserve
6,0 Mrd. EUR
VJ: 6,0 Mrd. EUR





KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

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 ist Hapag-Lloyd ein global agierender Terminalbetreiber. Die Geschäftsaktivitäten sind daher in die Segmente Linien-schiffahrt sowie Terminal & Infrastruktur gegliedert.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN

Flotten- und Kapazitätsentwicklung

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 31. März 2026 aus 302 Containerschiffen (31. Dezember 2025: 301) mit einer Transportkapazität von 2,5 Mio. TEU (31. Dezember 2025: 2,4 Mio. TEU). Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. März 2026 60 % der Flotte im Eigentum (31. Dezember 2025: 60 %).

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste per 31. März 2026 32 Neubauten mit einer Stellplatzkapazität von insgesamt 349 TTEU, die bis 2029 ausgeliefert werden sollen.

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum 31. März 2026 über 2,1 Mio. (31. Dezember 2025: 2,1 Mio.) eigene und gemietete Container mit einer Kapazität von 3,6 Mio. TEU (31. Dezember 2025: 3,7 Mio. TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 31. März 2026 69 % (31. Dezember 2025: 69 %).

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	31.3.2026	31.12.2025	31.3.2025
Anzahl der Schiffe	302	301	308
davon			
Eigene Schiffe ¹	135	135	133
Gecharterte Schiffe	167	166	175
Kapazität der Schiffe (TTEU)	2.454	2.450	2.421
Kapazität der Container (TTEU)	3.641	3.708	3.719

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption / -verpflichtung zum Laufzeitende

Liniennetzwerk

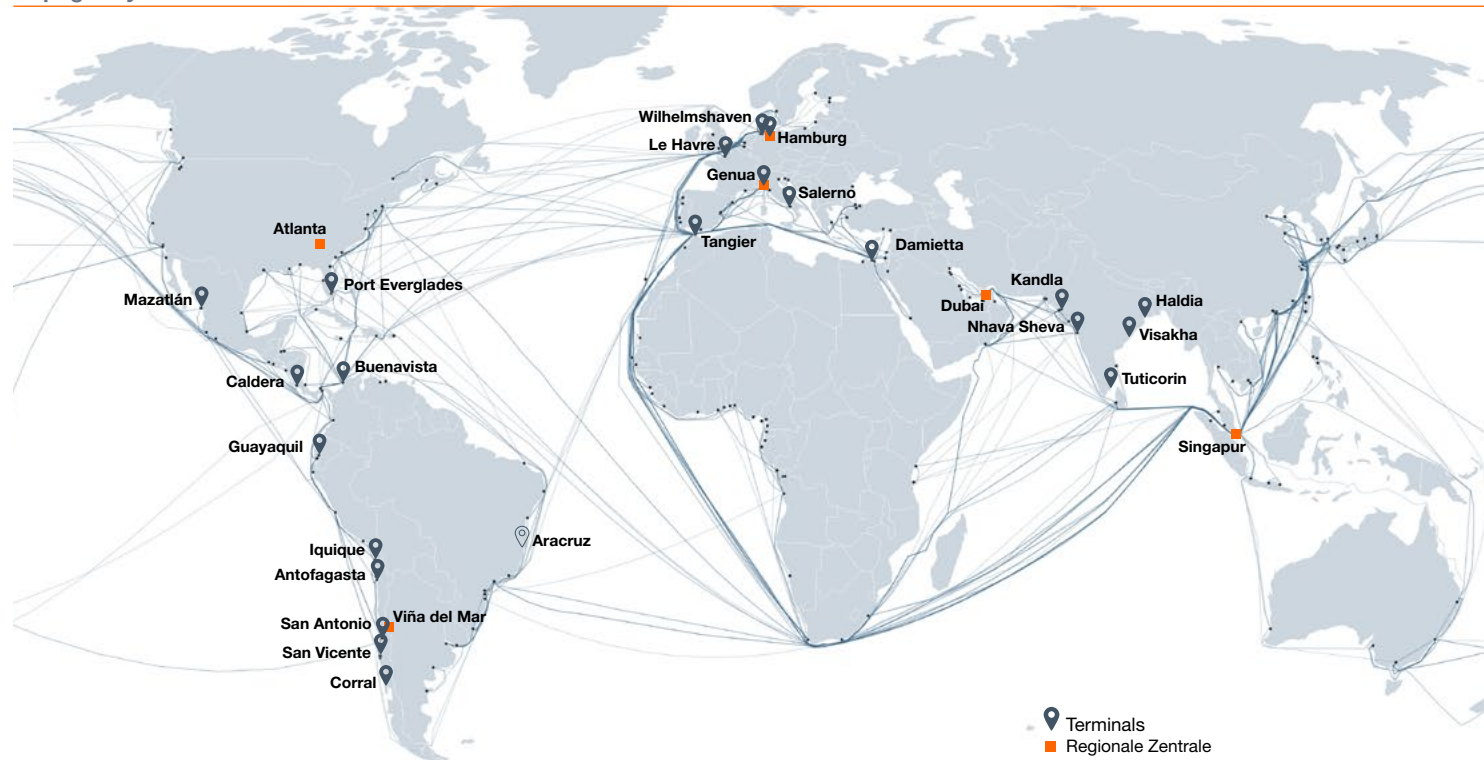
Vereinbarungen über die gemeinsame Nutzung von Schiffen („Vessel Sharing Agreements“) sowie Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerlinienschiffahrt, da sie ein umfassenderes Angebot an Liniendiensten ermöglichen und durch die bessere Auslastung zur Reduzierung von Stückkosten und Treibhausgasemissionen beitragen. Hapag-Lloyd kooperiert mit Maersk auf den bedeutenden Ost-West-Fahrtgebieten in der Gemini Cooperation. Das Hub-and-Spoke-Netzwerk verbindet große interkontinentale Dienste mit regionalen Shuttles und zeichnet sich durch eine branchenführende Fahrplanzuverlässigkeit aus.

Das Servicenetzwerk umfasste zum 31. März 2026 133 Dienste (31. Dezember 2025: 133 Dienste).





Hapag-Lloyd Liniennetzwerk und Terminals



Terminalbeteiligungen

Hapag-Lloyd hielt seit 2023 eine Minderheitsbeteiligung an dem indischen Terminalbetreiber und Logistikunternehmen J M Baxi Ports & Logistics Limited (J M Baxi). Am 5. Februar 2026 wurde das Containerterminalgeschäft von J M Baxi in die neu gegründete J M Baxi

Container Holdings Private Limited (JM BCH) eingebracht, an der Hapag-Lloyd nun mittelbar 51 % der Kapital- und Stimmrechtsanteile hält. Entsprechend wurden diese Aktivitäten im ersten Quartal 2026 erstmals vollkonsolidiert, während weitere aus der Transaktion

hervorgegangene Beteiligungen weiterhin nach der Equity-Methode bilanziert werden. Die Transaktion stärkt die strategische Position von Hapag-Lloyd im Wachstumsmarkt Indien.

Darüber hinaus nahm im Februar 2026 das neu errichtete Containerterminal in Damietta, Ägypten, an dem Hapag-Lloyd mittelbar mit 39 % beteiligt ist, den operativen Betrieb auf. Das primär auf Transshipment ausgerichtete Terminal mit einer geplanten Kapazität von bis zu 3,3 Mio. TEU stärkt die Position von Hapag-Lloyd im östlichen Mittelmeerraum und stellt eine wesentliche Erweiterung des globalen Terminalportfolios dar.

Zum 31. März 2026 war Hapag-Lloyd im Segment Terminal & Infrastruktur an 24 Seehafenterminals in Europa, Lateinamerika, USA, Indien und Nordafrika beteiligt.

Geplante Übernahme von ZIM Integrated Shipping Services Ltd.

Am 16. Februar 2026 hat Hapag-Lloyd eine Vereinbarung zum Erwerb der weltweit zehntgrößten Containerlinienreederei, ZIM Integrated Shipping Services Ltd. (ZIM), für 4,2 Mrd. USD unterzeichnet. Durch die Übernahme würde Hapag-Lloyd seine Position als fünftgrößte Linienreederei weltweit weiter stärken. Am 30. April 2026 haben die ZIM-Aktionäre der Übernahme im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung zugestimmt. Der Vollzug der Transaktion steht weiterhin unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Aufsichtsbehörden, mit der bis zum Ende des laufenden Geschäftsjahres gerechnet wird.





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 Wirtschaft der Volksrepublik China ist in den ersten drei Monaten des Jahres 2026 um 5,0 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum gewachsen. Der Export von Gütern stieg um 11,9 %, während die Importe um 19,6 % gegenüber dem ersten Quartal 2025 zulegten. Letzteres ist jedoch auch bedingt durch ein schwaches Vergleichsquartal, in dem die Importe um 6,0 % zurückgegangen waren (National Bureau of Statistics of China, April 2026). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa.

