



ERNST RUSS AG
2024 GESCHÄFTSBERICHT

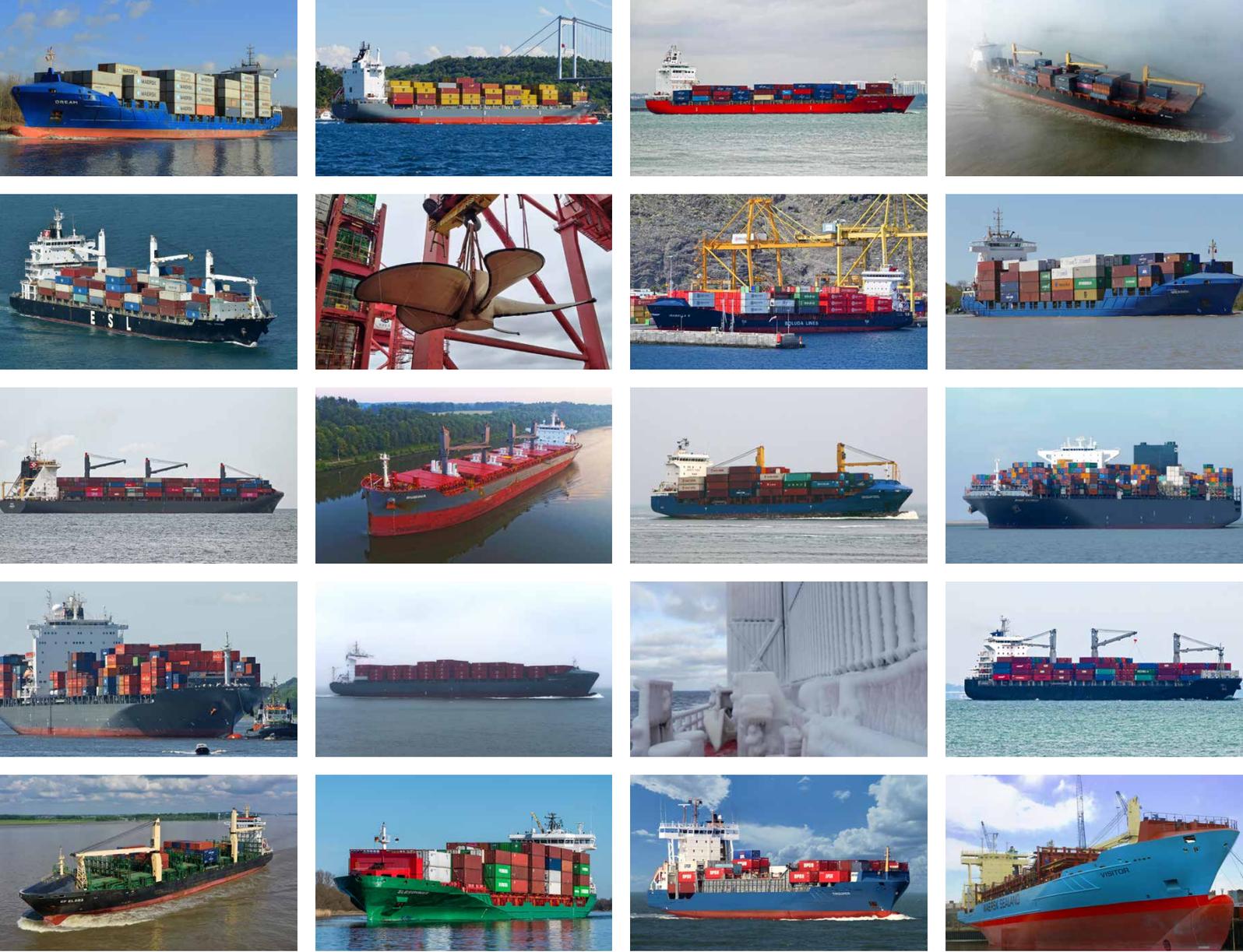


Die ER-Flotte im Jahr 2024

Die Ernst Russ AG ist eine börsengehandelte international agierende Reederei mit Sitz in Hamburg. Zum 31. Dezember 2024 betreute die Gruppe eine Flotte von 29 vollständig konsolidierten Schiffen, die sie zum Teil mit strategischen Partnern betreibt.

Die ER-Gruppe verfolgt die Entwicklungen auf den relevanten Schifffahrtsmärkten kontinuierlich und prüft gezielt Investitionsmöglichkeiten, um eine nachhaltige und wirtschaftlich erfolgreiche Flotte aufzubauen. Der derzeitige Schwerpunkt liegt auf Containerschiffen, doch auch Investitionen in andere Segmente wie Bulkler, Multipurpose-Schiffe, Tanker und Containerschiffe außerhalb des aktuellen Größenfokus werden geprüft. Das Ziel ist eine diversifizierte Flotte mit ausgewogener Risikostreuung und flexiblen Beschäftigungsstrukturen. Langfristige Charterverträge gewährleisten Stabilität und Sicherheit, während kürzere Laufzeiten die Möglichkeit bieten, flexibel auf Marktchancen zu reagieren.





ERNST RUSS AG
2024 GESCHÄFTSBERICHT

INHALTSVERZEICHNIS

Grußwort des Vorstands	10
Bericht des Aufsichtsrats	12
Aktie & Investor Relations	24
1. Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2024	28
1.1. Grundlagen des Konzerns	29
I. Geschäftstätigkeit	29
II. Wirtschaftsbericht	31
1.2. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns	34
I. Vermögenslage	34
II. Finanzlage	37
III. Ertragslage	38
IV. Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf	41
1.3. Personal	41
1.4. Chancen- und Risikobericht	41
I. Risikomanagementsystem	41
II. Chancenbericht	43
III. Risikobericht	47
1.5. Prognosebericht	55
1.6. Sonstige Angaben	57
2. Konzernabschluss der Ernst Russ AG für das Geschäftsjahr 2024	58
Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	59
Konzernbilanz	60
Konzernkapitalflussrechnung	61
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	62
Konzern-Anlagenspiegel	64
Konzernanhang	66
3. Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	90

KENNZAHLEN

ERTRAGSKENNZAHLEN	EINHEIT	2024	2023	VERÄNDERUNG IN %
Umsatzerlöse	Mio. EUR	172,7	202,7	-14,8
EBITDA	Mio. EUR	93,0	116,6	-20,2
Betriebsergebnis (EBIT)*	Mio. EUR	67,7	86,6	-21,8
Ergebnis vor Steuern (EBT)	Mio. EUR	73,5	82,2	-10,6
Auf andere Gesellschafter entfallender Gewinn	Mio. EUR	29,3	26,5	10,6
Konzernergebnis nach nicht beherrschenden Anteilen	Mio. EUR	42,5	55,1	-22,9
Ergebnis je Aktie**	EUR	1,26	1,66	-0,40 EUR
* Nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ermittelt.				
** Eigene Aktien werden nicht gehalten.				
BILANZ	EINHEIT	31.12.24	31.12.23	VERÄNDERUNG IN %
Bilanzsumme	Mio. EUR	355,0	340,3	4,3
Bilanziertes Schiffsvermögen***	Mio. EUR	226,9	251,8	-9,9
Eigenkapital	Mio. EUR	266,4	260,1	2,4
Eigenkapitalquote	%	75,0	76,4	-1,4 %-Punkte
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	Mio. EUR	110,7	67,3	64,5
*** Inkl. geleistete Anzahlungen auf Anlagen im Bau.				
MITARBEITER	EINHEIT	2024	2023	VERÄNDERUNG
Durchschnittliche Mitarbeiterkapazität (gesamt)	FTE****	70	79	-9 FTE
Durchschnittliche Mitarbeiterkapazität (Land)	FTE	30	34	-4 FTE
Personalaufwand (ohne Seeleute)	Mio. EUR	4,3	4,8	-10,4 %
Personalaufwandsquote (ohne Seeleute)	%	2,5	2,4	0,1%-Punkte
**** Vollzeitäquivalent				
SCHIFFSSPEZIFISCHE KENNZAHLEN	EINHEIT	31.12.24	31.12.23	VERÄNDERUNG
Anzahl vollkonsolidierte Schiffe		29	30	-1 Schiff
Kapazität	TEU	59.323	60.191	-868 TEU
Kapazität	dwt	790.612	801.994	-11.382 dwt
	EINHEIT	2024	2023	VERÄNDERUNG
Durchschnittliche Charrate	USD/Tag	17.457	20.091	-2.634 USD
Betriebstage	Tag	10.338	10.522	-184 Tage
Technische Verfügbarkeit	%	96,5	96,3	0,2 %-Punkte
Beschäftigungsquote	%	96,4	95,6	0,8 %-Punkte

AUF EINEN BLICK

Unser Ziel ist es, eine nachhaltige und profitable Flotte auszubauen und damit Aktionären und Partnern stabile und nachhaltige Wertzuwächse zu sichern.



29

Schiffe
31.12.2024

790.612 DWT

Kapazität der ER-Flotte
31.12.2024

17.457 USD/
TAG

Durchschnittliche Charrate
der ER-Flotte im Jahr 2024

96,4%

Beschäftigungsquote der
ER Flotte im Jahr 2024

59.323 TEU

Containerkapazität der
ER-Flotte 31.12.2024

15,8 MONATE

Durchschnittliche Restlaufzeit (max.)
der Charterverträge per 31.12.2024



1893

Gründung der
Traditionsreederei Ernst Russ



30

Ø Mitarbeiterkapazität (FTE)
an Land 2024

2005

Börsengehandelt an der Frankfurter
Wertpapierbörse, Hanseatische
Wertpapierbörse Hamburg

40

Ø Mitarbeiterkapazität (FTE)
auf See 2024

2017

Listing im Scale-Segment der
Frankfurter Wertpapierbörse



75,0%

Eigenkapitalquote
31.12.2024



6.900

Aktionäre zum 31.12.2024

172,7 MIO. EUR

Umsatzerlöse 2024

33.689.311

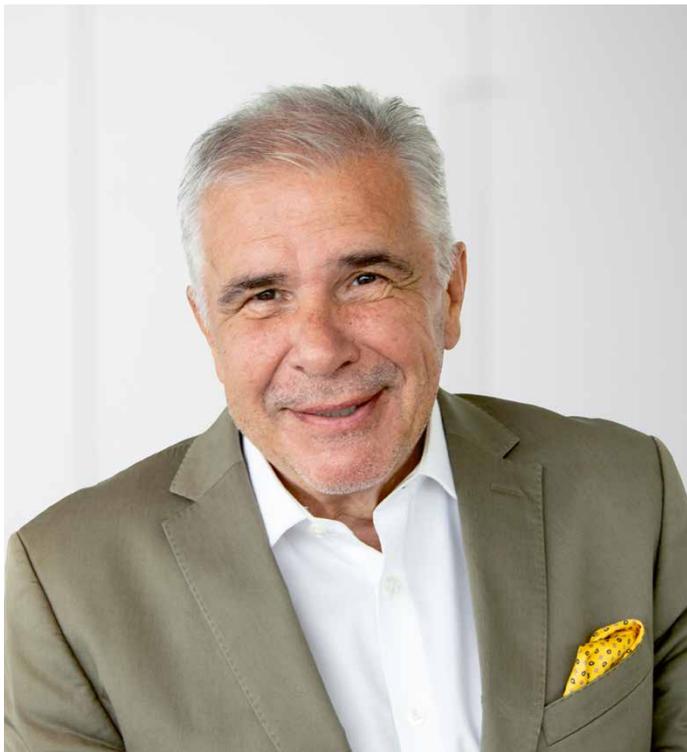
Anzahl der Aktien zum 31.12.2024

226,9 MIO. EUR

Bilanziertes Schiffsvermögen*
31.12.2024

MANAGEMENT TEAM

Die ER-Gruppe wird von einem erfahrenen Management-Team mit nachgewiesener Expertise in der internationalen Schifffahrt geführt.



ROBERT GÄRTNER

Vorstand, Chief Executive Officer

Robert Gärtner ist seit März 2019 Vorstand der Ernst Russ AG und fungiert als Chief Executive Officer. Zuvor war er bereits von Juni 2016 bis Februar 2019 im Aufsichtsrat der Gesellschaft tätig.

Der gelernte Industriekaufmann und Bilanzbuchhalter durchlief in den 50 Jahren seiner bisherigen Berufslaufbahn zahlreiche leitende Positionen im Finanzbereich in Konzern- und Mittelstandsunternehmen. 2006 stieg Robert Gärtner als Gesellschafter und Vorstand bei der INTERSCHALT maritime Systems AG ein. Er führte das Unternehmen vom Schiffbauzulieferer zum führenden Anbieter für Software und Dienstleistungen im maritimen Sektor.

JOSEPH SCHUCHMANN

Vorstand, Chief Commercial Officer

Joseph Schuchmann ist seit Dezember 2024 Vorstand der Ernst Russ AG und nimmt die Rolle des Chief Commercial Officers ein.

Zuvor war Joseph Schuchmann in verschiedenen europäischen Reedereien in der Unternehmensentwicklung tätig, zuletzt in Norwegen in einer an der Oslo Bors gelisteten Gesellschaft.

Nach seiner Ausbildung zum Schiffskaufmann studierte Joseph Schuchmann Technologie und Management an der TU München, sowie Shipping, Trade & Finance and der Cass Business School in London.



THOMAS DEUTSCH

Prokurist, Head of Finance

Thomas Deutsch ist seit über 16 Jahren in leitender Position bei der ER-Gruppe tätig. Als Leiter des kaufmännischen Bereichs verantwortet er die Bereiche Rechnungswesen, Steuern, Controlling, IT, Business Development und Investor Relations. Als Prokurist und Mitglied des Management-Teams ist er in alle operativen und strategischen Entscheidungen der Unternehmensgruppe eingebunden.

Thomas Deutsch war nach seinem betriebswirtschaftlichen Studium sieben Jahre bei einer der großen, internationalen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften tätig, bevor er zur ER-Gruppe wechselte.

GRÜßWORT DES VORSTANDS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

bevor wir uns unserem Jahresbericht zuwenden, möchten wir unserer Besatzung und ihren Familien nach der Kollision der MS Solong unser tiefes Mitgefühl aussprechen. Unser besonderes Mitgefühl gilt der Familie des vermissten Besatzungsmitglieds, welches nach dem Vorfall nicht gefunden werden konnte. Leider wird davon ausgegangen, dass der Seemann verstorben ist. Wir arbeiten aktiv mit allen Behörden zusammen, um die laufenden Ermittlungen zu unterstützen und die Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten.