Die US-Wirtschaft wuchs im ersten Quartal 2026 gegenüber dem ersten Quartal 2025 um 2,7 %. In den ersten beiden Monaten des Jahres 2026 gingen die Importe von Gütern gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 13,3 % zurück. Der deutliche Rückgang ist teilweise auf das außerordentlich hohe Importvolumen im ersten Quartal 2025 zurückzuführen, als die Importe in Erwartung höherer Einfuhrzölle um 23,7 % angestiegen waren. Die Exporte erhöhten sich in den ersten beiden Monaten 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 13,6 % (U.S. Department of Commerce, April 2026).

Die EU verzeichnete im ersten Quartal 2026 ein Wirtschaftswachstum von 1,0 % gegenüber dem ersten Quartal 2025. In den ersten beiden Monaten des Jahres 2026 ging der Außenhandel der EU deutlich zurück. Der Export von Gütern aus der EU reduzierte sich

um 9,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, insbesondere aufgrund geringerer Exporte in die USA. Die Importe von Gütern gingen im gleichen Zeitraum um 6,6 % zurück (Eurostat, April 2026).

Der Preis für Rohöl der Sorte Brent lag am 31. März 2026 bei 118,35 USD pro Barrel und somit 94,5 % über dem Jahresschlusskurs 2025 von 60,85 USD pro Barrel. Der starke Anstieg ab März 2026 ist durch den Konflikt im Nahen Osten begründet. Der Preis für schwefelarmes Bunkeröl (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam) stieg dementsprechend ebenfalls deutlich an. Am 31. März 2026 lag der Preis bei 675 USD pro Tonne und damit um 81,5 % über dem Jahresendpreis 2025 von 372 USD pro Tonne (S&P Global Commodity Insights).

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

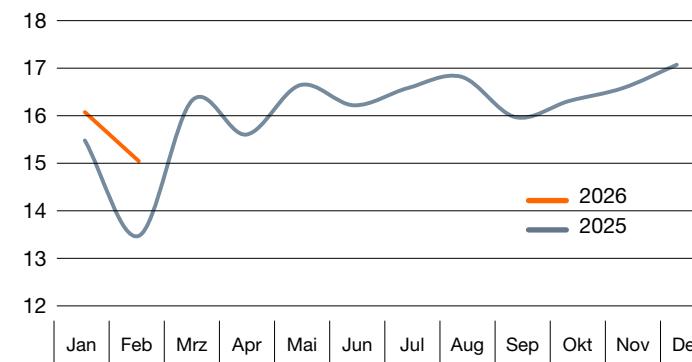
Die beiden Segmente Linienschifffahrt und Terminal & Infrastruktur werden im Wesentlichen von den gleichen volkswirtschaftlichen Entwicklungen, insbesondere dem internationalen Handel, bestimmt.

Die weltweite Containertransportmenge ist in den ersten beiden Monaten 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 7,5 % gestiegen (CTS, April 2026). Dieses kräftige Wachstum ist zum Teil auf einen kalendarischen Effekt zurückzuführen, da das chinesische Neujahresfest in diesem Jahr später im Februar lag. Während der Feiertage sinkt das Exportvolumen aus China traditionell deutlich. Infolge der zeitlichen Verschiebung verzeichneten die chinesischen Exporte im Februar gegenüber dem Vorjahr daher teilweise zweistellige Zuwachsraten.

Das Transportvolumen zwischen Europa und Lateinamerika sowie Nordamerika entwickelte sich hingegen stabil bis leicht rückläufig.

Monatliche globale Containertransportmengen

in Mio. TEU



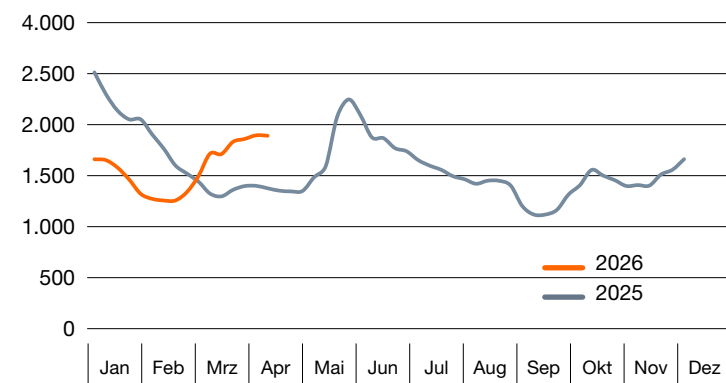
Quelle: CTS, April 2026

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), der die Entwicklung der Spot-Frachtraten auf den wichtigsten Handelsrouten ab Shanghai abbildet, lag zu Jahresbeginn unter dem Vorjahresniveau. Im Zuge des deutlichen Anstiegs der Ölpreise und der damit verbundenen höheren Transportkosten infolge des Konflikts im Nahen Osten verzeichnete der Index im März jedoch einen spürbaren Anstieg. Im April bewegte sich der SCFI anschließend auf einem vergleichsweise stabilen Niveau.





Entwicklung des Shanghai Containerized Freight Index in USD/TEU



Quelle: Shanghai Shipping Exchange, April 2026



ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- Im ersten Quartal 2026 führten ein angespanntes Branchenumfeld und eine gedämpfte Nachfrage zu rückläufigen Frachtraten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.
- Operative Störungen in Seehäfen sowie der Nahostkonflikt führten zu Umroutungen, Verzögerungen und längeren Transitzeiten, erhöhten die operativen Kosten und wirkten damit ergebnisbelastend.
- Konzern-EBIT liegt mit –134,4 Mio. EUR unter dem Vorjahreszeitraum.

Geschäftsverlauf Hapag-Lloyd Konzern

Im ersten Quartal 2026 verzeichnete der Konzern einen Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und eine Transportmenge auf Vorjahresniveau. Der Geschäftsverlauf war maßgeblich durch die Auswirkungen wetterbedingter Störungen in verschiedenen Seehäfen geprägt. Operative Einschränkungen führten zu Verzögerungen und zusätzlichen Kosten, die das Ergebnis belasten. Ferner kam es aufgrund des Nahostkonflikts zu Umroutungen mit verlängerten Transitzeiten, die zu weiteren Kostenbelastungen führten. Das Marktumfeld blieb weiterhin durch anhaltende geopolitische Spannungen insgesamt herausfordernd, was die Nachfrageentwicklung dämpfte. Der Hapag-Lloyd Konzern erwirtschaftete demzufolge im ersten Quartal 2026 mit –218,6 Mio. EUR ein geringeres Konzernergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (445,9 Mio. EUR).


Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q1 2026	Q1 2025
Umsatzerlöse	4.200,9	5.051,6
Transport- und Terminalaufwendungen	–3.382,3	–3.586,5
Personalaufwendungen	–267,0	–275,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–556,2	–585,3
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–128,9	–140,9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	–133,5	463,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	–0,9	–0,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	–134,4	462,8
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	–36,6	–9,9
Ertragsteuern	–47,6	–7,1
Konzernergebnis	–218,6	445,9
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	–220,3	441,7
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	1,6	4,2
Unverwässertes/ Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	–1,25	2,51
EBITDA	421,8	1.048,2
EBITDA-Marge (%)	10,0	20,7
EBIT	–134,4	462,8
EBIT-Marge (%)	–3,2	9,2



Umsatzerlöse im Konzern

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 850,6 Mio. EUR auf 4.200,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.051,6 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 16,8 % entspricht. Diese Entwicklung ergab sich im Wesentlichen durch die gesunkene durchschnittliche Frachtrate (-9,5 %) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, während das Transportvolumen auf Vorjahresniveau lag (-0,7 %). Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich zudem ebenfalls mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Umsatzerlöse um 0,3 Mrd. EUR bzw. 7,5 % ergeben. Weitere Ausführungen zu den Umsatzerlösen finden sich im Abschnitt  „Ertragslage in den Segmenten“ wieder.

Operative Aufwendungen im Konzern

Die Transport- und Terminalaufwendungen sind im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 um 204,2 Mio. EUR auf 3.382,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.586,5 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang von 5,7 % entspricht. Dies ergab sich insbesondere durch die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transport- und Terminalaufwendungen um 4,9 % ergeben. Dieser Anstieg ist vor allem auf den Konflikt im Nahen Osten sowie weitere operative Störungen in lokalen Seehäfen zurückzuführen.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 erhöhten sich die Abschreibungen um 29,1 Mio. EUR auf 556,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 585,3 Mio. EUR). Bereinigt um die Wechselkursveränderung hätte sich ein Anstieg von 29,9 Mio. EUR ergeben. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Abschreibungen für neue Schiffe und Container. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den Leasingvermögenswerten (im Wesentlichen

Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 298,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 318,6 Mio. EUR).

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis setzt sich aus den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 244,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 306,6 Mio. EUR) sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen mit einem Betrag von 116,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 165,7 Mio. EUR) zusammen. Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (72,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 64,6 Mio. EUR), Wechselkursverluste (86,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 158,3 Mio. EUR), Aufwendungen für Honorare, Beratung und Gutachten (18,2 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 11,5 Mio. EUR) sowie Büro- und Verwaltungskosten (15,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 14,2 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten im Wesentlichen Erträge aus aktivierten Eigenleistungen (10,0 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 11,9 Mio. EUR) sowie Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten (10,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 7,2 Mio. EUR).

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2026 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf -36,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -9,9 Mio. EUR)*. Der Anstieg der Zinsaufwendungen auf 106,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 88,3 Mio. EUR)* ergab sich im Wesentlichen aus unrealisierten Kursverlusten aus Derivaten für die Dividendensicherung und höheren Zinsen und ähnlichen Aufwendungen an Banken. Der Rückgang der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge auf 70,3 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.

(Vorjahreszeitraum: 78,4 Mio. EUR)* resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Volumen an Geldmarktgeschäften sowie einem geringeren durchschnittlichen Zinssatz. Die Geldmarktgeschäfte erzielten Zinserträge in Höhe von 31,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 58,6 Mio. EUR). Die Zinserträge aus den Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ beliefen sich auf 17,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 19,0 Mio. EUR).

Ertragsteuern

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 ergab sich ein Aufwand für Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 47,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7,1 Mio. EUR). Die Veränderung von 40,5 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf die Entwicklung der latenten Steuern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Während die laufenden Ertragsteuern hauptsächlich als Folge von im Vergleich zum Vorjahr verminderten realisierten Fremdwährungs- und Kurseffekten im Bereich der inländischen Kapitalanlagen außerhalb der Tonnagebesteuerung auf 17,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 45,1 Mio. EUR) gesunken sind, ist ein deutlicher Anstieg des Aufwands aus latenten Steuern in Höhe von 30,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: latenter Steuerertrag 38,0 Mio. EUR) zu verzeichnen. Dieser Anstieg des latenten Steueraufwands resultiert im Wesentlichen aus der Bildung von passiven latenten und dem Verbrauch aktiver latenter Steuern aufgrund von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen, die zu temporären Differenzen in der steuerlichen Bemessungsgrundlage führen.

Konzernergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von -218,6 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 445,9 Mio. EUR).





Ertragslage in den Segmenten

Segment Linienschifffahrt

Gewinn- und Verlustrechnung Linienschifffahrt

Mio. EUR	Q1 2026	Q1 2025
Umsatzerlöse	4.081,3	4.959,0
Transportaufwendungen	-3.355,5	-3.568,2
davon		
Brennstoffe und Emissionen	-549,6	-693,0
Handling und Haulage	-1.717,3	-1.815,7
Container und Repositionierung ¹	-475,6	-449,5
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	-613,1	-651,7
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	-	41,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-530,7	-565,6
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-343,6	-376,9
EBITDA	382,1	1.013,9
EBITDA-Marge (%)	9,4	20,4
EBIT	-148,6	448,3
EBIT-Marge (%)	-3,6	9,0

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

² 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.

Operative Entwicklung Linienschifffahrt

Transportmenge pro Fahrtgebiet^{1,2}

TTEU	Q1 2026	Q1 2025
Asien – Europa	919	943
Asien – Amerika	1.190	1.182
Europa – Amerika	613	682
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	482	419
Gesamt	3.203	3.225

¹ Ab dem ersten Quartal 2026 wird die Kennzahl anhand der Transportaufträge nach Erreichen des Ladehafens in der jeweiligen Berichtsperiode errechnet. Zuvor basierte die Kennzahl auf abgeschlossenen Schiffsreisen. Die Vorjahresangaben wurden im Zuge dieser Umstellung angepasst.

² Im ersten Quartal 2026 wurden die Fahrtgebiete „Atlantik“ in „Europa – Amerika“ und „Pazifik“ in „Asien – Amerika“ umbenannt. Das Fahrtgebiet Intra Amerika wird nicht länger dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“ zugeordnet, sondern dem Fahrtgebiet „Asien – Amerika“. Die Anpassung erfolgte aufgrund der intern geänderten Abgrenzung der Fahrtgebiete. Die Vorjahresangabe berücksichtigt die Anpassung der Fahrtgebiete.

Die Transportmenge lag im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 mit 3.203 TTEU (Vorjahreszeitraum: 3.225 TTEU) nahezu auf dem Vorjahresniveau (-0,7 %). Der Rückgang des Transportvolumens ist insbesondere auf wetterbedingte operative Beeinträchtigung und geopolitische Einflüsse zurückzuführen. Im Fahrtgebiet Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete stieg die Transportmenge hingegen im Wesentlichen aufgrund einer anhaltend robusten Nachfrage nach Containertransporten und einer Ausweitung der verfügbaren Transportkapazität.

Frachtraten pro Fahrtgebiet^{1,2}

USD / TEU	Q1 2026	Q1 2025
Asien – Europa	1.283	1.373
Asien – Amerika	1.341	1.594
Europa – Amerika	1.421	1.509
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	1.280	1.278
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.330	1.471

¹ Ab dem ersten Quartal 2026 wird die Kennzahl anhand der Transportaufträge nach Erreichen des Ladehafens in der jeweiligen Berichtsperiode errechnet. Zuvor basierte die Kennzahl auf abgeschlossenen Schiffsreisen. Die Vorjahresangaben wurden im Zuge dieser Umstellung angepasst.

² Im ersten Quartal 2026 wurden die Fahrtgebiete „Atlantik“ in „Europa – Amerika“ und „Pazifik“ in „Asien – Amerika“ umbenannt. Das Fahrtgebiet Intra Amerika wird nicht länger dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“ zugeordnet, sondern dem Fahrtgebiet „Asien – Amerika“. Die Anpassung erfolgte aufgrund der intern geänderten Abgrenzung der Fahrtgebiete. Die Vorjahresangabe berücksichtigt die Anpassung der Fahrtgebiete.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.330 USD / TEU und lag damit 9,5 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.471 USD / TEU). Der Rückgang ist insbesondere auf eine schwächere Nachfrage nach Containertransporten und einer gleichzeitig ausreichenden Transportkapazität am Markt zurückzuführen.



Ergebnisentwicklung Linienschifffahrt

Umsatzerlöse

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 sind die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt um 877,7 Mio. EUR auf 4.081,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.959,0 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 17,7 % entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen die Entwicklung des US-Dollars im Vergleich zum Euro, der sich negativ auf die Umsatzerlöse auswirkte. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Umsatzerlöse um 377,5 Mio. EUR bzw. 8,5 % ergeben. Des Weiteren trug im Wesentlichen eine im Vergleich zur Vorjahresperiode geringere durchschnittliche Frachtrate (–9,5 %) zu dem Rückgang bei.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet^{1,2}

Mio. EUR	Q1 2026	Q1 2025
Asien – Europa	1.006,9	1.230,0
Asien – Amerika	1.362,1	1.789,8
Europa – Amerika	744,3	978,5
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	526,7	507,9
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	441,2	452,7
Gesamt	4.081,3	4.959,0

¹ Ab dem ersten Quartal 2026 wird die Kennzahl anhand der Transportaufträge nach Erreichen des Ladehafens in der jeweiligen Berichtsperiode errechnet. Zuvor basierte die Kennzahl auf abgeschlossenen Schiffsreisen. Die Vorjahresangaben wurden im Zuge dieser Umstellung angepasst.

² Im ersten Quartal 2026 wurden die Fahrtgebiete „Atlantik“ in „Europa – Amerika“ und „Pazifik“ in „Asien – Amerika“ umbenannt. Das Fahrtgebiet Intra Amerika wird nicht länger dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“ zugeordnet, sondern dem Fahrtgebiet „Asien – Amerika“. Die Anpassung erfolgte aufgrund der intern geänderten Abgrenzung der Fahrtgebiete. Die Vorjahresangabe berücksichtigt die Anpassung der Fahrtgebiete.

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 ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 um 212,7 Mio. EUR auf 3.355,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.568,2 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 6,0 %. Insbesondere der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro führte zu niedrigeren Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen um 147,3 Mio. EUR bzw. 4,6 % ergeben. Der Anstieg der operativen Kosten ergab sich insbesondere durch den Nahostkonflikt, die damit verbundenen Umrundungen und verlängerten Transitzeiten sowie zusätzlich vereinzelte operative Störungen in verschiedenen Seehäfen.