Das Jahr 2024 war erneut geprägt von Unsicherheiten und Umbrüchen, sowohl auf lokaler als auch auf globaler Ebene. Wie so oft bekommt die Schifffahrtsbranche die Auswirkungen großer Entwicklungen nahezu unmittelbar zu spüren und gehört daher zu den ersten und am stärksten betroffenen Industrien bei globalen Ereignissen. Der russische Krieg gegen die Ukraine ist in das dritte Jahr gegangen, ohne dass klare Erkenntnisse über den Ausgang ersichtlich wurden. Die Konsequenzen in Form veränderter Ladungsströme, Preissteigerungen und Sanktionen bestehen fort und entwickeln sich stetig weiter. Auch der Konflikt in Gaza endete im Verlauf des Jahres 2024 nicht, sondern weitete sich sogar aus. Die praktisch vollständige Sperrung des Roten Meeres war dabei die markanteste Auswirkung auf die Märkte, in denen wir tätig sind. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts besteht die Hoffnung, dass die jüngst abgeschlossenen Gespräche zu einer längerfristigen Stabilität in der Region führen und menschliches Leid beenden könnten.

Kurzfristige Volatilität und Unsicherheit, wie beispielsweise im Jahr 2024 dadurch hervorgerufen, dass ein Großteil der weltweiten Flotte den afrikanischen Kontinent umfahren musste, führen häufig zu Ineffizienzen, die das Angebot der Schiffstonnage künstlich begrenzen und die Charraten in die Höhe treiben. Das Ausmaß dieses Effektes überraschte aber sicherlich

viele Marktteilnehmer im Containermarkt, die zu Beginn des Jahres von einem starken Angebotswachstum und einer verhaltenen Nachfrage ausgegangen waren. Während die Angebotsseite wie erwartet wuchs und ein historischer Rekord an Containerschiffen ausgeliefert wurde, wuchs die Nachfrage ebenfalls unerwartet stark, so dass die exogenen geopolitischen Einschränkungen das Gewicht zugunsten eines starken Containermarktes verschoben. Ebenso führte die Wiederwahl von Donald Trump für eine zweite Amtszeit im Weißen Haus zu einem kurzzeitigen Anstieg der US-Importe, aus Angst vor Zöllen, die darauf abzielen die Handelsbilanz mit verschiedenen Nationen, insbesondere China, auszugleichen.

Diese kurzfristige Volatilität, die zugunsten der Containerschiffseigner ausfiel, sollte uns jedoch nicht die einhergehenden langfristigen Gefahren übersehen lassen. Der Erfolg unseres Geschäftsmodells basiert auf freiem Handel, auf offenen Seewegen und der Fähigkeit der Märkte, Produkte dort zu beziehen, wo sie ökonomisch am sinnvollsten verfügbar sind. Globale Konflikte, Protektionismus und das Fehlen sinnvoller und koordinierter Regulierung erschweren uns jedoch zunehmend unsere Geschäftstätigkeit. Deutschland und die EU einerseits sowie die globale Gemeinschaft und die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) andererseits müssen erst noch unter Beweis stellen, dass sie in der Lage sind, Rahmenbedingungen zu schaffen, die verlässliche und pragmatische Leitlinien bieten, um Unternehmen in eine hoffentlich erfolgreiche und nachhaltigere Zukunft zu führen. Besonders die Schifffahrtsbranche ist dringend auf eine Regulierung angewiesen, die es uns ermöglicht, sinnvolle Investitionsentscheidungen zu treffen.

Wir haben von den steigenden Schiffspreisen profitiert und eines unserer älteren Schiffe verkauft. In zyklischen Märkten bleibt die Gewinnmitnahme eine wertvolle Strategie. Zu Beginn des Jahres 2025 haben wir unseren dynamischen Ansatz fortgesetzt, indem wir zwei Schiffe veräußert und Minderheitsgesellschafter aus drei weiteren Schiffen herausgekauft haben. Neben finanziellen Motiven verfolgen wir das Ziel, unsere Unternehmensstruktur zu vereinfachen, indem



wir nicht strategische Minderheitsbeteiligungen in unserer Flotte reduzieren. Da der Kapitalmarkt künftig stärker in unseren Fokus rücken soll, beabsichtigen wir, unsere Investor Relations-Maßnahmen auszubauen – mit dem Ziel, die Visibilität unserer Aktie zu erhöhen.

Dazu verzeichnen wir für das Geschäftsjahr 2024 eine positive Entwicklung unserer Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Das operative Ergebnis (EBIT) war deutlich positiv und der Konzernjahresüberschuss nach Steuern und vor nicht-beherrschenden Anteilen beträgt 71,8 Mio. EUR. Zum 31. Dezember 2024 stieg die Liquidität der ER-Gruppe aufgrund des starken operativen Cashflows im Jahresvergleich um 43,4 Mio. EUR auf 110,7 Mio. EUR. Trotz einer Dividendenaus-schüttung von 32,5 Mio. EUR sank die Eigenkapitalquote der Gruppe nur leicht von rund 76,4 % auf 75,0 %.

Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass sich die konsolidierten Umsatzerlöse der ER-Gruppe im Geschäftsjahr 2025 voraussichtlich in einer Bandbreite zwischen 147,0 und 167,0 Mio. EUR (2024: 172,7 Mio. EUR) bewegen. Bei größtenteils durch Budgets vorgegebenen, konstanten Kostenerwartungen werden sich etwaige Schwankungen in den Charraten nahezu vollständig auf das Betriebsergebnis (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern, bereinigt um neutrale Aufwendungen und Erträge; EBIT) der ER-Gruppe auswirken. Damit wird das Betriebsergebnis aus dem operativen Schiffsbetrieb ohne Berücksichtigung von Schiffverkäufen gemäß aktueller Prognose voraussichtlich in einer Bandbreite zwischen 43,0 und 73,0 Mio. EUR (2024: 65,8 Mio. EUR) liegen. Unter Berücksichtigung der im Nachtragsbericht des Konzernanhangs beschriebenen Verkäufe von zwei Schiffen mit einem Veräußerungs-

gewinn in Höhe von insgesamt 32,0 Mio. EUR (2024: 1,9 Mio. EUR, ein Schiff) erhöht sich die prognostizierte Bandbreite für das Betriebsergebnis inkl. Schiffverkäufen auf 75,0 bis 105,0 Mio. EUR (2024: 67,7 Mio. EUR). Die Auswirkungen der Kollision des Containerschiffes am 10. März 2025 können zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilt werden. Aktuell gehen wir davon aus, dass sich die Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Betriebsergebnis innerhalb der genannten Bandbreite bewegen.

Vor diesem Hintergrund haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Ernst Russ AG beschlossen, der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2024 eine Bardividende von 0,20 EUR je Aktie vorzuschlagen.

Wir möchten uns bei allen unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr Engagement und ihren Einsatz im vergangenen Geschäftsjahr bedanken. Ebenso danken wir dem Aufsichtsrat für die konstruktive Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen

Robert Gärtner

Joseph Schuchmann

Vorstand der Ernst Russ AG
Hamburg, im März 2025

BERICHT DES AUFSICHTSRATS



HARALD CHRIST

Vorsitzender des Aufsichtsrats;
Geschäftsführender Gesellschafter
der Christ Capital GmbH, Berlin

SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE,

der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2024 die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben ordnungsgemäß und mit großer Sorgfalt wahrgenommen.

Der Aufsichtsrat hat die Arbeit des Vorstands dabei intensiv begleitet und überwacht. Ein enger und kooperativer Dialog zwischen Aufsichtsrat und Vorstand, gerade in einem Umfeld mit vielen Herausforderungen, ist Basis für eine effiziente Gestaltung und Durchführung der Tätigkeiten des Aufsichtsrats. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig sowohl schriftlich als auch mündlich, zeitnah und umfassend über die wesentlichen Aspekte der Geschäftsentwicklung und bedeutende Geschäftsvorfälle. In alle Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen war der Aufsichtsrat eingebunden.

Neben mir, Harald Christ, als Vorsitzenden des Aufsichtsrates, bilden Herr Jochen Döhle als mein Stellvertreter, Herr Robert Lorenz-Meyer sowie Herr Ingo Kuhlmann das Aufsichtsratsgremium der Ernst Russ AG. Ziel ist es, dass der Aufsichtsrat eine homogene Gruppe mit unterschiedlichen Kernkompetenzen bildet.

Das Aufsichtsrat ist sehr erfreut, Herrn Joseph Schuchmann zum 1. Dezember 2024 als weiteres Vorstandsmitglied gewonnen zu haben. Wir sind überzeugt, dass er mit seinem Wissen und Engagement einen wertvollen Beitrag zur Weiterentwicklung der Ernst Russ-Gruppe leisten wird. Der Aufsichtsrat wünscht Herrn Schuchmann für die kommenden Aufgaben und Herausforderungen viel Erfolg und freut sich auf eine vertrauensvolle und produktive Zusammenarbeit.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat sich der Aufsichtsrat in sechs Sitzungen mit den für das Unternehmen relevanten Fragen befasst. Diese wurden in Form von Präsenz- oder virtuellen Sitzungen abgehalten. Die Anwesenheitsquote bei den Aufsichtsratssitzungen im Geschäftsjahr 2024 lag jeweils bei 100%. Im Mittelpunkt



Der Aufsichtsrat der Ernst Russ AG besteht neben Herrn Harald Christ aus folgenden Personen:

JOCHEN THOMAS DÖHLE

Geschäftsführender Gesellschafter der Peter Döhle Schiffahrts-KG, Hamburg

INGO KUHLMANN

Geschäftsführender Gesellschafter der RTC Business Partners GmbH, Sittensen

ROBERT LORENZ-MEYER

Unternehmensberater, Hamburg

der Sitzungen des Aufsichtsrats standen die Umsatz- und Finanzlage der Gesellschaft, die Entwicklung der Schiffsflotte sowie die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Schifffahrtmärkte. Zur Vorbereitung der Sitzungen hat der Vorstand alle Aufsichtsratsmitglieder zeitgerecht über absehbare Entwicklungen mit potenziellen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz-, Ertrags- sowie Risikolage schriftlich unter Beifügung der maßgeblichen Unterlagen informiert.

In den einzelnen Sitzungen wurden darüber hinaus folgende spezifische Themen behandelt:

Das Sitzungsjahr startete am **31. Januar 2024**. Auf dieser Sitzung behandelte der Aufsichtsrat in erster Linie Themengebiete aus der Konzern- und Einzelabschluss-erstellung sowie -prüfung für das Geschäftsjahr 2023. Es wurden die wesentlichen Geschäftsvorfälle des Geschäftsjahres 2023 erläutert. Mit den Wirtschaftsprüfern der Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wurden die Prüfungsplanung und -durchführung sowie Prüfungsschwerpunkte der anstehenden Abschlussprüfungen erörtert.

Sitzungsschwerpunkt der Aufsichtsratssitzung am **13. März 2024** war die Besprechung und Billigung des Konzernabschlusses 2023 sowie die Feststellung des Jahresabschlusses der Ernst Russ AG für das Geschäftsjahr 2023. Dem Aufsichtsrat wurde außerdem der Bericht des Vorstands über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen für das Geschäftsjahr 2023 vorgelegt. Ferner wurde die anstehende Hauptversammlung erörtert sowie die Tagesordnung einstimmig beschlossen. Hierbei wurden u. a. die Ergebnisverwendung und die Dividendenauszahlung in Form einer Aktienwahldividende besprochen. Der Vorstand berichtete zudem über die Geschäftsentwicklung.

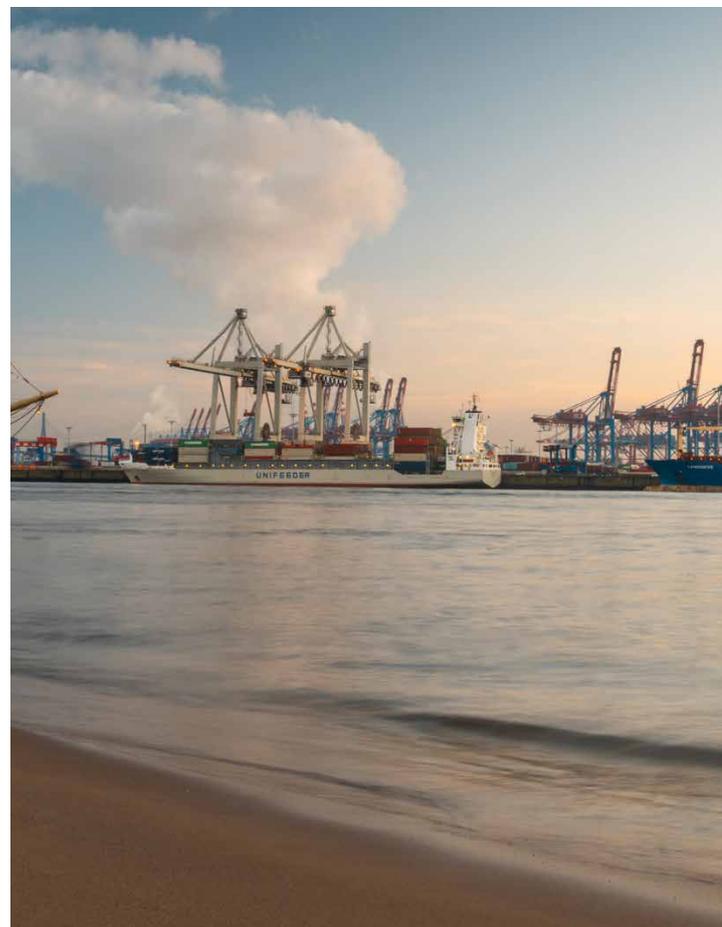
In der Aufsichtsratssitzung am **29. Mai 2024** wurde zunächst über die aktuelle Geschäftsentwicklung der Ernst Russ-Gruppe gesprochen. Hierbei berichtete der Vorstand über den Abschluss neuer Charterverträge. Des Weiteren wurden künftige Investitionsmöglichkeiten erörtert. Weitere Schwerpunkte waren die Grundberührung eines Containerschiffes der Ernst Russ-Flotte vor Westafrika sowie die Kollision eines weiteren Containerschiffes mit einem fremden Schiff.