Die Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 143,4 Mio. EUR auf 549,6 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 693,0 Mio. EUR) und ergaben sich im Wesentlichen durch die Aufwendungen für Brennstoffe. Dies ist im Wesentlichen auf einen auf 485 USD / t gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 im Vergleich zu 553 USD / t im entsprechenden Vorjahreszeitraum sowie eines um 3,7 % auf 1,2 Mio. Tonnen gesunkenen Bunkerverbrauchs zurückzuführen. Die Aufwendungen für CO₂-Emissionszertifikate sind auf 50,8 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 35,3 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im ersten Quartal des Berichtsjahres um 98,4 Mio. EUR auf 1.717,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.815,7 Mio. EUR) gesunken. Dieser Rückgang ist auf die Wechselkursveränderungen aufgrund des schwächeren US-Dollars im Vergleich zum Euro zurückzuführen. Bereinigt um die Wechselkurseffekte hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen um 69,0 Mio. EUR (4,2 %) ergeben. Der Anstieg ist insbesondere auf höhere Lagerkosten für Container und gestiegene Aufwendungen für

Inlandtransporte im Rahmen des Nahostkonflikts zurückzuführen. In diesem Zusammenhang sind auch die Aufwendungen für Container und Repositionierung auf 475,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 449,5 Mio. EUR) gestiegen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) im Berichtszeitraum um 38,6 Mio. EUR auf 613,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 651,7 Mio. EUR) ist im Wesentlichen auf Wechselkursveränderungen zurückzuführen. Bereinigt um Wechselkurseffekte hätten sich die Transportaufwendungen hingegen um 27,0 Mio. EUR (4,6 %) erhöht. Dieser Anstieg resultiert vor allem aus höheren Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen sowie einem gestiegenen Anteil mittelfristig eingecharterter Schiffe und den damit verbundenen operativen Aufwendungen (Nichtleasingkomponenten) gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Abschreibungen

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 sind die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 34,9 Mio. EUR auf 530,7 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 565,6 Mio. EUR). Bereinigt um die Wechselkursveränderung hätte sich ein Anstieg von 22,2 Mio. EUR ergeben, der im Wesentlichen aus den planmäßigen Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 494,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 539,2 Mio. EUR) resultierte.

Operatives Ergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 wurde im Segment Linienschifffahrt ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von –148,6 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 448,3 Mio. EUR).



Segment Terminal & Infrastruktur

Gewinn- und Verlustrechnung Terminal & Infrastruktur

Mio. EUR	Q1 2026	Q1 2025
Umsatzerlöse	143,7	104,0
Terminalaufwendungen	-51,8	-30,8
Personalaufwendungen	-38,6	-32,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-25,5	-19,8
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	3,9	6,5
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-16,6	-13,9
EBITDA	40,5	33,7
EBITDA-Marge (%)	28,2	32,4
EBIT	15,0	14,0
EBIT-Marge (%)	10,4	13,4

Ergebnisentwicklung Terminal & Infrastruktur

Umsatzerlöse

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 143,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 104,0 Mio. EUR) insbesondere durch das Handling von Containern und anderen Frachten erwirtschaftet. Der Anstieg der Umsatzerlöse ist im Wesentlichen auf die seit Februar 2026 bestehende Beherrschung und damit vollkonsolidierte Einbeziehung des Containergeschäftes der J M Baxi Container Holdings Private Limited zurückzuführen.

Operative Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur ergaben sich im ersten Quartal des Berichtsjahres im Wesentlichen durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 51,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 30,8 Mio. EUR) sowie durch Personalaufwendungen mit einem Betrag

von 38,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 32,0 Mio. EUR). Zudem ergaben sich Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 25,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 19,8 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 wurde im Segment Terminal & Infrastruktur ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 15,0 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 14,0 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q1 2026	Q1 2025
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	427,6	1.171,0
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-81,4	-643,3
Free Cashflow	346,2	527,7
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-556,5	-347,9
Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	-210,3	179,8

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 427,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.171,0 Mio. EUR). Der geringere Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist im Wesentlichen bedingt durch ein gesunkenes Ergebnis. Die Veränderung des Working Capitals wirkte sich ebenfalls mindernd auf den operativen Cashflow aus.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 auf insgesamt 81,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 643,3 Mio. EUR). Darin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung sowie für Containerneubauten in Höhe von 125,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 728,1 Mio. EUR). Des Weiteren wurden Mittelabflüsse für Unternehmens- und Beteiligungserwerbe und Kapitaleinlagen in bereits bestehende und unverändert nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen von 14,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 40,3 Mio. EUR) getätigt. Demgegenüber standen im Wesentlichen Zinseinzahlungen in Höhe von 60,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 81,2 Mio. EUR).

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 556,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 347,9 Mio. EUR). Der Mittelabfluss resultiert im Wesentlichen aus Zins- und Tilgungsleistungen aus Verbindlichkeiten für Leasing und Konzessionsvereinbarungen gemäß IFRS 16 in Höhe von 321,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 336,3 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden im ersten Quartal des Geschäftsjahres 207,8 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 125,4 Mio. EUR).



Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	Q1 2026	Q1 2025
Bestand am Anfang der Periode	3.475,1	5.480,6
Wechselkursbedingte Veränderungen	72,0	-212,8
Zahlungswirksame Veränderungen	-210,3	179,8
Bestand am Ende der Periode	3.336,8	5.447,5

Insgesamt ergab sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 ein Zahlungsmittelabfluss von 210,3 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 72,0 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. März 2026 ein Bestand von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 3.336,8 Mio. EUR (31. März 2025: 5.447,5 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 630,3 Mio. EUR (31. März 2025: 671,0 Mio. EUR) und Wertpapiere des Spezialfonds, Termingelder und Zinsforderungen (sonstige finanzielle Vermögenswerte) in Höhe von 1.996,2 Mio. EUR (31. März 2025: 1.951,2 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 5.963,3 Mio. EUR ergab (31. März 2025: 8.069,7 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.3.2026	31.12.2025
Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	6.508,2	6.387,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.336,8	3.475,1
Wertpapiere des Spezialfonds und Zinsen (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.996,2	1.884,3
Nettoverschuldung (+) / Nettoliquidität (-)¹	1.175,2	1.028,1
Frei verfügbare Kreditlinien	630,3	616,7
Eigenkapitalquote (%)	61,3	62,2

¹ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zzgl. Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte) abzgl. Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

Zum 31. März 2026 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 1.175,2 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung am 31. Dezember 2025 in Höhe von 1.028,1 Mio. EUR ist die Nettoverschuldung somit um 147,1 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen durch Entwicklung der Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen im Zusammenhang mit Wechselkurseffekten.

Das Eigenkapital verringerte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2025 um 335,6 Mio. EUR und betrug zum 31. März 2026 18.322,9 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote lag bei 61,3 % (31. Dezember 2025: 62,2 %). Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung im verkürzten Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.3.2026	31.12.2025*
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	21.125,7	20.472,1
davon Anlagevermögen	20.792,0	20.144,9
Kurzfristige Vermögenswerte	8.775,5	8.435,0
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.336,8	3.475,1
Bilanzsumme	29.901,2	28.907,1
Passiva		
Eigenkapital	18.322,9	17.987,3
Fremdkapital	11.578,3	10.919,8
davon langfristige Schulden	5.481,0	5.249,0
davon kurzfristige Schulden	6.097,3	5.670,8
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.508,2	6.387,5
davon langfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	4.853,2	4.752,8
davon kurzfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.655,0	1.634,7
Bilanzsumme	29.901,2	28.907,1

Zum 31. März 2026 stieg die Bilanzsumme des Konzerns von 28.907,1 Mio. EUR zum 31. Dezember 2025 auf 29.901,2 Mio. EUR. Die Veränderung wurde durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte beeinflusst. Zusätzlich trugen insbesondere der Zugang von Anlagevermögen, Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und

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



Konzessionsvereinbarungen sowie eine Erhöhung der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter infolge des Erwerbs der J M Baxi Container Holdings Private Limited (JMBCH) zu dem Anstieg bei. Der USD / EUR-Kurs notierte zum 31. März 2026 bei 1,15 (31. Dezember 2025: 1,18).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 647,1 Mio. EUR auf 20.792,0 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 20.144,9 Mio. EUR) insbesondere durch den Zugang von Anlagevermögen in Höhe von 879,1 Mio. EUR infolge des Erwerbs der JMBCH sowie durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 387,0 Mio. EUR. Neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 185,5 Mio. EUR sowie Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container einschließlich geleisteter Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 96,2 Mio. EUR trugen zu dem Anstieg bei. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 556,2 Mio. EUR wirkten sich gegenläufig aus. Davon entfielen 298,6 Mio. EUR auf Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 335,6 Mio. EUR auf 18.322,9 Mio. EUR an. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den im sonstigen Ergebnis erfassten Effekten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 367,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: Verluste –779,5 Mio. EUR) sowie dem Anstieg der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter infolge des Erwerbs der JMBCH in Höhe von 203,4 Mio. EUR. Das im erwirtschafteten

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

Konzerneigenkapital ausgewiesene Konzernergebnis in Höhe von –218,6 Mio. EUR wirkte diesem Anstieg entgegen (Vorjahreszeitraum: 445,9 Mio. EUR).