In der Sitzung am **12. September 2024** wurden dem Aufsichtsrat die positiven Geschäftszahlen des 1. Halbjahres 2024 erläutert. Darüber hinaus erfolgte eine Berichterstattung über den aktuellen Stand eines vor Westafrika havarierten Containerschiffes und der damit zusammenhängenden Bergung des Schiffes. Ebenso wurden Details zur erfolgten Wahldividendenausüttung und deren Auswirkungen auf den Aktienkurs der Ernst Russ AG erörtert.

Auf der Aufsichtsratssitzung am **16. Oktober 2024** wurde Herr Joseph Schuchmann zum Vorstandsmitglied der Ernst Russ AG bestellt.

Neben den Erläuterungen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des 3. Quartals 2024 der Ernst Russ-Gruppe war ein wesentlicher Tagesordnungspunkt in der Sitzung am **5. Dezember 2024** die Genehmigung des Budgets für das Geschäftsjahr 2025. Darüber hinaus stellte der Vorstand die Ergebnisse der jährlich stattfindenden internen Revision vor, die ohne Beanstandungen durchgeführt wurde. Weitere Themenschwerpunkte waren die Reparatur des Containerschiffes, welches vor Westafrika auf Grund gelaufen war, die Entwicklung des Aktienkurses sowie mögliche Investitionen.

Die Aufsichtsratssitzungen waren geprägt von einem intensiven und offenen Austausch zur Lage des Unternehmens, zur Entwicklung der Geschäfts- und Finanzlage sowie zu grundsätzlichen Fragen der Unternehmenspolitik und -strategie. Darüber hinaus unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat anhand monatlicher Berichte über die wichtigsten wirtschaftlichen Kennzahlen. Über



besondere Vorgänge wurde der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen in Kenntnis gesetzt. Zusätzlich informierte der Vorstand den Aufsichtsratsvorsitzenden in regelmäßigen Gesprächen über wichtige Entwicklungen und anstehende Entscheidungen.

Neben den abgehaltenen Aufsichtsratssitzungen hat der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2024 vier Beschlüsse im Umlaufverfahren gefasst. Hierbei wurden insbesondere die im Geschäftsjahr 2024 getätigten Transaktionen im Segment Shipping sowie interne gesellschaftsrechtliche Umstrukturierungen beschlossen.

Die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Einzel- und Konzernabschluss der Ernst Russ AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und den Bericht über die Lage des Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben sich mit den Prüfungsberichten des Wirtschaftsprüfers über die Prüfung des Einzel- und Konzernabschlusses und den Bericht über die Lage des Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 der Ernst Russ AG sowie des Berichts des Vorstands über die Beziehungen

zu verbundenen Unternehmen intensiv auseinandergesetzt. Außerdem haben die Aufsichtsratsmitglieder im Rahmen der Aufsichtsratssitzung am **30. Januar 2025** die wesentlichen Abschlussthemen sowie die der Abschlussprüfung intensiv erörtert. Nach einer Kollision eines unserer Containerschiffe am 10. März 2025 haben sich der Aufsichtsrat und der Vorstand unverzüglich über die notwendigen Maßnahmen verständigt und anschließend am **11. März 2025** eine außerordentliche Aufsichtsratssitzung abgehalten. In dieser Sitzung unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat über die neuesten Erkenntnisse zum Wohlergehen der Besatzung und die Suche nach dem vermissten Besatzungsmitglied sowie über die umfangreichen zum Schutz der Umwelt ergriffenen Maßnahmen. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat auch über die Maßnahmen, die ergriffen wurden, um die Auswirkungen der Kollision auf das Unternehmen abzumildern. Sodann wurden in der planmäßigen Aufsichtsratssitzung am **24. März 2025** die Abschlüsse sowie Prüfungsberichte mit dem Prüfer eingehend diskutiert. Die Prüfungsberichte und Abschlussunterlagen standen den Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hat dem Ergebnis des Abschlussprüfers nach eigenständiger Prüfung am 24. März 2025 ausdrücklich zugestimmt und den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss sowie den Bericht über die Lage des Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 gebilligt. Der Jahresabschluss wurde festgestellt.

Mit großer Bestürzung haben wir als Aufsichtsrat von einer Kollision eines unserer Containerschiffe am 10. März 2025 erfahren. Der Vorstand hat uns umgehend und umfassend informiert und unsere Gedanken sind insbesondere bei dem vermissten Besatzungsmitglied und seiner Familie. Leider wird davon ausgegangen, dass der Seemann verstorben ist. Unser Hauptaugenmerk gilt weiterhin dem Wohlergehen unserer 13 Besatzungsmitglieder, die evakuiert wurden. Der Aufsichtsrat wird außerdem gemeinsam mit dem Vorstand alle Anstrengungen unternehmen, um Auswirkungen auf die Meeresumwelt zu vermeiden.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren tatkräftigen Einsatz, ihre persönlichen Beiträge und die konstruktive Zusammenarbeit zum Wohle des Unternehmens.

Hamburg, 24. März 2025

Harald Christ

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Ernst Russ AG



DIE SCHIFFFAHRT IM WANDEL

Nachhaltigkeit, Dekarbonisierung und Regulierung im Jahr 2024

Die Schifffahrtsbranche durchläuft einen tiefgreifenden Wandel – getrieben von geopolitischen Herausforderungen, technologischen Innovationen, neuen Regulierungen und klimabedingten Veränderungen. Verantwortliches und nachhaltiges Handeln steht gemeinsam mit der unternehmerischen Wirtschaftlichkeit im Mittelpunkt der Entscheidungen – insbesondere unterstützt die ER-Gruppe das IMO-Ziel der International Maritime Organisation (Internationale Seeschifffahrtsorganisation, IMO) der Klimaneutralität in der internationalen Schifffahrt bis zum Jahr 2050. Die ER-Gruppe setzt sich intensiv mit alternativen Schiffsbrennstoffen auseinander und prüft fortlaufend Möglichkeiten zur Flottenverjüngung und -optimierung, um CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Seit 2023 gelten die IMO-Vorgaben zur Energieeffizienz (Energy Efficiency Existing Ship Index – EEXI), die gegebenenfalls Nachrüstungen oder Anpassungen erfordern, sowie der Carbon Intensity Indicator (CII) zur Bewertung der CO₂-Intensität eines Schiffes. Seit dem 1. Januar 2024 ist der Seeverkehr in das Europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS) integriert. Diese Maßnahme dient ebenfalls der Reduzierung der CO₂-Emissionen in der Schifffahrtsbranche. Bis 2026 müssen schrittweise 100 % der Emissionen durch Emissionszertifikate abgedeckt werden. Die Kosten der Zertifikate werden in der Regel von den Charterern der Schiffe übernommen. Die ER-Gruppe trägt in Ausnahmefällen die Kosten, wenn ein Schiff z. B. nicht verchartert ist oder es aus anderen Gründen zu Auftriegezeiten kommt. Alle drei genannten Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen gelten auch für die ER-Flotte und wurden erfolgreich in die Betriebsprozesse integriert.

Im Rahmen der „Fit for 55“-Strategie, zu der die Maßnahmen der EU-ETS gehören, trat im Jahr 2025 die FuelEU-Regulierung in Kraft, die eine stufenweise Senkung der Treibhausgasintensität um 80 % bis 2050 vorsieht – jeweils im Vergleich zum Jahr 2020 und mit einer ersten Reduzierung um 2 % bereits im laufenden Jahr 2025. Dabei gilt wie beim EU-ETS: Hafenanläufe aus einem EU-Hafen in einen anderen EU-Hafen zählen zu 100 % und Anläufe aus einem Drittlandhafen in einen EU-Hafen zählen 50 %. Die Regelungen aus dem FuelEU-Programm sollen einen Anreiz zur Förderung

der Einführung CO₂-ärmerer Kraftstoffe bilden und Strafzahlungen bei Nichteinhaltung der Regularien sollen für Projekte zur Förderung der Dekarbonisierung des Seeverkehrs verwendet werden.

REGULIERUNGEN GESTALTEN DIE MARITIME LANDSCHAFT – ZWISCHEN RISIKO UND CHANCE?

Das dichte Netz an Regularien erfordert strenge betriebliche Kontrollen, präzises Emissions-Tracking und tiefgreifende strategische Entscheidungen. Die Herausforderung liegt darin, EU- und IMO-Vorgaben in praxistaugliche und umsetzbare Strategien zu überführen. Dabei wird die ER-Gruppe mit folgenden regulatorischen und marktbezogenen Herausforderungen konfrontiert:

- » Strenge Umweltauflagen (z. B. bei der CO₂-Reduktion sowie bei umweltfreundlichen Treibstoffen)
- » Neue Sicherheits- und Arbeitsstandards für Schiffe und Besatzung
- » Hohe Transparenz- und Berichtspflichten (z. B. ESG-Nachweise, Sanktionsregeln)

Steigende Compliance-Anforderungen bringen mit dem wachsenden Anpassungsbedarf höhere Kosten und Bürokratie mit sich. Die ER-Gruppe hat einen konsistenten und soliden Fahrplan für Energieeffizienz und Dekarbonisierung entwickelt, um CO₂-Abgaben und betriebliche Einschränkungen zu minimieren. Die zunehmend strengen Umweltvorschriften stellen für die Schifffahrtsbranche aber auch ein erhebliches Risiko dar. Weitere Umweltaspekte, wie die Reduzierung von Unterwasserlärm, könnten zu regionalen Betriebsbeschränkungen führen. Die technische Komplexität neuer Vorschriften und alternativer Treibstoffe erhöht das operative Risiko, während die Widerstandsfähigkeit eines Unternehmens eng mit der Kompetenz und dem Wohlbefinden der Mitarbeitenden verknüpft ist. Investitionen in Schulungen sowie Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen sind an dieser Stelle essenziell.

Auch ethische Geschäftspraktiken rücken stärker in den Fokus. Stakeholder hinterfragen die Wertschöpfungskette der Schifffahrt, wodurch neue Reputations- und Haftungsrisiken entstehen. Die Einhaltung von Sorgfaltspflichten entlang der Lieferkette ist ein zentraler Bestandteil eines effektiven Risikomanagements.

Trotz dieser Herausforderungen bieten Risiken des Green Shipping-Engagements auch die Chance zur Optimierung und Innovation. Unternehmen, die regulatorische Vorgaben nicht nur erfüllen, sondern strategisch in ihre Betriebsabläufe integrieren, können sich entscheidende Wettbewerbsvorteile sichern. Hier spielen digitale Lösungen eine zentrale Rolle:

- » Echtzeitdaten ermöglichen eine präzisere Überwachung und Steuerung von Emissionen.
- » Automatisierte Systeme reduzieren den administrativen Aufwand und erhöhen die Transparenz.
- » KI-gestützte Analysen helfen, betrieblichen Risiken proaktiv zu begegnen und Prozesse zu optimieren.

Die erfolgreiche Umsetzung einer robusten Nachhaltigkeitsstrategie in der Schifffahrt erfordert eine konsequente Digitalisierung, um Regulierungsanforderungen effizient zu bewältigen, Risiken zu minimieren und langfristig die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

TECHNOLOGIEINNOVATION ALS TREIBER FÜR NACHHALTIGE EFFIZIENZ

In diesem Sinn sieht die ER-Gruppe die Risiken, betrachtet die neue Regulierung aber nicht als Belastung, sondern nutzt sie als Motor für eine Effizienzsteigerung. Sie ist ein Weckruf für Unternehmen, ihre Transformation aktiv zu gestalten. Wer jetzt in nachhaltige Geschäftsmodelle, CO₂-Reduktion und zirkuläre Wertschöpfung investiert, sichert sich langfristige Wettbewerbsfähigkeit und Vertrauen bei Investoren, Banken und weiteren Partnern. Unser Ziel ist es, Compliance nahtlos in den Alltag zu integrieren und regulatorische Herausforderungen in Chancen zu verwandeln – für eine regelkonforme, resiliente und zukunftsfähige Unternehmenstätigkeit. Digitale Echtzeit-Datenerfassung, kontinuierliche Überwachung und präzise Berichterstattung sind essenziell, um sowohl die Einhaltung von Vorschriften sicherzustellen als auch operative Verbesserungen gezielt voranzutreiben – doch ihr volles Potenzial entfalten sie erst durch die enge Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Technologieanbietern und Regulierungsinstanzen.

Seit vielen Jahren arbeitet die ER-Gruppe eng mit einem führenden isländischen Unternehmen zusammen, das digitale Lösungen für die Schifffahrtsbranche entwickelt. Die digitale Plattform des Unternehmens visualisiert ESG-Leistungskennzahlen, optimiert operative Prozesse und trägt essenziell zur Emissionsreduktion bei. Neben der automatischen Erstellung von Charterabrechnungen, die den Abrechnungsprozess vereinfacht und beschleunigt, setzt die ER-Gruppe besonders auf Tools zur Energieeffizienz und zum präzisen Emissions-Tracking. Dies minimiert Fehler erheblich und stärkt die bereichsübergreifende Zusammenarbeit. Die flexible Anpassung der Plattform an die Bedürfnisse des Unternehmens und die Transparenz unterstützen das schnelle Teilen und Analysieren der Daten sowie eine enge Zusammenarbeit mit Kollegen und Stakeholdern.

INNOVATIONEN UND INVESTITIONEN FÜR EINE KLIMANEUTRALE ZUKUNFT

Die Mitgliedsstaaten der IMO haben sich das Ziel gesetzt, in der internationalen Seeschifffahrt bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Zur Erreichung wurden zudem Zwischenziele definiert: Bis zum Jahr 2030 sollen die Treibhausgasemissionen um mindestens 20 % und bis zum Jahr 2040 um mindestens 70 % sinken – jeweils im Vergleich zum Jahr 2008. Um diese Ziele zu erfüllen, besteht ein Bedarf an erneuerbaren Kraftstoffen, um die Umwelt- und Klimaauswirkungen der Schifffahrt kurz- und langfristig zu verringern. Energieträger wie z. B. Wasserstoff, Ammoniak, Biokraftstoff, Methanol und flüssige organische Wasserstoffträger (LOHC), die gesamte Technologieentwicklung, ihre Produktion sowie Lagerung und Transport sind mit großen Anpassungen, großen Forschungs- und Investitionsanstrengungen verbunden. Die maritime Industrie hat in den vergangenen Jahren in den Klima- und Umweltschutz investiert und wird solche Aktivitäten zukünftig verstärken. Für die Gewährleistung von einheitlichen und zielgerichteten Instrumenten sind Verschärfungen bestehender Regulierungen sowie die Entwicklung weiterer Maßnahmen durch die IMO zu erwarten.