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2025 um 658,5 Mio. EUR gestiegen. Dies resultiert vor allem aus dem Zugang von Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen in Höhe von 266,2 Mio. EUR infolge des Erwerbs der JMBCH sowie neu eingegangenen oder verlängerten Charter- und Leasingverträge in Höhe von 150,8 Mio. EUR. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen stichtagsbedingt auf 2.503,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 2.203,8) und trugen damit, ebenso wie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte der Finanzschulden in Höhe von 119,7 Mio. EUR, zu dem Anstieg bei. Planmäßige Tilgungsleistungen in Höhe von 444,0 Mio. EUR kompensierten diesen Anstieg teilweise.

Der Anstieg der passiven latenten Ertragsteuern auf 269,9 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 137,0 Mio. EUR) resultiert aus dem Zugang übernommener passiver latenter Ertragsteuern infolge des Erwerbs der JMBCH in Höhe von 115,9 Mio. EUR sowie auf Währungskurseffekten auf regelbesteuerter Kapitalanlagen.

Für weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten verweisen wir auf die Erläuterungen zur Konzernbilanz im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses.

Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

Das erste Quartal 2026 war von einem herausfordernden und weiterhin angespannten Marktumfeld geprägt. Der Hapag-Lloyd Konzern

verzeichnete im Berichtszeitraum einen Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate im Vergleich zur Vorjahresperiode, während das Transportvolumen nahezu auf Vorjahresniveau lag. Die Geschäftsentwicklung wurde insbesondere durch operative Störungen in verschiedenen Seehäfen beeinflusst. Diese hatten unterschiedliche Ursachen, waren jedoch vor allem auf wetterbedingte Beeinträchtigungen in Europa und Amerika zurückzuführen. Die daraus resultierenden Einschränkungen führten zu Verzögerungen und einem überproportionalen Kosteneffekt, die das Ergebnis belasteten. Zusätzlich kam es infolge des Nahostkonflikts zu Umroutungen, längeren Transitzeiten und weiteren Kostenbelastungen. Die entsprechenden Effekte zeigten sich erst gegen Ende des Quartals und wirkten sich daher nicht in vollem Umfang auf das gesamte erste Quartal aus. Insgesamt dämpften anhaltende geopolitische Spannungen die Nachfrage und belasteten damit auch die Ergebnisentwicklung des Konzerns.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet für das Jahr 2026 ein Weltwirtschaftswachstum von 3,1 %. Die aktuelle Prognose für das Wirtschaftswachstum liegt damit 0,2 %-Punkte unter der Erwartung vom Januar 2026. Der IWF hebt hervor, dass die globale Unsicherheit infolge der geopolitischen Spannungen ein historisch hohes Niveau erreicht habe.





Das Basisszenario des IWF unterstellt, dass der Nahostkonflikt in Umfang und Dauer begrenzt bleibt und die konjunkturellen Auswirkungen für die meisten Industrieländer insgesamt moderater ausfallen dürften als für die meisten Schwellenländer, die stärker von den deutlich gestiegenen Energie- und Rohstoffpreisen betroffen sein dürften. Entsprechend wurde die Wachstumsprognose für die Industrieländer bei 1,8 % belassen, wohingegen für die Entwicklungs- und Schwellenländer das Wachstum um 0,3 %-Punkte auf 3,9 % nach unten korrigiert wurde.

Für die USA prognostiziert der IWF für das Jahr 2026 ein Wirtschaftswachstum von 2,3 % (vorherige Prognose: 2,4 %), das durch die Fiskal- und Geldpolitik unterstützt wird. Aufgrund des Nahostkonflikts wurde die Wachstumsprognose für den Euroraum auf 1,1 % (vorherige Prognose: 1,3 %) und für China auf 4,4 % (vorherige Prognose: 4,5 %) nach unten angepasst.

Trotz der geo- und handelspolitischen Herausforderungen und Unsicherheiten rechnet der Internationale Währungsfonds mit einem Wachstum des Welthandels von 2,8 % im Jahr 2026 (vorherige Prognose: 2,6 %). Der internationale Handel wird weiterhin gestützt durch den Ausbau der Infrastruktur für Künstliche Intelligenz sowie starke Exporte von Dienstleistungen (IWF World Economic Outlook, April 2026).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2027e	2026e	2025	2024	2023
Wachstum Weltwirtschaft	3,2	3,1	3,4	3,4	3,3
Industrienationen	1,7	1,8	1,9	1,8	1,7
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,2	3,9	4,4	4,5	4,4
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,8	2,8	5,1	3,7	0,9

Quelle: IWF World Economic Outlook, April 2026

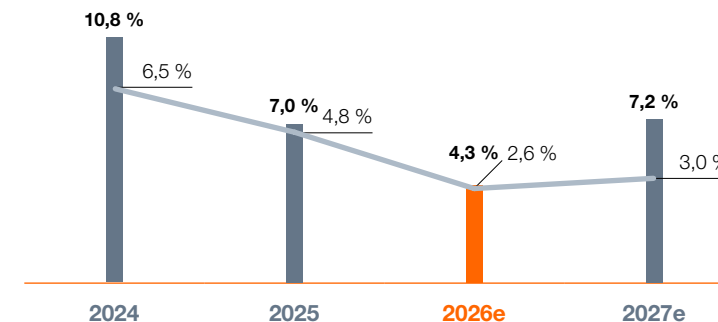
Branchenspezifischer Ausblick

Für das Gesamtjahr 2026 erwarten die Branchenanalysten von Clarksons einen Anstieg der globalen Containertransportmenge um 2,6 % (Clarksons, April 2026), nach einem Zuwachs von 4,8 % im Vorjahr (CTS, April 2026). Die Erwartungen an das Mengenwachstum wurden zuletzt vor dem Hintergrund der Entwicklungen im Nahen Osten leicht nach unten angepasst. Kurzfristig dürfte dies zu deutlichem Druck auf regionale Volumina führen, während gestiegene Energiepreise zusätzlich dämpfende makroökonomische Effekte auf die globalen Handelsrouten haben könnten.

Die Tonnage der bestellten Containerschiffe stieg laut MDS Transmodal bis Ende März 2026 auf 11,2 Mio. TEU (31. Dezember 2025: 10,3 Mio. TEU). Dies entspricht einem Verhältnis von Auftragsbestand zur weltweiten Containerflottenkapazität von 33,8 % (31. Dezember 2025: 31,8 %). Für 2026 prognostiziert der Branchendienst Drewry Schiffsauslieferungen mit einer Gesamtkapazität von 1,7 Mio. TEU, was einem Zuwachs von 4,3 % entsprechen würde. Gleichzeitig wird auch in diesem Jahr keine nennenswerte Verschrottung älterer Schiffe erwartet.

Erwartete Angebots- und Nachfrageentwicklung

in %



■ Nettokapazitätswachstum (in %)

— Wachstum der Containertransportmenge (in %)

Quellen: CTS, April 2026; Clarksons, April 2026; Drewry Container Forecaster Q1 2026

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG erwartet für das laufende Geschäftsjahr 2026 unverändert 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).

Die angespannte Sicherheitslage im Nahen Osten beeinträchtigt derzeit das Liniennetzwerk in der Region und führt weltweit zu erhöhten Brennstoffkosten, die sich in steigenden Transportkosten niederschlagen. Diese Belastungen dürften zumindest teilweise durch höhere durchschnittliche Frachtraten kompensiert werden. Die



Ergebniserwartung basiert ferner auf der Annahme, dass dank der Fokussierung auf Qualität und der branchenführenden Fahrplanteure im Rahmen der Gemini Cooperation die Transportmenge weiter steigt.

Vor dem Hintergrund der sehr volatilen Frachtratenentwicklung und großen geopolitischen Herausforderungen ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet. 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 regulatorischer Freigaben steht.

Wichtige Eckwerte der Prognose 2026

	Ist 2025	Prognose 2026
Konzern-EBITDA	3,6 Mrd. USD 3,2 Mrd. EUR	1,1 bis 3,1 Mrd. USD 0,9 bis 2,6 Mrd. EUR
Konzern- EBIT	1,1 Mrd. USD 1,0 Mrd. EUR	-1,5 bis 0,5 Mrd. USD -1,3 bis 0,4 Mrd. EUR

Risiko- und Chancenbericht

Die bedeutenden Chancen und Risiken sowie deren Einschätzung sind im Geschäftsbericht 2025 erläutert. Die Einschätzung der aufgeführten Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2026 hat sich wie folgt geändert.

Vor dem Hintergrund der geopolitischen Konflikte, wie dem Russland-Ukraine-Krieg und insbesondere der derzeitigen Situation im Nahen Osten, und der Unsicherheit bezogen auf deren weitere Entwicklung,

unter anderem den Umfang bestehender Sanktionen und Embargos und deren unmittelbare Auswirkung auf Versorgungsketten und Industrieproduktion, lassen sich mögliche Folgewirkungen weder hinsichtlich des Ausmaßes noch in Bezug auf die Dauer abschließend abschätzen.

Aufgrund der Volatilität der Rohstoffpreise werden die negativen Auswirkungen eines Anstiegs des Bunkerverbrauchspreises auf die Finanz- und Ertragslage für dieses Risiko, ausgehend von den Prognoseannahmen, nun als kritisch und die Eintrittswahrscheinlichkeit als mittel eingestuft.

Die bedeutsamsten Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns in den verbleibenden Monaten des Geschäftsjahres werden in Bezug auf die geplante und im Prognosebericht dargestellte Geschäftsentwicklung aktuell wie folgt eingeschätzt:

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen
Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Kritisch
Schwankung der Transportmengen	Mittel	Kritisch
Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten	Niedrig	Kritisch
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Mittel	Kritisch
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Mittel	Wesentlich
Risiken aus Beteiligungen	Niedrig	Kritisch

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Quartal des Geschäftsjahres 2026 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

Die Erläuterungen zu Beziehungen und Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen sind in dem Kapitel „Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz“ im verkürzten Konzernanhang des Quartalsfinanzberichts enthalten.





VERKÜRZTER KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

VERKÜRZTE KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2026

Mio. EUR	Q1 2026	Q1 2025
Umsatzerlöse	4.200,9	5.051,6
Transport- und Terminalaufwendungen	-3.382,3	-3.586,5
Personalaufwendungen	-267,0	-275,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-556,2	-585,3
Sonstige betriebliche Erträge ¹	115,9	165,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen ¹	-244,8	-306,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-133,5	463,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ²	-0,9	-0,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-134,4	462,8
Zinserträge und sonstige Finanzerträge ¹	70,3	78,4
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen ¹	-106,9	-88,3
Ergebnis vor Steuern	-171,1	453,0
Ertragsteuern	-47,6	-7,1
Konzernergebnis	-218,6	445,9
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-220,3	441,7
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	1,6	4,2
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	-1,25	2,51

¹ Für eine Erläuterung zur Aufteilung des Postens wird auf den Abschnitt „Änderung der Darstellung von Posten im Abschluss“ verwiesen.

² Der Posten enthält ein Ergebnis aus der Übergangskonsolidierung von J M Baxi Ports & Logistics Limited.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2026

Mio. EUR	Q1 2026	Q1 2025 (angepasst)*
Konzernergebnis	-218,6	445,9
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	5,8	10,1
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	5,8	10,2
Steuereffekt	0,1	-0,1
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt) ^{1*}	391,8	-807,6
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:		
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	4,4	-3,5
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-5,5	12,5
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	9,9	-15,7
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,1	-0,3
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-3,2	0,1
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-0,9	-1,2
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-2,3	1,5
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	-0,2
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, nach Steuern	-5,0	6,0
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, vor Steuern	-7,4	5,6
Steuereffekt	2,4	0,4
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt) ^{1*}	-23,9	28,0
Änderung der Periode	-52,2	28,0
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	28,3	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	370,0	-766,8
Gesamtergebnis	151,4	-320,9
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	153,4	-322,6
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	-2,0	1,8

* Die Vergleichsinformationen wurden unwesentlich angepasst.

¹ 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. März 2026

Mio. EUR	31.3.2026	31.12.2025
Aktiva		
Geschäfts- oder Firmenwerte	2.028,1	1.827,5
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.947,2	1.453,3
Sachanlagen	15.793,0	15.514,9
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	1.023,7	1.349,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	185,0	175,5
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	47,6	42,6
Derivative Finanzinstrumente	0,4	0,2
Ertragsteuerforderungen	5,5	6,8
Aktive latente Ertragsteuern	95,2	102,0
Langfristige Vermögenswerte	21.125,7	20.472,1
Vorräte	715,1	577,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.097,1	1.966,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.339,3	2.186,6
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	169,2	120,0
Derivative Finanzinstrumente	10,6	16,1
Ertragsteuerforderungen	107,3	93,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.336,8	3.475,1
Kurzfristige Vermögenswerte	8.775,5	8.435,0
Summe Aktiva	29.901,2	28.907,1

Mio. EUR	31.3.2026	31.12.2025
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	15.435,1	15.667,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-177,0	-550,7
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	18.071,3	17.930,3
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	251,6	57,0
Eigenkapital	18.322,9	17.987,3
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	213,2	218,8
Sonstige Rückstellungen	140,2	136,4
Finanzschulden	2.281,6	2.191,0
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	2.571,6	2.561,7
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4,1	3,4
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	0,5	0,6
Passive latente Ertragsteuern	269,9	137,0
Langfristige Schulden	5.481,0	5.249,0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	21,1	20,5
Sonstige Rückstellungen	837,8	756,6
Ertragsteuerschulden	34,2	35,6
Finanzschulden	525,4	559,0
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.129,6	1.075,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.503,5	2.203,8
Vertragsverbindlichkeiten	775,3	772,3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	210,1	192,7
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	57,4	54,5
Derivative Finanzinstrumente	2,7	0,1
Kurzfristige Schulden	6.097,3	5.670,8
Summe Passiva	29.901,2	28.907,1



KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2026

Mio. EUR	Q1 2026	Q1 2025
Konzernergebnis	-218,6	445,9
Steueraufwendungen (+) / -erträge (-)	47,6	7,1
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	36,6	9,9
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-)	556,2	585,3
Gewinn (-) / Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-10,0	-6,8
Erträge (-) / Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	0,9	0,1
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (-)	-0,4	1,7
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte	-120,6	-46,4
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-128,2	20,1
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Rückstellungen	61,1	98,5
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	232,6	59,0
Ertragsteuereinzahlungen (+) / -auszahlungen (-)	-29,5	-3,5
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	427,6	1.171,0
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	25,2	19,0
Einzahlungen aus Dividenden von nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,9	-
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-125,1	-728,1
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	8,7	4,7
Auszahlungen für gewährte Darlehen	-2,3	-
Nettozahlungsmittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	2,4	-5,8
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ¹	-17,3	-34,5
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	-40,2	20,2
Zinseinzahlungen	60,3	81,2
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-81,4	-643,3

¹ Enthält auch Auszahlungen für Kapitaleinlagen in bereits bestehende nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen

Mio. EUR	Q1 2026	Q1 2025
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	-12,0	-
Auszahlungen für Dividenden	-8,7	-9,0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	4,2	133,2
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-173,5	-85,8
Auszahlung aus der Rückführung von Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	-269,4	-281,5
Auszahlungen aus der Rückführung von Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-1,1	-0,6
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-93,8	-99,4
Einzahlungen (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	-	1,7
Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	-2,0	-6,5
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-556,5	-347,9
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-210,3	179,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	3.475,1	5.480,6
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	72,0	-212,8
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-210,3	179,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	3.336,8	5.447,5





KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2026

Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG

Mio. EUR	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	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
Stand 1.1.2025 (angepasst)*	175,8	2.637,4	16.199,3	-40,8	9,1	3,9	4,0	1.806,0	1.782,3	20.794,7	69,4	20.864,1
Gesamtergebnis	-	-	441,7	10,1	-3,5	0,1	6,0	-777,2	-764,4	-322,6	1,8	-320,9
davon												
Konzernergebnis	-	-	441,7	-	-	-	-	-	-	441,7	4,2	445,9
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	10,1	-3,5	0,1	6,0	-777,2	-764,4	-764,4	-2,4	-766,8
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-11,3	-11,3
davon												
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-9,3	-9,3
Zugang Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter aus der Erstkonsolidierung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,0	-2,0
Stand 31.3.2025*	175,8	2.637,4	16.641,0	-30,7	5,7	4,0	10,0	1.028,9	1.017,9	20.472,0	59,9	20.532,0
Stand 1.1.2026	175,8	2.637,4	15.667,8	-13,6	1,6	4,0	6,2	-548,9	-550,7	17.930,3	57,0	17.987,3
Gesamtergebnis	-	-	-220,3	5,8	4,4	-3,2	-5,0	371,6	373,7	153,4	-2,0	151,4
davon												
Konzernergebnis	-	-	-220,3	-	-	-	-	-	-	-220,3	1,6	-218,6
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	5,8	4,4	-3,2	-5,0	371,6	373,7	373,7	-3,7	370,0
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-12,4	-	-	-	-	-	-	-12,4	196,7	184,2
davon												
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	203,4	203,4
Zugang Erwerb von Anteilen nicht beherrschende Gesellschafter aus der Erstkonsolidierung	-	-	-12,4	-	-	-	-	-	-	-12,4	0,4	-12,1
Stand 31.3.2026	175,8	2.637,4	15.435,1	-7,8	6,0	0,8	1,3	-177,3	-177,0	18.071,3	251,6	18.322,9

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





VERKÜRZTER 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.

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2026 und 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 verkürzten Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 5. Mai 2026 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss zum 31. März 2026 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 verfasst. Die Darstellung erfolgt in verkürzter Form. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht der Hapag-Lloyd AG wurden weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch entsprechend § 317 HGB geprüft.