Das ganzheitliche Nachhaltigkeitskonzept der ER-Gruppe besteht aus zahlreichen Initiativen und Maßnahmen. Die Entwicklung neuer Schiffstechnologien, die emissionsärmer und ressourcenschonender sind, bildet das Fundament für eine zukunftsorientierte und wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft. Investitionen in diese Technologien sind auch das finanzielle Rückgrat einer innovativen Industriepolitik. Durch gezielten Ausbau der Produktion sauberer Technologien in Schlüsselbereichen wie Batterien oder umweltfreundliche Treibstoffe für die Luft- und Schifffahrt und durch konsequente Investitionen in nachhaltige Lösungen



Die ROME EXPRESS optimiert für nachhaltige Effizienz – Silikonbeschichtungen reduzieren Bewuchs, senken den Treibstoffverbrauch und verringern CO₂-Emissionen. Neue, strömungsoptimierte Propeller minimieren Verwirbelungen, reduzieren den Widerstand und steigern den Wirkungsgrad, wodurch ebenfalls der Energieverbrauch sowie der CO₂-Ausstoß gesenkt werden – wichtige Faktoren einer konsistenten Dekarbonisierungsstrategie.

kann der Branche geholfen werden, ihren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben. Die ER-Gruppe testet und tätigt Investitionen, die dazu führen, die Schiffe energieschonend betreiben zu können. So wurde in den letzten Jahren bei einigen Schiffen in neue Propeller und in Silikonanstriche investiert. Die Propeller sowie die Silikonbeschichtungen reduzieren den Bewuchs mit Meeresorganismen und senken den Treibstoffverbrauch um bis zu 10%. Diese sogenannten Fouling-Release-Systeme basieren auf Silikon oder Silikon-Hybridharzen und verhindern, dass sich Organismen wie Muscheln und Algen am Rumpf festsetzen. Die glatte Oberfläche dieser Beschichtungen erschwert die Haftung von Bewuchs, und bereits angesiedelte Organismen werden durch die Bewegung des Schiffes wieder entfernt. Dies führt zu einer Verringerung des Strömungswiderstands und somit zu einer Reduzierung des Treibstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen.

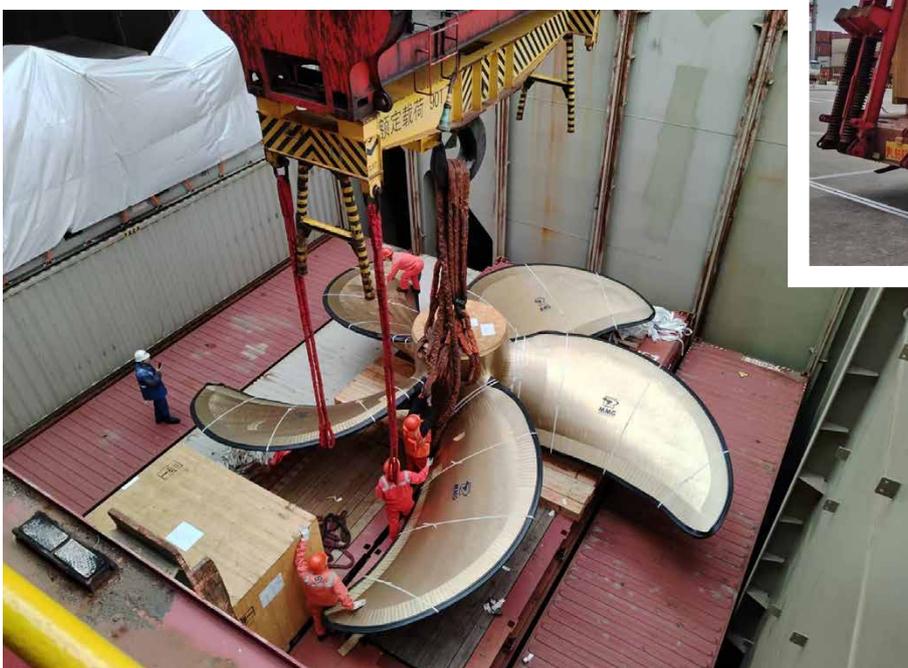
WICHTIGE ENTWICKLUNGEN IM JAHR 2025

Das erste Jahr nach der Erweiterung des EU-Emissionshandels (ETS) auf die Schifffahrt hat gezeigt: Datenqualität und -verlässlichkeit sind entscheidend – sowohl für die Einhaltung von Vorschriften als auch für eine präzise Emissionsanrechnung und Compliance-Dokumentation. Mit dem zunehmenden Fokus auf Nachhaltigkeit rücken Energieeffizienz und alternative Kraftstoffe ins Zentrum der Schifffahrt. Der Umstieg auf LNG, Methanol, Ammoniak, Wasserstoff und Biokraftstoffe ist essenziell zur Emissionsreduktion, erfordert jedoch zugleich enorme betriebliche Effizienzsteigerungen. Hier spielt die Digitalisierung eine Schlüsselrolle: Intelligente Systeme und fortschrittliche Datenanalysen optimieren den Treibstoffverbrauch, senken die Emissionen und leisten so einen wesentlichen Beitrag zur Energiewende der Schifffahrt.

Nachhaltigkeit ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmenskultur von Ernst Russ und ein wesentlicher Faktor im Entscheidungsprozess. Zur Erreichung der Klimaneutralität folgen wir einem detaillierten Fahrplan mit schrittweisen Maßnahmen zur Umsetzung dieses Ziels. Für das laufende Jahr sind mehrere Aspekte von Bedeutung:

- » Die ER-Gruppe wird weiterhin zukunftsorientierte Schifffahrtstechnologien, nachhaltige Betriebsstrategien sowie die digitale Transformation für eine emissionsarme Schifffahrt fördern. Dazu zählt der Ausbau der Nutzung von grünem Methanol, Ammoniak oder LNG als alternative Kraftstoffe und der Einsatz energieeffizienter Technologien wie die Förderung langlebiger Schiffsmaterialien mit hoher Recyclingfähigkeit, die weitere Digitalisierung zur Emissionsreduktion und die aktive Verantwortung zur Verbesserung der Arbeitsstandards.

- » Die ER-Gruppe wird regulatorische Anpassungen mit wirtschaftlicher Effizienz umsetzen. Die Einhaltung neuer Umweltauflagen erfordert nicht nur technische Anpassungen, sondern auch deren nahtlose Integration in den operativen Alltag. Die ER-Gruppe verfolgt das Ziel, Regelkonformität mit wirtschaftlicher Effizienz und hoher betrieblicher Effektivität zu verbinden.
- » Die ER-Gruppe will auch im Jahr 2025 für Integrität im Sinne eines ethischen Geschäftsverhaltens sowie von Transparenz und Compliance, und für einen verantwortungsvollen Umgang mit Mensch und Umwelt arbeiten und einstehen.
- » Eine nachhaltige Unternehmensführung (Governance) ist für die ER-Gruppe selbstverständlich. Sie unterliegt sowohl gesetzlichen Vorgaben als auch unternehmensinternen Richtlinien. Um Compliance-Risiken gezielt zu steuern, wurden konzernweit gültige Verhaltensrichtlinien und Arbeitsanweisungen implementiert. Diese Richtlinien regeln unter anderem den Umgang mit vertraulichen Informationen, Datenschutz, Geldwäscheprävention, IT-Sicherheit sowie Interessenkonflikte. Zur Risikominimierung und Sensibilisierung finden regelmäßig Schulungen zu zentralen Compliance-Themen statt, um sicherzustellen, dass alle Mitarbeitenden mit den geltenden Vorgaben vertraut sind und diese im Arbeitsalltag konsequent umsetzen.



FLOTTENLISTE DER ERNST RUSS AG

Legende

- Schiff im Hafen
- Schiff auf See
- Containerschiff
- Multipurpose-Schiff
- Bulker

Quelle: Ankeri; Stand 8.1.2025

ERNST RUSS-FLOTTE*

NAME	SCHIFFSTYP	KAPAZITÄT IN TEU	KAPAZITÄT IN DWT	FLAGGE	HEIMAT- HAFEN	BESCHÄFTIGUNG
Rome Express	Container	13.400	153.514	Portugal	Madeira	Charter
ESL Wasl**	Container	6.589	81.002	Liberia	Monrovia	Charter
Venetia	Container	4.178	52.788	Portugal	Madeira	Charter
EF Olivia	Container	3.091	42.200	Portugal	Madeira	Charter
Hebe	Container	3.091	42.213	Portugal	Madeira	Charter
Lodur	Container	3.091	41.800	Antigua & Barbuda	St. Johns	Charter
Rita	Container	2.785	37.213	Portugal	Madeira	Charter
Frida Russ	Container	2.194	25.145	Portugal	Madeira	Charter
ESL Winner	Container	1.841	28.500	Portugal	Madeira	Pool
EF Emira	Container	1.710	24.150	Portugal	Madeira	Charter
EF Emma	Container	1.700	24.100	Portugal	Madeira	Charter
EF Eldra	Container	1.341	17.127	Portugal	Madeira	Pool
Baldur	Container	1.341	17.127	Portugal	Madeira	Pool
EF Elena	Container	1.338	17.892	Portugal	Madeira	Charter
Isabella B	Container	1.036	12.878	Portugal	Madeira	Charter

* Schiffe im Mehrheitsbesitz (Stand 31.12.2024)

** Verkauft im März 2025



NAME	SCHIFFSTYP	KAPAZITÄT IN TEU	KAPAZITÄT IN DWT	FLAGGE	HEIMAT- HAFEN	BESCHÄFTIGUNG
Bakkafoss	Container	1.025	12.970	Antigua & Barbuda	St. Johns	Charter
Faith	Container	917	10.700	Portugal	Madeira	Charter
Andante***	Container	868	11.433	Portugal	Madeira	Charter
Trouper	Container	868	11.200	Portugal	Madeira	Charter
Visitor	Container	862	11.181	Portugal	Madeira	Charter
Dream	Container	803	9.300	Portugal	Madeira	Charter
Ido	Container	803	9.300	Portugal	Madeira	Charter
Meandi	Container	803	9.300	Portugal	Madeira	Charter
Mirror	Container	803	9.300	Portugal	Madeira	Charter
Solong****	Container	803	9.300	Portugal	Madeira	Charter
EF Ava	Container	698	8.168	Portugal	Madeira	Charter
Skogafoss	Container	679	8.200	Antigua & Barbuda	St. Johns	Charter
Rubina	Bulker	0	39.959	Portugal	Madeira	Pool
Louise Auerbach	Multipurpose	665	12.652	Liberia	Monrovia	Charter

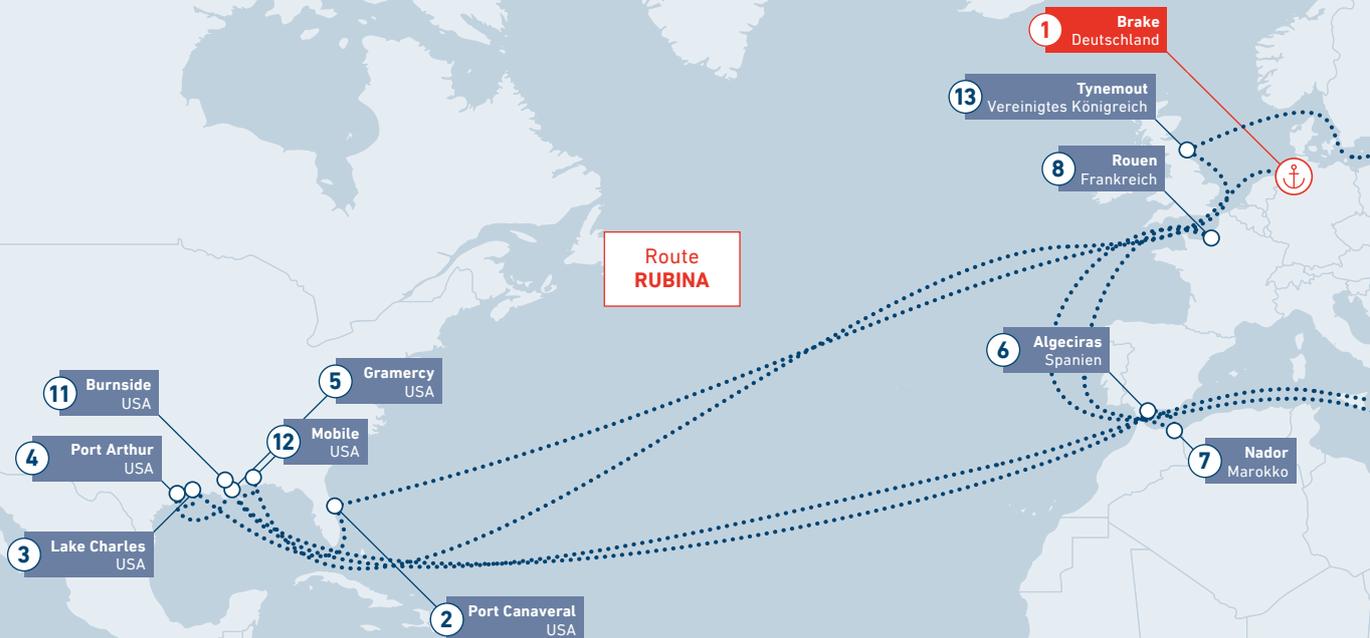
*** Schiff verkauft, Übergabe vsl. Ende März / Anfang April 2025

**** Vorfall am 10. März 2025 (andauernd)

SCHIFFSROUTEN

ER-FLOTTE

Das globale Seeverkehrsnetz der ER-Flotte verbindet die wichtigsten Exportmärkte weltweit und ermöglicht es den Frachtschiffen der ER-Gruppe, nahezu jeden Winkel der Erde anzusteuern. Die Vielseitigkeit der traditionsreichen Flotte zeigt sich in den zwei Routen dieser Doppelseite: in der langen interkontinentalen Strecke des Bulklers RUBINA (39.959 dwt) und in den flexiblen kurzen Rundfahrten des Containerfeeders RITA (2.785 TEU).