Bei der Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2026 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2026 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns. Bezüglich der möglichen Auswirkungen bereits verabschiedeter, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendender Standards und Interpretationen verweisen wir auf die Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2025. Der verkürzte Konzernzwischenabschluss zum 31. März 2026 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 zu lesen.

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 zugrunde lagen.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden grundsätzlich wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen.

Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und aller wesentlichen Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Für Zwecke der Berichterstattung 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, Erträge sowie das Ergebnis 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.

Zum 31. März 2026 notierte der USD / EUR-Stichtagskurs bei 1,15030 (31. Dezember 2025: 1,17565 USD / EUR). Für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2026 ergibt sich ein USD / EUR-Durchschnittskurs von 1,17080 (Vorjahreszeitraum: 1,05270 USD / EUR).





Konsolidierungskreis

In den verkürzten Konzernzwischenabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 31. März 2026 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 142 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2025: 135) sowie 23 nach der Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2025: 22).

Am 5. Februar 2026 erlangte Hapag-Lloyd Beherrschung über das Containergeschäft der J M Baxi Ports & Logistics Limited (JMBPL). Infolge dieser Transaktion gehen sechs vollkonsolidierte Gesellschaften sowie ein nach der Equity-Methode einbezogenes Unternehmen in den Konsolidierungskreis ein.

Weiterhin wurde eine vollkonsolidierte Gesellschaft im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 neu gegründet.

Unternehmenserwerb

Am 5. Februar 2026 erlangte Hapag-Lloyd Beherrschung über die J M Baxi Container Holdings Private Limited (JMBCH*). Im Rahmen dieser Transaktion gliederte die J M Baxi Ports & Logistics Limited (JMBPL) ihr Containergeschäft (Containerumschlag, Terminaldienste und damit zusammenhängende Dienstleistungen) in die JMBCH aus. Im Gegenzug wurden Anteile an die bestehenden Gesellschafter der JMBPL ausgegeben. Hapag-Lloyd erwarb anschließend weitere Anteile, um die vereinbarte Zielstruktur zu erreichen und hält damit

51 % an JMBCH. Die verbleibende Beteiligung an JMBPL wird nach der Equity-Methode bilanziert.

Durch den Erwerb von JMBCH 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).

Die übertragene Gegenleistung umfasste den von Hapag-Lloyd gehaltenen Anteil am ausgegliederten Containergeschäft der JMBPL (beizulegender Zeitwert: 361,0 Mio. EUR) und Zahlungsmittel von 14,7 Mio. EUR.

Nachstehend werden die erfassten vorläufigen beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden zum Erwerbszeitpunkt nach Hauptgruppen zusammengefasst:

Mio. EUR	
Langfristige Vermögenswerte	732,8
Kurzfristige Vermögenswerte	99,6
Langfristige Schulden	356,5
Kurzfristige Schulden	60,7
Erworbenes Nettovermögen	415,2
Nicht beherrschende Anteile am erworbenen Nettovermögen	203,4
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	211,8
Übertragene Gegenleistung	375,7
Geschäfts- oder Firmenwert	163,9

Der Geschäfts- oder Firmenwert verkörpert hauptsächlich erwartete Synergien und Wachstumspotenzial verkörpert und ist voraussichtlich nicht steuerlich abzugsfähig ist.

Die Neubewertung der zuvor von Hapag-Lloyd gehaltenen, nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung am ausgegliederten Containergeschäft führte zu einem Gewinn von 75,2 Mio. EUR. Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von 27,0 Mio. EUR (zuvor im sonstigen Ergebnis erfasst) wurden erfolgswirksam umgegliedert. Der Buchwert von JMBPL wurde auf den beizulegenden Zeitwert abgeschrieben (Verlust von 43,2 Mio. EUR). Diese Ergebniskomponenten sind im Rahmen der Gesamttransaktion wirtschaftlich miteinander verbunden, wurden auf der Grundlage einer einheitlichen Bewertung zum Erwerbszeitpunkt ermittelt und führten zusammen zu einem Transaktionsgewinn von 5,0 Mio. EUR, der im Ergebnis aus nach der Equity Methode einbezogenen Unternehmen erfasst wurde.

Seit dem Erwerbszeitpunkt trug JMBCH mit einem Umsatz von 21,9 Mio. EUR und einem positiven Ergebnis zur konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung von Hapag-Lloyd bei. Eine Proforma-Analyse unter der Annahme eines Erwerbs zum 1. Januar 2026 würde sich nicht wesentlich von den ausgewiesenen Umsätzen und Ergebnissen des Konzerns unterscheiden.

Aufgrund der zeitlichen Nähe des Erwerbszeitpunkts zum Aufstellungszeitpunkt des Abschlusses ist die erstmalige Bilanzierung des Unternehmenszusammenschlusses vorläufig.

* JMBCH bezeichnet im Folgenden auch den JMBCH Konzern (das ausgegliederte Containergeschäft).





Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen

Im Rahmen der digitalen Transformation von Hapag-Lloyd wurde der systemgestützte Prozess zur Umsatzrealisierung von laufenden Transportaufträgen im Geschäftsjahr 2025 überarbeitet. Für weitere Einzelheiten wird auf die Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2025 verwiesen.

Die sich aus der Einführung der SAP Module RAR und PAPM ergebenden Schätzungsänderungen in Bezug auf die Umsatzrealisierung und die Berechnung von Drohverlustrückstellung wurden prospektiv in der Gewinn- und Verlustrechnung des vierten Quartals 2025 erfasst. Im Übrigen wäre eine retrospektive Anpassung vor dem Hintergrund der erst im Verlauf des Jahres 2025 eingeführten SAP-Module ohnehin undurchführbar. Vor diesem Hintergrund ergeben sich durch die Änderungen keine Auswirkungen auf die Vergleichsperiode des ersten Quartals des Geschäftsjahres 2025.

Im Rahmen der Umstellung wurden darüber hinaus Anpassungen in Bezug auf die Berücksichtigung von Repositionierungskosten bei der Ermittlung von Drohverlustrückstellungen und der bisherigen inputorientierten Ermittlung des Leistungsfortschritts bei der Umsatzrealisierung sowie die Erfassung von Drohverlustrückstellungen und deren Ausweis in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung gemäß IAS 8 rückwirkend vorgenommen, indem die entsprechenden Posten im Konzernabschluss des Vorjahres angepasst wurden. Auf eine Anpassung der Vergleichsperiode der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurde aus Wesentlichkeitsgründen verzichtet.

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 das Geschäftsjahr 2025:

- 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 „Kumuliertes übriges Eigenkapital“.

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.

Segmentberichtsinformationen

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.–31.3.2026			
Mio. EUR	Linien-schiffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	4.081,3	143,7	-24,1	4.200,9
davon Intersegmentumsatzerlöse	–	24,1	-24,1	–
davon externe Umsatzerlöse	4.081,3	119,6	–	4.200,9
Transport- und Terminalaufwendungen	-3.355,5	-51,8	25,0	-3.382,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-4,8	3,9	–	-0,9
EBITDA	382,1	40,5	-0,9	421,8
EBITDA-Marge (in %)	9,4	28,2	–	10,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-530,7	-25,5	0,0	-556,2
EBIT	-148,6	15,0	-0,9	-134,4
EBIT-Marge (in %)	-3,6	10,4	–	-3,2
Zinserträge und sonstiges Finanzerträge	63,6	6,7	–	70,3
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	-95,4	-11,5	0,0	-106,9
Ertragsteuern	-44,1	-3,7	0,3	-47,6
EAT	-224,5	6,5	-0,6	-218,6

	1.1.–31.3.2025			
Mio. EUR	Linien-schiffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	4.959,0	104,0	-11,4	5.051,6
davon Intersegmentumsatzerlöse	–	11,4	-11,4	–
davon externe Umsatzerlöse	4.959,0	92,6	–	5.051,6
Transport- und Terminalaufwendungen	-3.568,2	-30,8	12,5	-3.586,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-6,7	6,5	–	-0,2
EBITDA	1.013,9	33,7	0,6	1.048,2
EBITDA-Marge (in %)	20,4	32,4	–	20,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-565,6	-19,8	-0,0	-585,3
EBIT	448,3	14,0	0,6	462,8
EBIT-Marge (in %)	9,0	13,4	–	9,2
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	76,7	1,7	–	78,4
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	-85,1	-3,2	–	-88,3
Ertragsteuern	-5,6	-1,5	0,0	-7,1
EAT	434,4	11,0	0,6	445,9





Umsatzerlöse Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet

Die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet* ** werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Mio. EUR	Q1 2026	Q1 2025
Asien – Europa	1.006,9	1.230,0
Asien – Amerika	1.362,1	1.789,8
Europa – Amerika	744,3	978,5
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	526,7	507,9
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	441,2	452,7
Gesamt	4.081,3	4.959,0

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

* Ab dem ersten Quartal 2026 wird die Kennzahl anhand der Transportaufträge nach Erreichen des Ladehafens in der jeweiligen Berichtsperiode errechnet. Zuvor basierte die Kennzahl auf abgeschlossenen Schiffsreisen. Die Vorjahresangaben wurden im Zuge dieser Umstellung angepasst.