SCHIFFSDATEN RUBINA



Typ
Bulkler

Flagge
Portugal

Breite
31,99 m

Baujahr
2018

Kapazität
39.959 dwt

Tiefgang
10,75 m

IMO Nummer
9725512

Gesamtlänge
179,94 m

SCHIFFSDATEN RITA



Typ
Containerschiff

Flagge
Portugal

Gesamtlänge
207,30 m

Baujahr
2007

Kühlcontaineranschlüsse
432

Breite
32,27 m

IMO Nummer
9301988

Kapazität
2.785 TEU / 37.213 dwt

Tiefgang
12,15 m

Quelle: Ankeri



Der Bulker **RUBINA**, gebaut von der chinesischen Werft Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry, gehört mit einer Kapazität von 39.959 dwt zur Handysize-Klasse. Im Jahr 2024 überquerte die RUBINA von Brake an der deutschen Nordseeküste kommend den Atlantik nach Florida und lief anschließend mehrere Häfen im Golf von Mexiko an. Weiter ging es durch den Nordatlantik über Marokko ins türkische Yumurtalik, südöstlich der Dardanellen. Die RUBINA belieferte in kurzer Zeit über vier Kontinente mit Kalkstein, Kohle, Metalle, Salz und Zement und bewies eine hohe Reichweite und Flexibilität.

Im ersten Quartal des Jahres 2025 hat die ER-Gruppe ihren Anteil an der Schiffsgesellschaft der noch jungen **RUBINA** auf nahezu 100 % erhöht, um die Minderheitsbeteiligungen zu reduzieren und damit die Transparenz in den Besitzverhältnissen zu steigern.

Das von der polnischen Werft Szczecin Shipyard gebaute 2.785 TEU-Containerschiff **RITA**

hat im Jahr 2024 von den Philippinen kommend Singapur und Laem Chabang in Thailand angelaufen. Nach einem kurzen Abstecher nach Cai Mep in Vietnam fuhr die **RITA** nach Shimizu und Yokohama in Japan. Ergänzt um Tokio bildeten diese Stationen über das Jahr 2024 in unterschiedlichen Variationen die Rundfahrt der **RITA**. Im laufenden Jahr wird sie in Europa eingesetzt.

ERNST RUSS AG

AKTIE & INVESTOR RELATIONS

ENTWICKLUNG DER AKTIENMÄRKTE UND DER ERNST RUSS AKTIE IM JAHR 2024

Der Deutsche Leitindex DAX hat das Jahr 2024 mit einer kräftigen Aufwärtsbewegung begonnen, die sich bis in den April hinein fortsetzte. Mitte April markierte ein erster zyklischer Höhepunkt eine nachfolgende Korrektur, die Ende Mai endete und den Auftakt zu einer Sommer-Rallye bildete. Nach zweieinhalb Monaten und erneuter Korrektur begann Ende Oktober eine Herbst-Rallye, die sich bis Anfang Dezember fortsetzte. Nach einer Schwächeperiode zogen die Kurse bis zum Jahresende weiterhin an. Im Verlauf dieses erfolgreichen Börsenjahres hat der deutsche Leitindex einen außergewöhnlichen Rekord gebrochen: Erstmals überschritt der DAX die Marke von 20.000 Punkten, auch wenn der Indexwert letztlich bei 19.909 Punkten das Jahr 2024 schloss. Das Intraday-Hoch des Monats Dezember 2024 markierte bei rund 20.523 Punkten gleichzeitig einen neuen Rekord. Auch wenn Deutschland 2024 in eine Rezession rutschte, war der DAX im

europäischen Vergleich der Index mit der besten Performance. Für das Gesamtjahr 2024 wurde ein Plus von rund 18,8% verzeichnet.

Der Eröffnungskurs der Ernst Russ-Aktie lag bei 4,13 EUR. Mit 3,91 EUR wurde Anfang März 2024 der Tiefstkurs verzeichnet. Nachfolgend ist der Aktienkurs bis Ende Mai auf seinen Jahreshöchststand von 7,78 EUR gestiegen. Nach einem Rückgang bis Juni auf rund 6 EUR hat sich der Kurs mit kleinen Schwankungen bis Ende des Jahres auf diesem Niveau stabilisiert. Anfang Dezember sank der Kurs auf sein Jahrestief von 3,80 EUR. Der Jahreschlusskurs lag bei 5,72 EUR. Der Durchschnittskurs im Jahr 2024 lag bei 5,57 EUR.

Die Anzahl der im Durchschnitt börsentäglich gehandelten Aktien belief sich dabei auf 34.563 Stück bei einem durchschnittlichen Tagesumsatz von 199.683 EUR.

ENTWICKLUNG DER ERNST RUSS AKTIE (XETRA) IM JAHRESVERLAUF 2024 IN EUR



SCHLUSSKURS **DURCHSCHNITTSKURS (5,57 €)**

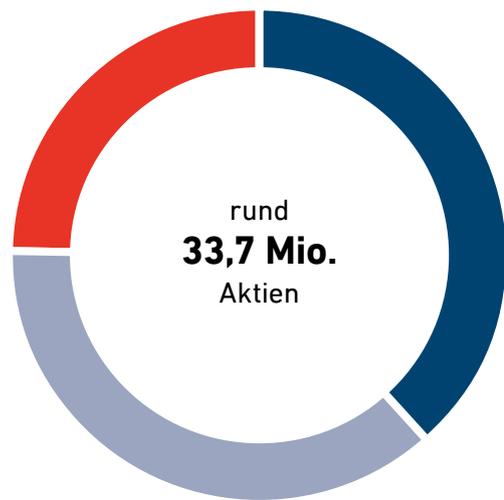
Quelle: EQS Group AG; 2025

AKTIONÄRSSTRUKTUR DER ERNST RUSS AG

Unverändert werden 38,5 % der Aktien von Jochen Döhle sowie durch ihn beherrschte bzw. maßgeblich beeinflusste Unternehmen gehalten (Döhle Gruppe). Im Zuge der gesellschaftsrechtlichen Bündelung von gemeinschaftlich gehaltenen Anteilen von J.P. & J.D. Döhle wurde die Darstellung der Aktionärsstruktur der Ernst Russ AG folgendermaßen angepasst:

38,5 % Döhle Gruppe **36,8 %** J.P. & J.D. Döhle **24,7 %** Streubesitz

Stand: 14.03.2025



HÖCHST-, TIEFST- UND DURCHSCHNITTSKURSE DER ERNST RUSS AKTIE (XETRA) IN EUR



MONATSDURCHSCHNITT

HÖCHST-, TIEFSTKURSE

Quelle: EQS Group AG; 2025

STAMMDATEN DER ERNST RUSS AKTIE ZUM 31.12.2024

Aktiengattung	Nennwertlose Namensaktien (Stückaktien)
Anzahl der zum Börsenhandel zugelassenen Aktien	33.689.311
Marktsegment	Scale (Frankfurter Wertpapierbörse), Mittelstandsbörse Deutschland (Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg)
Handelsplätze	Frankfurter Wertpapierbörse, Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg
Erster Handelstag / Ausgabepreis	6.10.2005 / 20,50 EUR
ISIN	DE000A161077
WKN	A16107
Börsenkürzel	HXCK
Reuters	HXCKK.DE
Bloomberg	HXCK:GR
Common Code	022854488
Designated Sponsor	Wolfgang Steubing AG
Capital Markets Partner	Quirin Privatbank AG
Analysten	Quirin Privatbank AG

KENNZAHLEN DER ERNST RUSS AKTIE

	2024	2023
Anzahl der Aktien zum 31.12.	33.689.311	33.500.286
Grundkapital zum 31.12. in EUR	33.689.311,00	33.500.286,00
Jahresschlusskurs in EUR (Xetra)	5,72	4,13
Höchstkurs in EUR (Xetra)	7,78	5,58
Tiefstkurs in EUR (Xetra)	3,91	3,80
Marktkapitalisierung zum 31.12. in Mio. EUR	192,7	136,7
Ergebnis je Aktie in EUR*	1,26	1,66

* Eigene Aktien werden nicht gehalten

ERWEITERUNG DES VORSTANDS

Mit Wirkung zum 1. Dezember 2024 hat der Aufsichtsrat Herrn Joseph Schuchmann zum neuen Vorstandsmitglied der Ernst Russ AG bestellt, mit einer Amtszeit bis zum 31. Dezember 2026. Joseph Schuchmann verfügt dank seiner Ausbildung zum Schiffskauf-

mann, einem Masterabschluss in Shipping sowie mehrjähriger Berufserfahrung in europäischen Reedereien über exzellente Marktkenntnisse. Gemeinsam mit dem amtierenden Vorstand Herrn Robert Gärtner bildet er das Führungsteam der Ernst Russ AG.

AUFSICHTSRATSWAHLEN

Durch Beschlussfassung der ordentlichen Hauptversammlung der Ernst Russ AG vom 30. Mai 2024 wurden Herr Jochen Döhle und Herr Ingo Kuhlmann als Aufsichtsrat wiedergewählt. Herr Jochen Döhle wurde vom

Aufsichtsrat erneut als deren stellvertretender Vorsitzender gewählt. Gemeinsam mit Herrn Harald Christ als Vorsitzendem und Herrn Robert Lorenz-Meyer bilden sie das Aufsichtsgremium der Ernst Russ AG.

AKTIENWAHLDIVIDENDE

Die Ernst Russ AG hat ihren Aktionären für das Geschäftsjahr 2023 erneut eine Aktiendividende angeboten. Aktionäre hatten die Möglichkeit, innerhalb der Bezugsfrist vom 31. Mai bis zum 14. Juni 2024 zwischen einer Ausschüttung ihrer Dividende in Höhe von 1,00 EUR pro Aktie ganz oder teilweise in bar oder in Form neuer Aktien zu wählen.

Insgesamt haben sich Aktionäre mit rund 3 % der dividendenberechtigten Aktien dafür entschieden, ihre Dividende in Form von Aktien zu erhalten. An die Aktio-

näre, die eine Bardividende gewählt haben, wurde ein Betrag von 32,5 Mio. EUR ausgeschüttet. Auf Basis der Annahmequote wurden 189.025 neue Aktien ausgegeben, so dass die Gesamtzahl der Ernst Russ-Aktien um rund 0,6 % auf 33.689.311 gestiegen ist.

Die neuen Aktien werden seit dem 9. Juli 2024 in den Handel im Freiverkehr der Frankfurter Wertpapierbörse (Segment Scale) und im Freiverkehr der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg (Mittelstandsbörse Deutschland) einbezogen.

FINANZKALENDER 2025*

MÄRZ 31 „Quirin Champions“- Konferenz	MAI 21 Veröffentlichung Dreimonatsbericht 2025	MAI 23 Hauptversammlung 2025
AUGUST 28 Veröffentlichung Halbjahresbericht 2025	NOVEMBER 11 Veröffentlichung Neunmonatsbericht 2025	NOVEMBER 12 MKK – Münchner Kapitalmarkt Konferenz

* Die Ernst Russ AG behält sich vor, ggf. Termine zu ändern oder zu ergänzen.

1.

KONZERNLAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024

1.1. Grundlagen des Konzerns	29
I. Geschäftstätigkeit	29
II. Wirtschaftsbericht	31
1.2. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns	34
I. Vermögenslage	34
II. Finanzlage	37
III. Ertragslage	38
IV. Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf	41
1.3. Personal	41
1.4. Chancen- und Risikobericht	41
I. Risikomanagementsystem	41
II. Chancenbericht	43
III. Risikobericht	47
1.5. Prognosebericht	55
1.6. Sonstige Angaben	57

1.1. GRUNDLAGEN DES KONZERNS

I. GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Die Ernst Russ AG mit Sitz in Hamburg ist die konzernführende Holding des Ernst Russ-Konzerns (im Folgenden: „ER-Gruppe“). Die Ernst Russ AG mit Firmensitz in der Elbchaussee 370, 22609 Hamburg, Bundesrepublik Deutschland, ist im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 93324 eingetragen. Die Ernst Russ AG ist eine börsengehandelte international agierende Reederei und ein maritimer Investmentmanager. Zusammen mit ihren Tochterunternehmen bildet die Ernst Russ AG einen Reederei-Konzern mit Sitz in Hamburg.

Die Ernst Russ AG ist seit dem Jahr 2005 an der Börse notiert und seit März 2017 im Listing-Segment „Scale“ der Deutschen Börse AG in Frankfurt sowie an der Mittelstandsbörse in Hamburg gelistet.

Die ER-Gruppe betreute zum 31. Dezember 2024 eine Flotte von 29 (Vorjahr: 30) Schiffen. Die Schiffe werden in Einschiffsgesellschaften betrieben, an denen die ER-Gruppe über Tochtergesellschaften die Mehrheit der Anteile hält. Das Schiffportfolio setzt sich überwiegend aus Containerschiffen der Größenklassen von 700 bis 4.200 TEU zusammen und wird ergänzt um zwei größere Containerschiffe mit rund 6.600 (im Jahr 2025 veräußert) bzw. 13.400 TEU sowie einen Handysize-Bulker mit 39.959 dwt und ein Multipurpose-Schiff. Darüber hinaus managt die ER-Gruppe vier (Vorjahr: vier) RoRo-Fähren („Roll on Roll off“), an deren Schiffsgesellschaften sie Beteiligungen hält.

Die ER-Gruppe verfolgt die die Entwicklungen an den relevanten Schifffahrtsmärkten und prüft laufend Opportunitäten – mit dem Ziel, eine nachhaltige und profitable Flotte aufzubauen und damit Aktionärinnen und Aktionären stabile und nachhaltige Wertzuwächse zu sichern. Der Fokus liegt dabei zurzeit auf Containerschiffen. Darüber hinaus werden auch Investitionsmöglichkeiten in andere Handelsschiff-Segmente, wie zum Beispiel Bulker, Multipurpose-Schiffe und Tanker sowie Containerschiffe anderer als der aktuell im Fokus stehenden Größenklassen geprüft. Das Ziel ist es dabei, eine nachhaltige Flotte mit einer ausgewogenen Risikostreuung hinsichtlich der Laufzeiten der Beschäftigung zu betreiben. Langfristige Charterverträge bieten Stabilität und Sicherheit, während kurzfristige Charterdauern die Chance bieten, auf Opportunitäten im Markt zu reagieren.