** Im ersten Quartal 2026 wurden die Fahrtgebiete „Atlantik“ in „Europa – Amerika“ und „Pazifik“ in „Asien – Amerika“ umbenannt. Das Fahrtgebiet Intra Amerika wird nicht länger dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“ zugeordnet, sondern dem Fahrtgebiet „Asien – Amerika“. Die Anpassung erfolgte aufgrund der intern geänderten Abgrenzung der Fahrtgebiete. Die Vorjahresangabe berücksichtigt die Anpassung der Fahrtgebiete.

Informationen über Produkte und Dienstleistungen

Die Umsatzerlöse mit externen Kunden für die Gruppen vergleichbarer Produkte und Dienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	Q1 2026	Q1 2025
Segment Linienschifffahrt	4.081,3	4.959,0
Containertransportdienstleistung	3.640,1	4.520,6
Sonstige	441,2	438,3
Segment Terminal & Infrastruktur	119,6	92,6
Containerhandling	90,5	69,5
Sonstige	29,1	23,1
Hapag-Lloyd Konzern	4.200,9	5.051,6

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung sind im verkürzten Konzernzwischenlagebericht im Kapitel [„Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns“](#) dargestellt.

Ergebnis je Aktie

	Q1 2026	Q1 2025
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	-220,3	441,7
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	-1,25	2,51

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 ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Sachanlagen

Mio. EUR	31.3.2026	31.12.2025
Schiffe	10.334,6	10.326,9
Container	4.096,1	4.112,2
Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen	871,8	657,5
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	490,5	418,3
Gesamt	15.793,0	15.514,9

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 führten Investitionen und Abgänge von Schiffen, Schiffsausrüstungen und Containern zu einem Nettozugang der Sachanlagen in Höhe von 246,9 Mio. EUR. Weiterhin trugen stichtagsbedingte Währungskurseffekte mit einem Betrag von 329,7 Mio. EUR zur Erhöhung bei. Demgegenüber wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 517,3 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus. Insgesamt ergab sich eine Erhöhung der Sachanlagen um 278,1 Mio. EUR.





Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Wertpapiere des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.952,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.880,1 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.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.3.2026	31.12.2025
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	403,3	650,0
Reverse Repo-Geschäfte	2.419,0	2.363,2
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	389,1	316,1
Geldmarktfonds	125,3	145,7
Gesamt	3.336,8	3.475,1

Die Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente wird im Konzernzwischenlagebericht im Abschnitt zur Finanzlage des Konzerns erläutert.

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 Spezialfonds Instrumente sowie die Währungsrücklage.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. März 2026: –7,8 Mio. EUR; 31. Dezember 2025: –13,6 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 in dem ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 5,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10,1 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zinsswaps und beträgt 6,0 Mio. EUR zum 31. März 2026 (31. Dezember 2025: 1,6 Mio. EUR). In dem ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –5,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12,5 Mio. EUR) als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst, während Gewinne und Verluste in Höhe von 9,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –15,7 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 0,8 Mio. EUR zum 31. März 2026 (31. Dezember 2025: 4,0 Mio. EUR). Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –0,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –1,2 Mio. EUR) im sonstigen Ergebnis erfasst, während Gewinne und Verluste in Höhe

von –2,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,5 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert 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. März 2026 1,3 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 6,2 Mio. EUR). Der im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt beträgt –5,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6,0 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von –177,3 Mio. EUR (31. Dezember 2025: –548,9 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 391,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: –807,6 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und bestimmter Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden diese Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können. Die im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –23,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: 28,0 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse weiterer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden diese Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von diesen Tochtergesellschaften mit einer anderen Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft recycelt werden.*

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





Finanzinstrumente

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente dargestellt.

Mio. EUR	31.3.2026		31.12.2025	
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.097,1	2.097,1	1.966,3	1.966,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.524,3	2.524,0	2.362,1	2.361,8
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	3,7	3,7	0,2	0,2
Eingebettete Derivate	0,4	0,4	0,2	0,2
Devisentermingeschäfte und -optionen	3,3	3,3	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	7,3	7,3	16,1	16,1
Devisentermingeschäfte	7,3	7,3	16,1	16,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.336,8	3.336,8	3.475,1	3.475,1
Passiva				
Finanzschulden	2.807,0	2.817,5	2.750,1	2.767,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.503,5	2.503,5	2.203,8	2.203,8
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	1,5	1,5	–	–
Devisentermingeschäfte	1,5	1,5	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	1,2	1,2	0,1	0,1
Devisentermingeschäfte	1,2	1,2	0,1	0,1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	214,2	214,2	196,1	196,1

¹ Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sie dienen der Absicherung von Fremdwährungsrisiken und Zinsrisiken aus dem Finanzierungsbereich.

In den sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind die Wertpapiere des Spezialfonds mit einem Marktwert in Höhe von 1.952,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.880,1 Mio. EUR) enthalten. Die Wertpapiere des Spezialfonds werden in Höhe von 1.842,9 Mio. EUR

(31. Dezember 2025: 1.870,7 Mio. EUR) „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ und in Höhe von 109,6 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 9,4 Mio. EUR) „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“. Sie gehören der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie an. Darüber hinaus enthalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte weitere Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 0,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 0,5 Mio. EUR), die der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ angehören und der 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 der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen. Die Beteiligung an der Tanger Alliance S.A. wird zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 24,6 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 24,1 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 4,0 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 3,9 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 125,3 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 145,7 Mio. EUR) enthalten. Für diese Geldmarktfonds erfolgt die Bewertung anhand ihrer notierten Marktpreise und gehören der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie an.





Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 291,4 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 296,3 Mio. EUR) auf.

Die angegebenen beizulegenden Zeitwerte für die restlichen Finanzschulden und die derivativen Finanzinstrumente sind der Stufe 2 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet. Dies bedeutet, dass die Bewertung auf Basis von Bewertungsverfahren erfolgt, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.

Für alle übrigen Finanzinstrumente stellen in der Regel die Buchwerte einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2026 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

Die nachfolgenden Tabellen enthalten die Buchwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen.

Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

Mio. EUR	31.3.2026	31.12.2025
Finanzschulden	2.807,0	2.750,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.583,5	1.528,0
Anleihen	303,2	301,3
Sonstige Finanzschulden	920,3	920,7
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	3.701,2	3.637,4
Gesamt	6.508,2	6.387,5

¹ Hier sind Verbindlichkeiten enthalten, die aus Sale-and-Leaseback-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 und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen nach Währungen

Mio. EUR	31.3.2026	31.12.2025
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.780,9	5.921,3
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	430,1	430,9
Auf INR lautend (ohne Transaktionskosten)	270,3	8,4
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	56,9	57,9
Zinsverbindlichkeiten	21,3	21,2
Transaktionskosten	-51,3	-52,2
Gesamt	6.508,2	6.387,5

Zum 31. März 2026 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 630,3 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 616,7 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 172,2 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 7,5 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus einer möglichen Zollstrafe in Kamerun. Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 271,9 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 268,4 Mio. EUR).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betragen zum 31. März 2026 insgesamt 3.801,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 3.763,6 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 32 Containerschiffen in Höhe von 3.690,3 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Umrüstung von fünf Containerschiffen auf Methanol-betriebene Motoren in Höhe von 67,3 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Schiffsschrauben, in Kapazitätserweiterungen und in die Erneuerung des Wulstbuchs von Containerschiffen sowie in Effizienzmaßnahmen für die Hauptmaschinen von Containerschiffen in Höhe von 26,4 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 4,1 Mio. EUR,





- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 7,3 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 2.123,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.480,2 Mio. EUR).

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den verkürzten Konzernzwischenabschluss einbezogenen Tochterunternehmen stand der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Diese Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt. Insgesamt haben sich keine wesentlichen quantitativen Veränderungen im Umfang der Liefer- und Leistungsbeziehungen im Berichtszeitraum verglichen zum Geschäftsjahr 2025 ergeben.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

Hamburg, 5. Mai 2026

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Donya-Florence Amer

Dheeraj Bhatia

Mark Frese

Dr. Maximilian Rothkopf





FINANZKALENDER 2026

20. Mai 2026

Ordentliche Jahreshauptversammlung

13. August 2026

Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht H1 2026

13. November 2026

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2026

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG

Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

Telefon: +49 40 3001 – 3705
E-Mail: ir@hlag.com

Konzernkommunikation

Telefon: +49 40 3001 – 2529
E-Mail: presse@hlag.com

Beratung, Konzept und Layout

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Berichtsmanufaktur, Hamburg
www.berichtsmanufaktur.de





www.hapag-lloyd.com