Die operativen Geschäftsaktivitäten der ER-Gruppe wurden im Berichtsjahr insbesondere im Segment Shipping abgebildet. Darüber hinaus war der Konzern in den Segmenten Management Services und Other Ser-

vices tätig. Die Steuerung, die Planung und das Reporting der Unternehmensgruppe durch das Management erfolgt anhand dieser Segmente.

SHIPPING

Das Segment Shipping bildete im Berichtsjahr 2024 den Kernbereich der Geschäftsaktivitäten der ER-Gruppe. Dieses Segment umfasst den Betrieb der eigenen und der im Mehrheitsbesitz befindlichen Schiffe. Hierunter fallen insbesondere die Chartereinnahmen dieser Schiffe sowie deren Betriebs- und Finanzierungskosten.

Insgesamt betreibt die ER-Gruppe zum 31. Dezember 2024 eine Flotte von 29 (Vorjahr: 30) im Mehrheitsbesitz befindlichen Schiffen. Die Schiffe werden teilweise gemeinsam mit strategischen Kooperationspartnern gehalten. Das größte Schiff der ER-Flotte hat eine Containerstellplatzkapazität von 13.400 TEU und zählt damit zur Klasse der Very Large Container Ships. Des Weiteren gehören ein Schiff der sogenannten Neo-Panamax-Klasse, vier Schiffe der Classic Panamax-Klasse, zwei Schiffe der Sub-Panamax-Klasse sowie acht der Handy-Klasse zur Flotte der ER-Gruppe. Außerdem befinden sich elf Feeder-Containerschiffe im Mehrheitsbesitz der ER-Gruppe. Neben den vorgenannten 27 Containerschiffen zählen ein Handysize-Bulker mit einer Tragfähigkeit von 39.959 dwt sowie ein Multipurpose-Schiff zur ER-Flotte. Ferner sind vier RoRo-Fähren mit jeweils 1.600 sogenannten Lane Metern (Spurenmeter) im Management der ER-Gruppe.

Im Geschäftsjahr 2024 wurde zur Verjüngung der Flotte ein 23 Jahre altes Containerschiff mit einer Stellplatzkapazität von 868 TEU veräußert.

Die Einbindung in ein global agierendes Netzwerk von sorgfältig ausgewählten maritimen Dienstleistungsunternehmen ermöglicht es der ER-Gruppe, für den jeweiligen Schiffstyp eine qualitativ hochwertige Betreuung im laufenden Schiffsbetrieb zu gewährleisten – sowohl für eigene Schiffe als auch für Fremdinvestitionen. Dies umfasst die gesamte Bandbreite, beginnend mit der Identifikation und dem Ankauf sowie der Finanzierung und Versicherung eines geeigneten Schiffes, über die Entwicklung einer Beschäftigungsstrategie und die Auswahl des technischen Bereeders und des Crewing-Unternehmens, des operativen Managements der Schiffe bis zur Entwicklung und Umsetzung der richtigen Vermarktungsstrategie mit ausgewählten Maklerunternehmen.

Die ER-Gruppe übernimmt regelmäßig selbst die vollumfängliche kaufmännische Betreuung. Dies umfasst auch die Prüfung und Überwachung sämtlicher Verträge und der Zahlungsströme sowie eine Budget-

Kontrolle, die durch eine vollständige und digitale Vernetzung der einzelnen Schiffe und Dienstleister mit den IT-Systemen der ER-Gruppe durchgeführt werden kann. Mit diesem Zugriff auf Details des Schiffsbetriebs ermöglichen wir ein zeitnahes und aussagekräftiges Investoren-Reporting. Die ER-Gruppe verfügt über ein sehr erfahrenes, hochmotiviertes, interdisziplinär arbeitendes und sehr gut ausgebildetes Team, welches alle relevanten kaufmännischen und technischen Bereiche abdeckt.

Zum 1. Januar 2024 wurde der Geltungsbereich des europäischen Emissionshandelssystems ETS auf den Seeverkehr verpflichtend ausgeweitet. Für Schiffrouten, die durch die Europäische Union führen, müssen EU-Emissionszertifikate (EUAs) an die Europäische Union geliefert werden. Die allgemeine Absicht des EU-Emissionshandelssystems besteht darin, durch die schrittweise Verringerung des Angebots an Emissionszertifikaten Anreize für Industrieunternehmen zu schaffen, ihre Geschäftsaktivitäten auf weniger kohlenstoffintensive Tätigkeiten umzustellen, da die Höhe der CO₂-Bepreisung aufgrund der Angebotsverknappung in den nächsten Jahren voraussichtlich zunehmen wird. Dabei gilt eine dreijährige Einführungsphase: EUAs werden für 40 % der geltenden CO₂-Emissionen im Jahr 2024, 70 % im Jahr 2025 und 100 % der geltenden CO₂-, Methan- und Stickoxid-Emissionen ab 2026 erforderlich sein. Die Kosten für den Erwerb der Emissionszertifikate werden, soweit möglich, in voller Höhe an den jeweiligen Charterer weiterbelastet (sogenanntes Polluter-Pays-Prinzip).

Diese zusätzliche regulatorische Anforderung stellt alle Marktteilnehmer vor große Herausforderungen. Die ER-Gruppe hat sich frühzeitig mit dem Themenkomplex beschäftigt, um dieser Anforderung gerecht zu werden. Die Kosten der Zertifikate werden in der Regel von den Charterern der Schiffe übernommen. Die ER-Gruppe trägt nur in Ausnahmefällen die Kosten, wenn die Schiffe z. B. „off-hire“, also beschäftigungslos sind. Darüber hinaus besteht für die ER-Gruppe ein Ausfallrisiko, dass der Charterer seinen Verpflichtungen nicht bzw. nicht in vollem Umfang nachkommt.

Operativer Schiffsbetrieb

Aus der Flotte der ER-Gruppe absolvierten im Geschäftsjahr 2024 drei Schiffe (Vorjahr: zehn) die turnusgemäße Klasseerneuerung – ohne Beanstandungen. Für die Schiffe im Management werden regelmäßig die nach Herstellervorschriften erforderlichen großen Wartungen der technischen Ausrüstung organisiert und überwacht. Die regulären Inspektionen im Rahmen der Klasseerneuerungen umfassen insbesondere die Stahldickenmessung, die Unterwasserschiffsinspektion, die

Inspektion der Ballastwasseranlage, die Überprüfung der Bunkertanks, Sicherheitsüberprüfungen sowie die Kontrolle der Ausrüstung an Bord. Neben den turnusmäßigen Inspektionen wurden die Werftaufenthalte dazu genutzt, technische Verbesserungen und Maßnahmen zur Effizienzsteigerung an den Schiffen durchzuführen. So wurde bei einigen Schiffen in der Vergangenheit in effizientere Propeller investiert sowie Silikonanstriche zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aufgetragen.

Von 10.729 möglichen Einsatztagen war die Flotte der vollkonsolidierten Schiffe der ER-Gruppe an 10.353 Tagen (96,5 %, Vorjahr: 96,3 %) einsatzfähig. In der Prognose des Geschäftsberichtes 2023 für das Jahr 2024 wurde von einer Auslastung in Höhe von 97,7 % ausgegangen. Die technischen Ausfallzeiten von 3,5 % (Vorjahr: 3,7 %) waren insbesondere auf planmäßige Werftaufenthalte von zwei Schiffen (Vorjahr: zehn Schiffen) sowie auf die außerplanmäßige Ausfallzeit von zwei Schiffen zurückzuführen. Insbesondere die außerplanmäßigen Ausfallzeiten führten zur Abweichung zur Prognose für das Geschäftsjahr 2024.

Bei einem Schiff der ER-Gruppe ergab sich im Berichtsjahr nach einer Kollision mit einem anderen Schiff eine Ausfallzeit von insgesamt rund 32 Tagen. Es wurden unverzüglich alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen und es kam weder zu Personen- noch zu Umweltschäden. Der wesentliche Teil der Reparaturkosten war versichert. Die entgangenen Chartererlöse aufgrund der Ausfallzeit betrugen 1,1 Mio. EUR. Ein weiteres Schiff der ER-Gruppe hatte eine Grundberührung. In der Folge wurden alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen und ein für die Bergung spezialisiertes Unternehmen beauftragt. Bei der Grundberührung gab es keine Personen- bzw. Umweltschäden. Nach der erfolgreichen Bergung wurde das Schiff zur Reparatur in eine türkische Werft geschleppt.

Darüber hinaus kam es bei zwei Schiffen im Zusammenhang mit Eigner- und Charterwechseln zu beschäftigungslosen Zeiten von insgesamt 15 Tagen. Damit lagen die tatsächlichen Betriebstage bei insgesamt 10.338 (Vorjahr: 10.522). Dies entspricht einer Auslastung der Flotte von 96,4 % (Vorjahr: 95,6 %).

Im Geschäftsjahr 2024 verlief der übrige Schiffbetrieb wie im Vorjahr in enger und guter Kooperation mit den beauftragten Bereederungsunternehmen und den Befrachtungsmaklern störungsfrei ohne besondere Ereignisse.

Das für die Flotte der ER-Gruppe entwickelte diversifizierte Beschäftigungskonzept ist auf eine nachhaltige und dauerhafte Absicherung der Einnahmen ausgerichtet. Im Geschäftsjahr 2024 umfasste die ER-Flotte durchschnittlich 29 Schiffe, von denen wir in einem sehr uneinheitlichen Marktumfeld rund die Hälfte neu ver-

chartern konnten. Im Verlauf des Jahres 2024 haben sich die durchschnittlich erzielten Einnahmen von rund 18.851 USD pro Tag im Januar 2024 auf rund 17.748 USD pro Tag im Dezember 2024 reduziert. Über das gesamte Jahr 2024 hinweg konnten Einnahmen von durchschnittlich 17.457 USD pro Tag erzielt werden. Dies entspricht einem Rückgang von 13,1 % im Vergleich zum Vorjahreswert von 20.091 USD pro Tag. Die durchschnittliche Restlaufzeit der Charterverträge der ER-Flotte betrug zum 31. Dezember 2024 13,7 Monate auf Basis der minimalen bzw. 15,8 Monate auf Basis der maximalen Vertragslaufzeit (31. Dezember 2023: 15,9 bzw. 18,0 Monate).

Zum 31. Dezember 2024 sind vierzehn Schiffe mittel- bis langfristig und weitere elf Schiffe mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten verchartert. Vier Schiffe erzielten weiterhin Erlöse aus Chartereinnahmepools.

MANAGEMENT SERVICES

In diesem Segment wird das Asset- und Shipmanagement für die Flotte der ER-Gruppe sowie für Investoren der Assetklassen Schiff abgebildet.

Das Segment umfasst im Wesentlichen zwei Bereiche: Zum einen den Bereich Crewing für vier (Vorjahr: fünf) Schiffe (RoRo-Fähren). Darüber hinaus umfasst das Segment Bereederungstätigkeiten, Assetmanagement sowie übrige Dienstleistungen des kommerziellen Schiffsbetriebs für die Flotte der ER-Gruppe.

OTHER SERVICES

Die Zentral-Funktionen der ER-Gruppe werden im Segment Other Services dargestellt. Das Segment umfasst insbesondere Erträge aus Geschäftsbesorgungsverträgen und übrige Dienstleistungen.

ERFOLGSORIENTIERTE GESCHÄFTSSTEUERUNG

Im Rahmen der Steuerung der Unternehmensgruppe werden unterschiedliche finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren in den Fokus gestellt.

Für die ER-Gruppe stellen der Umsatz und das Betriebsergebnis bzw. das operative Ergebnis (EBIT vor neutralem Ergebnis) die bedeutsamsten Steuerungskennzahlen dar. Die Auslastung der Flotte stellt den wesentlichen nichtfinanziellen Leistungsindikator dar.

Die Budgetplanung der Unternehmensgruppe erfolgt grundsätzlich in einem jährlichen Turnus. Diese wird laufend aktualisiert und ein entsprechender rollierender Forecast erstellt, welcher mindestens quartals-

weise dem Aufsichtsrat vorgestellt wird. Auf Grundlage der genannten Kennzahlen werden die Aktivitäten der einzelnen Teilbereiche des Unternehmens ausgerichtet und durch das Controlling sowie das Management, u. a. im Rahmen eines monatlichen Reporting, fortlaufend überwacht und gesteuert.

Die Leitung, Steuerung und Kontrolle der Geschäftsaktivitäten der ER-Gruppe erfolgt durch den Vorstand und das erweiterte Managementteam sowie auf operativer Ebene durch die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften und die Führungskräfte in den einzelnen Abteilungen.

Hinsichtlich der wesentlichen Tochtergesellschaften und ihrer Standorte wird auf die Anteilsbesitzliste im Konzernanhang der Ernst Russ AG für das Geschäftsjahr 2024 verwiesen.

II. WIRTSCHAFTSBERICHT

In diesem Abschnitt werden die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie die Marktentwicklungen auf dem Schifffahrtsmarkt im Berichtsjahr 2024 dargestellt.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Das Jahr 2024 setzte die Dynamik des Vorjahres fort und war geprägt von geopolitischen Spannungen und kriegerischen Konflikten, insbesondere dem russischen Krieg gegen die Ukraine und einer großangelegten israelischen Militäroperation im Nahen Osten. Die jemenitische Huthi-Miliz attackierte infolge des Nahost-Konfliktes wiederholt Handelsschiffe im Roten Meer. Reeder, Charterer und andere Beteiligte reagierten entschlossen, indem sie die längere Route um das Kap der Guten Hoffnung wählten – eine Maßnahme, die sowohl die Sicherheit von Besatzung und Fracht gewährleistete als auch die Kontinuität des globalen Handels sicherte. Trotz der widrigen Umstände hat der Welthandel im Jahr 2024 nach Schätzungen des Global Trade Update der UN Conference on Trade and Development (UNCTAD) erstmals das Rekordvolumen von 33 Bio. USD erreicht. Das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) wuchs laut Internationalem Währungsfonds (IWF) um 3,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Haupttreiber dieses Wachstums war der florierende Dienstleistungshandel, während der Warenhandel moderater zunahm und weiterhin unter seinem Höchststand von 2022 blieb. Während in den USA und einigen asiatischen Schwellenländern positive Entwicklungen zu beobachten waren, kämpften europäische Volkswirtschaften, insbesondere Deutschland, mit stagnierendem oder rückläufigem Wachstum. Das BIP in der Eurozone ist nach Zahlen des Bundes-

ministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) leicht gestiegen, wozu vor allem Spanien und Frankreich beitrugen. Der globale Handel verbesserte sich im Jahresverlauf stetig, jedoch mit verhaltenem Wachstum, das stark von China und den USA geprägt war. Gleichzeitig gewannen Länder, die sich weder eng an die USA noch an China binden, im Welthandel an Bedeutung, darunter die Vereinigten Arabischen Emirate, Indien, Vietnam, Brasilien und Mexiko.

Im aktuellen World Economic Outlook prognostiziert der IWF für 2024 einen deutlichen Rückgang der globalen Inflationsrate. Nach 6,8% im Jahr 2023 soll sie auf 5,8% im Jahr 2024 sinken und diesen Abwärtstrend auch im Folgejahr fortsetzen. Auch in den USA und der EU ist die Inflation in vielen Ländern spürbar gesunken. In der OECD wird ein weiterer Rückgang auf 5,2% erwartet. Laut dem OECD-Wirtschaftsausblick vom Dezember 2024 liegt in fast der Hälfte der entwickelten Volkswirtschaften und rund 60% der Schwellenländer die Inflation wieder im Zielbereich der Zentralbanken. Nach Einschätzung des BMWK dürfte sich die Teuerungsrate weiter in Richtung des EZB-Ziels von rund 2% bewegen, da der Kostendruck nachlässt und geldpolitische Maßnahmen zunehmend Wirkung zeigen. Zudem wird erwartet, dass steigende Löhne und Realeinkommen den privaten Konsum stützen. Der IWF sieht damit den globalen Kampf gegen die Inflation als erfolgreich an. Trotz des langsamen und uneinheitlichen Rückgangs sei die Weltwirtschaft 2024 sanft gelandet – die Inflation wurde eingedämmt, ohne eine breite Rezession auszulösen. Allerdings sei das Problem noch nicht endgültig gelöst, betonte IWF-Chefin Kristalina Georgieva im Januar 2025 beim Jahrestreffen des Weltwirtschaftsforums in Davos. Weitere Anstrengungen seien dringend erforderlich, um die Inflation vollständig unter Kontrolle zu bringen.

Um stabile wirtschaftliche und finanzielle Rahmenbedingungen zu sichern, hatten die Zentralbanken ihre Zinspolitik im Jahresverlauf mehrfach angepasst. Die US-Notenbank Federal Reserve (Fed) begann vor dem Hintergrund einer rückläufigen Inflation und einer sich abschwächenden Konjunktur im September 2024 mit einer Zinssenkung um 0,5%-Punkte, wodurch der Leitzins auf eine Spanne von 4,75% bis 5,00% reduziert wurde. In den nachfolgenden Sitzungen im November und Dezember 2024 senkte die Fed den Leitzins jeweils um weitere 0,25%-Punkte, so dass er Ende 2024 in einer Spanne von 4,25% bis 4,50% lag. Der Inflationsdruck ließ merklich nach, gegen Jahresende zog die Teuerungsrate jedoch erneut an. Vor dem Hintergrund einer sinkenden Inflation und einer schwächelnden Konjunktur im Euroraum hat die Europäische Zentralbank (EZB) die Leitzinsen bereits im Juni 2024 erstmals seit Jahren gesenkt. In der zweiten Hälfte des Jahres 2024 folgten weitere Anpassungen um jeweils 0,25%-Punkte.

Der Leitzins der europäischen Zentralbank lag somit zum Ende des Jahres bei 3,0%.

Der Euro-Referenzkurs der EZB zum US-Dollar betrug im Jahresdurchschnitt des Geschäftsjahres 2024 1,0824 USD/EUR. Im Vergleich zum Jahresdurchschnitt 2023 von 1,0813 USD/EUR blieb die Gemeinschaftswährung im Durchschnitt somit nahezu unverändert. Der Schlusskurs sank um 6% von 1,105 USD/EUR zum Ende des Jahres 2023 auf 1,0389 USD/EUR zum 31. Dezember 2024. Für die ER-Gruppe wirkt sich der EUR/USD-Wechselkurs insbesondere durch die zum Großteil in USD vereinbarten Charraten und Schiffsbetriebskosten unmittelbar auf die Ertragslage im Segment Shipping aus.

SCHIFFFAHRTSMÄRKTE

Die folgenden Ausführungen zur Angebots- und Nachfrageseite der Containerschiffahrt des Jahres 2024 stellen die Entwicklung des für die ER-Gruppe relevanten Schiffahrtsmarktes dar.

Trotz zahlreicher Krisenherde und folgenschwerer geopolitischer Spannungen erwies sich das Jahr 2024 als wirtschaftlich erfolgreich für den internationalen Seehandel. Laut Clarksons stieg die weltweite Schiffahrtsnachfrage infolge der Umfahrung des Roten Meeres um ca. 2,5%. Die größten Auswirkungen zeigten sich in der Containerschiffahrt (+11%), bei Autotransportern (+7%) sowie bei Ölprodukten- und LNG-Tankern. Laut Clarksons stieg das globale Handelsvolumen 2024 um 2,4% auf über 12,6 Mrd. Tonnen, während der Handel in Tonnenmeilen mit +6,2% noch deutlicher zunahm. Damit verzeichnete der Seeverkehr das stärkste Wachstum seit 2010 – vor allem durch die rund 6.000 Kilometer lange Umgehung des Roten Meeres über das Kap der Guten Hoffnung. Zusätzlich trugen höhere Transportvolumina (+5%), eine frühzeitig einsetzende Hochsaison und Staus in und vor Häfen zu diesem Anstieg bei. Der Containerhandel legte im Vergleich zum Vorjahr um 4,9% (TEU) bzw. 16,5% (TEU-Meilen) zu.

Die Frachtraten für Containerschiffe stiegen 2024 deutlich an, getrieben durch günstige Marktbedingungen und veränderte Handelsrouten. Im Vergleich zum Vorjahr legten die Frachtraten um rund 149% zu, während die Charraten um etwa 48% stiegen. Ein zentraler Indikator für diese Entwicklung ist der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), der die internationalen Seefrachtpreise für Container ab Shanghai widerspiegelt. Im Jahresdurchschnitt 2024 erreichte der Index 2.506 Punkte – ein Anstieg von knapp 150% gegenüber dem Vorjahreswert von 1.006 Punkten. Besonders stark fiel der Anstieg auf den bedeutenden Fernost-Europa-Routen aus. Die Spotraten für Ver-

ladungen von Shanghai ins Mittelmeer sowie von Shanghai nach Europa stiegen auf hohem Niveau um knapp 150 % bzw. über 250 %. Nach dem Sommerhoch setzte sich der Aufwärtstrend des SCFI auch bei den erwähnten Teilrouten bis zum Jahresende 2024 fort.

Auch die Charraten spiegelten diese Marktdynamik wider. Der New ConTex, der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS) herausgegebene Index für Zeitcharraten von Containerschiffen zwischen 1.100 und 4.250 TEU, schloss das Jahr 2024 mit 1.398 Punkten – ein Anstieg von 172 % gegenüber dem Niveau von Ende 2023. Nach einer Phase relativer Stabilität seit Juli 2024 zogen die Charraten für die meisten Schiffsklassen erneut an. Eine Ausnahme bildeten kleinere Schiffe mit 1.000 TEU und darunter, deren Raten laut VHBS spürbar zurückgingen.

Das Jahr 2024 war nicht nur von geopolitischen Herausforderungen geprägt, sondern auch von einer außergewöhnlich hohen Nachfrage nach Neubauten in allen Schifffahrtssegmenten. Insgesamt wurden 2.412 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 167,7 Mio. dwt bestellt – der höchste Wert seit 2007. Diese Entwicklung wurde durch die robuste Marktperformance und den verstärkten Fokus auf eine Flottenerneuerung begünstigt, die durch neue gesetzliche Vorgaben, zunehmenden Wettbewerb um Werftkapazitäten und verlängerte Lieferzeiten forciert wurde. Besonders stark war diesbezüglich die Auftragslage im Containerschiffssegment. Mit 380 bestellten Neubauten mit einer Gesamtkapazität von 4,4 Mio. TEU wurde in diesem Segment das zweithöchste Volumen nach dem Rekordjahr 2021 (4,5 Mio. TEU) erreicht. Parallel dazu wuchs auch die fahrende Containerschiffsflotte erheblich. Mit 2,9 Mio. TEU übertraf das ausgelieferte Volumen den bisherigen Rekordwert aus dem Jahre 2023 um 27 %, da die Neubauten aus den auftragsstarken Jahren 2021 und 2022 nun in die Flotte integriert wurden. Unerwarteterweise wurden diese Neubaukapazitäten vollständig vom Markt absorbiert. Einige Hafenüberlastungen an einer Reihe von wichtigen Gateways führten zu einer zusätzlichen Tonnagenachfrage, die diese Entwicklung ebenfalls begünstigte. Ein ungewöhnlich starker Schifffahrtsmarkt, kombiniert mit einer gesunden Frachtnachfrage und einer stark ausgelasteten Schiffsflotte hielten viele ältere Containerschiffe im Markt. Somit entwickelte sich der Recyclingmarkt unerwartet schwach, da sich den Schiffseignern trotz stabiler Abwrackpreise kaum Anreize zur Verschrottung boten. Durch fast verdoppelte Charraten gegenüber dem Jahr 2023 sank laut Clarksons die Zahl der recycelten Containerschiffe auf 58 Einheiten mit 82.670 TEU und somit auf etwa die Hälfte der Kapazität des Vorjahres. Mit 0,7 % wies das Jahr 2024 zudem den niedrigsten Durchschnitt an aufliegenden Schiffen aus, seitdem Alphaliner im Jahr 2009 mit den Aufzeichnungen hierzu begann.

Grüne Technologien waren im Jahr 2024 ein zentraler Treiber im Schiffbau, da die Branche ihre Dekarbonisierungsziele vorantrieb, insbesondere im Segment der LNG- und Methanol-betriebenen Containerschiffe. Bemerkenswert ist, dass im Jahr 2024 ein Rekordwert von 3,5 Mio. TEU an Kapazität für alternative Kraftstoffe bestellt wurde – das entspricht 80 % der gesamten Containerschiffneubestellungen. LNG war die bevorzugte Alternative, mit Bestellungen über 2,8 Mio. TEU bzw. 65 % des gesamten Containerschiffauftragsvolumens. Die Nachfrage nach Methanol-fähigen Schiffen fiel 2024 verhaltener aus: mit Bestellungen über 0,6 Mio. TEU wurde ein Rückgang von 0,2 Mio. TEU im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet, bedingt durch Bedenken zur Verfügbarkeit von grünem Methanol. Mit der bedeutendsten Modernisierung der nachhaltigen Flotte in der Geschichte der Schifffahrt erreichten die Gesamtbestellungen ein außergewöhnliches Rekordniveau und setzten ein deutliches Zeichen für den Wandel zu einer klimafreundlicheren Industrie.

Deutschlands Einnahmen aus dem Verkauf von Emissionsrechten über CO₂-Zertifikate erreichten im Jahr 2024 mit 18,5 Mrd. EUR einen neuen Höchstwert und lagen rund 100 Mio. EUR über dem Vorjahresniveau, wie die Deutsche Emissionshandelsstelle in Berlin mitteilte. Die gesamten Erlöse fließen in den Klima- und Transformationsfonds (KTF), der die Energiewende sowie Klimaschutzmaßnahmen finanziert – darunter den Ausbau der Wasserstoffwirtschaft und die Dekarbonisierung der Industrie.

1.2. VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Die Ernst Russ AG hat den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 nach den Vorschriften der §§ 290 ff. des Handelsgesetzbuches sowie den ergänzenden Vorschriften des Aktiengesetzes aufgestellt. Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage basiert auf den handelsrechtlichen Werten im Konzernabschluss, erfolgt jedoch nach betriebswirtschaftlichen Kriterien. Erträge und Aufwendungen, die dem Betriebsergebnis zugeordnet werden, betreffen grundsätzlich die gewöhnliche Geschäftstätigkeit der ER-Gruppe und fallen zumeist regelmäßig an. Hierunter fallen

darüber hinaus auch Erträge, die nicht direkt mit der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Zusammenhang stehen, aber mit Aufwendungen korrespondieren, die dem betrieblichen Bereich zugeordnet wurden. Die Erträge und Aufwendungen, die dem neutralen Ergebnis zugeordnet werden, resultieren im Wesentlichen aus einmaligen bzw. nicht mit der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit zusammenhängenden Geschäftsvorfällen.

I. VERMÖGENSLAGE

Die Vermögenslage der ER-Gruppe stellt sich wie folgt dar:

IN MIO. EUR	31.12.2024	31.12.2023	VERÄNDERUNG
Aktiva	355,0	340,3	14,7
Langfristiges Vermögen	231,2	257,1	-25,9
Entgeltlich erworbene Dienstleistungsverträge	0,1	0,2	-0,1
Geschäfts- oder Firmenwert	0,4	1,0	-0,6
Schiffe	226,9	251,8	-24,9
Übrige immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	0,4	0,5	-0,1
Finanzanlagen	3,0	3,2	-0,2
Langfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0,4	0,4	0,0
Kurzfristiges Vermögen	123,8	83,2	40,6
Vorräte	2,7	2,5	0,2
Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	8,3	10,5	-2,2
Flüssige Mittel	110,7	67,3	43,4
Rechnungsabgrenzungsposten	1,9	2,5	-0,6
Aktive latente Steuern	0,2	0,4	-0,2
Passiva	355,0	340,3	14,7
Langfristiges Kapital	267,4	263,3	4,1
Eigenkapital	266,4	260,1	6,3
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	1,0	3,2	-2,2
Kurzfristiges Kapital	87,6	77,0	10,6
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	76,7	64,2	12,5
Rechnungsabgrenzungsposten	4,6	7,0	-2,4
Passive latente Steuern	6,3	5,8	0,5

Die **Bilanzsumme** hat sich zum 31. Dezember 2024 im Vergleich zum Vorjahr von 340,3 Mio. EUR um 14,7 Mio. EUR auf 355,0 Mio. EUR erhöht. Zu den einzelnen Bilanzpositionen werden die Veränderungen nachstehend ausgeführt.

Der Rückgang des **langfristigen Vermögens** um 25,9 Mio. EUR auf 231,2 Mio. EUR ist insbesondere auf Abschreibungen auf das Schiffsvermögen zurückzuführen.

Das Anlagevermögen verminderte sich um 25,9 Mio. EUR auf 230,8 Mio. EUR und beträgt damit 65,0 % der Bilanzsumme. Der Rückgang des Anlagevermögens resultiert insbesondere aus der Verringerung des bilanzierten **Schiffsvermögens** um 24,9 Mio. EUR. Ursächlich sind insbesondere Abschreibungen in Höhe von 26,6 Mio. EUR, wovon 1,5 Mio. EUR außerplanmäßig sind. Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr ein 868-TEU Containerschiff mit einem Buchwert in Höhe von 2,8 Mio. EUR veräußert. Dem stehen Investitionen in das Schiffsvermögen in Höhe von 3,9 Mio. EUR gegenüber, die insbesondere die Anzahlung an eine Werft für die Wiederinbetriebnahme eines Containerschiffes nach einer Havarie betreffen. Im Zusammenhang mit der Havarie wurden im Berichtsjahr Versicherungserstattungen in Höhe von 9,8 Mio. EUR erfolgswirksam vereinnahmt. Demgegenüber sind im Geschäfts-

jahr 2024 Bergungs- und Havariekosten in Höhe von 8,3 Mio. EUR sowie aktivierte Werftkosten in Höhe von 2,4 Mio. EUR im Konzernabschluss berücksichtigt worden. Da das Schiff durch die Reparatur über den ursprünglichen Zustand hinaus verbessert wird, werden die Werftkosten zur Wiederinbetriebnahme des Schiffes aktiviert. Der wesentliche Teil der Werftkosten wird im Geschäftsjahr 2025 anfallen und ebenfalls aktiviert werden. Die Werftarbeiten wurden im Februar 2025 abgeschlossen. Die weiteren Investitionen in der Schiffsvermögen betreffen den Austausch eines Propellers. Darüber hinaus wurde bei einem Schiff eine Zuschreibung in Höhe von 1,0 Mio. EUR vorgenommen.

Das Schiffsvermögen inkl. geleisteter Anzahlungen und Anlagen im Bau stellt sich zum 31. Dezember 2024 wie folgt dar:

KLASSE	31.12.2024 ANZAHL	31.12.2023 ANZAHL	31.12.2024 BUCHWERT IN MIO. EUR	31.12.2023 BUCHWERT IN MIO. EUR	VERÄNDERUNG IN MIO. EUR
< 1.000 TEU	11	12	37,4	47,7	-10,4
1.000 – 2.000 TEU	8	8	50,4	58,7	-8,3
2.000 – 3.000 TEU	2	2	25,0	26,3	-1,2
3.000 – 4.000 TEU	3	3	20,6	20,2	0,4
> 4.000 TEU	3	3	74,6	78,7	-4,2
Summe Container	27	28	208,0	231,6	-23,6
Übrige Schiffe	2	2	19,0	20,2	-1,3
Summe	29	30	226,9	251,8	-24,9

Das **Finanzanlagevermögen** reduzierte sich unwesentlich um 0,2 Mio. EUR. Investitionen in Höhe von 0,1 Mio. EUR und Zuschreibungen in Höhe von 0,3 Mio. EUR stehen Abschreibungen in Höhe von 0,2 Mio. EUR gegenüber.

Der Buchwert der **entgeltlich erworbenen Dienstleistungsverträge** hat sich aufgrund von planmäßigen Abschreibungen nur geringfügig verringert.

Aus der Kaufpreisallokation der Unternehmenszukäufe in vorangegangenen Geschäftsjahren sind **Geschäfts- oder Firmenwerte** entstanden, die sich im Berichtsjahr durch planmäßige Abschreibungen um 0,6 Mio. EUR reduziert haben.

Langfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände haben sich im Berichtsjahr nicht verändert.

Das **kurzfristige Konzernvermögen** erhöhte sich um 40,6 Mio. EUR auf 123,8 Mio. EUR. Diese Veränderung ist insbesondere auf die Erhöhung der flüssigen Mittel zurückzuführen.

Der unter dem **Vorratsvermögen** ausgewiesene Bestand an Schmier- und Treibstoffen hat sich um 0,2 Mio. EUR reduziert und beträgt 2,3 Mio. EUR. Erstmals werden unter diesem Posten auch die erworbenen Emissionszertifikate mit einem Buchwert in Höhe von 0,4 Mio. EUR ausgewiesen, denen entsprechende Verpflichtungen zur Abgabe der Zertifikate, die unter den kurzfristigen Rückstellungen ausgewiesen werden, gegenüberstehen.

Die **kurzfristigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** verringerten sich um 2,2 Mio. EUR. Der Rückgang resultiert insbesondere aus dem Zahlungsausgleich von Versicherungsforderungen. Dieser Posten hat sich im Berichtsjahr um 1,7 Mio. EUR reduziert. Des Weiteren wurde eine Forderung im Zusammenhang mit dem Verkauf von Kommanditanteilen an zwei Schiffsgesellschaften in Höhe von 0,8 Mio. EUR beglichen. Demgegenüber sind die Ertragsteuerforderungen um 0,4 Mio. EUR gestiegen.

Der Bestand an **flüssigen Mitteln** der ER-Gruppe stieg um 43,4 Mio. EUR auf 110,7 Mio. EUR. Hinsicht-

EFRAVA

lich der Veränderung der flüssigen Mittel wird auf die Erläuterungen zur Finanzlage verwiesen.

Die **aktiven latenten Steuern** entfallen im Wesentlichen auf die unterschiedliche Behandlung von Pensionsrückstellungen in Handels- und Steuerbilanz sowie auf den in der für steuerliche Zwecke aufgestellten Ergänzungsbilanz aktivierten entgeltlich erworbenen Geschäftswert.

Das **Eigenkapital** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 6,3 Mio. EUR auf 266,4 Mio. EUR. Der Anstieg des Eigenkapitals resultiert im Wesentlichen aus dem Konzernjahresüberschuss nach Minderheiten des Geschäftsjahres in Höhe von 42,5 Mio. EUR.

Im Geschäftsjahr 2024 wurde eine Ausschüttung in Höhe von 33,5 Mio. EUR in Form einer Wahldividende beschlossen. Aktionäre haben hierbei Ausschüttungsansprüche in Höhe von 1,0 Mio. EUR als Sachkapitalerhöhung in die Ernst Russ AG eingelegt. Hierdurch hat sich das gezeichnete Kapital um 0,2 Mio. EUR und die Kapitalrücklage um 0,8 Mio. EUR erhöht. 32,5 Mio. EUR wurden in Form einer Bardividende ausgeschüttet. Damit führte die Ausschüttung einer Wahldividende insgesamt zu einer Reduzierung des Eigenkapitals der Ernst Russ AG in Höhe von 32,5 Mio. EUR.

Der Anteil der Minderheitsgesellschafter am Eigenkapital hat sich insbesondere aufgrund von Ausschüttungen um 3,9 Mio. EUR reduziert.

Die Konzerneigenkapitalquote reduzierte sich geringfügig auf 75,0% (Vorjahr: 76,4%).

Die **langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten** verminderten sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 Mio. EUR auf 1,0 Mio. EUR und entfallen im Berichtsjahr in voller Höhe auf die Pensionsrückstellung. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf ein Darlehen zur Schiffsfinanzierung in Höhe von 2,1 Mio. EUR zurückzuführen, welches zum 31. Dezember 2024 unter den

kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen wird. Im Vorjahr wurde das Darlehen noch unter den langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Zu Beginn des Geschäftsjahres 2025 erfolgte die Prolongation dieses Darlehens bis zum 31. Januar 2028.

Der Anstieg der **kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten** beträgt 12,5 Mio. EUR und ist das Resultat verschiedener, teils gegensätzlich wirkender Sachverhalte. Die Verbindlichkeiten gegenüber Minderheitsgesellschaftern erhöhten sich um 14,2 Mio. EUR auf 41,6 Mio. EUR und betreffen im Wesentlichen Gewinnansprüche aus dem aktuellen sowie aus vorherigen Geschäftsjahren. Gewinnansprüche aus dem Geschäftsjahr 2024 erhöhten die Verbindlichkeiten um 29,6 Mio. EUR. Dem stehen Ausschüttungen an die Minderheitsgesellschafter in Höhe von 15,1 Mio. EUR gegenüber. Des Weiteren erhöhten sich die Rückstellungen für ausstehende Rechnungen um 9,1 Mio. EUR, im Wesentlichen aufgrund einer Rückstellung für die ausstehende Rechnung für Bergungskosten eines Containerschiffes. Gegenläufig wirkten sich die Tilgungsleistungen auf eine Darlehensverpflichtung in Zusammenhang mit der Finanzierung eines Containerschiffes aus, wodurch sich die kurzfristigen Verbindlichkeiten insgesamt um 12,1 Mio. EUR reduziert haben.

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** betrifft im Wesentlichen bereits vereinnahmte Charterzahlungen für Folgeperioden. Der Rückgang betrifft insbesondere ein Schiff, bei dem ein nicht unerheblicher Teil der Charter bereits im Vorjahr vereinnahmt werden konnte und im Berichtsjahr erfolgswirksam erfasst wurde.

Die **passiven latenten Steuern** resultieren im Wesentlichen aus Differenzen in der Schuldenkonsolidierung in Zusammenhang mit dem in Vorjahren erfolgten Erwerb eines Schiffsportfolios von zwölf Containerschiffen sowie aus der unterschiedlichen Behandlung von Fremdwährungsguthaben in Handels- und Steuerbilanz.

II. FINANZLAGE

IN MIO. EUR	2024	2023
Konzernergebnis einschließlich Ergebnisanteil anderer Gesellschafter	71,8	81,6
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	26,3	35,3
Zunahme / Abnahme der Rückstellungen	8,4	-5,4
Zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-4,4	1,1
Veränderung Working Capital	-0,4	-3,1
Anpassungen der Gewinne- und Verluste aus Abgang von Anlagevermögen, Zinsergebnis, Beteiligungserträge und Steuern	-2,9	-17,4
Ertragsteuerzahlungen	-0,3	-2,0
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	98,5	90,1
Cashflow aus Investitionstätigkeit	6,5	-71,8
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-66,2	-7,3
Nettomittelzufluss	38,8	11,0
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderungen	4,6	-1,5
Flüssige Mittel am Beginn der Periode	67,3	57,8
Flüssige Mittel am Ende der Periode	110,7	67,3

Der **Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit** erhöhte sich im Geschäftsjahr 2024 trotz des Rückgangs des EBITDA auf 98,5 Mio. EUR (Vorjahr: 90,1 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert aus dem stichtagsbedingten Anstieg des Working Capitals, insbesondere in Zusammenhang mit ausstehenden Rechnungen für Schiffsbetriebskosten, sowie gesunkenen Ertragsteuerzahlungen. Darüber hinaus enthielt das EBITDA des Vorjahres Erträge aus dem Verkauf von Anlagevermögen in Höhe von 15,7 Mio. EUR.

Der **Cashflow aus Investitionstätigkeit** in Höhe von 6,5 Mio. EUR (Vorjahr: -71,8 Mio. EUR) resultiert primär aus Desinvestitionen im Segment Shipping sowie erhaltenen Zinsen auf Festgeldanlagen. Nachdem im Vorjahr Investitionen in das Sachanlagevermögen, insbesondere für den Erwerb von drei Schiffen, in Höhe von 98,1 Mio. EUR getätigt wurden, reduzierte sich der Betrag im Berichtsjahr auf 3,9 Mio. EUR. Der Verkauf von einem Schiff führte zu einem Zahlungsmittelzufluss in Höhe von 5,0 Mio. EUR (Vorjahr: zwei Schiffe in Höhe von 26,7 Mio. EUR). Die erhaltenen Zinsen und Dividenden belaufen sich auf 4,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,3 Mio. EUR).

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** beläuft sich auf -66,2 Mio. EUR (Vorjahr: -7,3 Mio. EUR) und betrifft im Wesentlichen Ausschüttungen und Eigenkapitalentnahmen von Aktionären und Minderheitsgesellschaftern in Höhe von 51,2 Mio. EUR (Vorjahr:

20,1 Mio. EUR). Dies betrifft insbesondere die ausbezahlte Dividende in Höhe von 32,5 Mio. EUR (Vorjahr: 1,9 Mio. EUR) sowie den Ausgleich von Gewinnansprüchen von Minderheitsgesellschaftern in Höhe von 15,1 Mio. EUR (Vorjahr: 13,7 Mio. EUR). Darlehensstilgungen wurden in Höhe von 13,4 Mio. EUR (Vorjahr: 22,6 Mio. EUR) und Zinszahlungen in Höhe von 1,6 Mio. EUR (Vorjahr 1,6 Mio. EUR) vorgenommen. Im Vorjahr wurde ein nicht bankenfinanziertes Darlehen in Zusammenhang mit einem Schiffserwerb in Höhe von 35,7 Mio. EUR aufgenommen.

Somit ergibt sich zum 31. Dezember 2024 unter Berücksichtigung der wechselkursbedingten Verringerung des Finanzmittelfonds in Höhe von 4,6 Mio. EUR (Vorjahr: Minderung von -1,5 Mio. EUR) eine zahlungswirksame Erhöhung des Finanzmittelfonds von 43,4 Mio. EUR. Der **Bestand des Finanzmittelfonds am Ende der Periode** beträgt 110,7 Mio. EUR (Vorjahr: 67,3 Mio. EUR).

Die ER-Gruppe ist in der Lage, sich über eine Kombination aus vorhandenen Eigenmitteln, Joint Venture-Partnern, Bankfinanzierungen sowie die für ein börsengehandeltes Unternehmen möglichen Kapitalmaßnahmen zu finanzieren.

III. ERTRAGSLAGE

Die Ertragslage der ER-Gruppe im Geschäftsjahr 2024 stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

IN MIO. EUR	2024	2023	VERÄNDERUNG
Umsatzerlöse	172,7	202,7	-30,0
Gesamtleistung	172,7	202,7	-30,0
Sonstige betriebliche Erträge	20,4	19,6	0,8
Materialaufwand	-88,7	-95,0	6,3
Personalaufwand Land	-4,3	-4,8	0,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-7,1	-5,9	-1,2
Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)	93,0	116,6	-23,6
Abschreibungen	-25,3	-30,0	4,7
Betriebsergebnis (EBIT)	67,7	86,6	-18,9
Andere betriebliche Erträge	6,9	4,3	2,6
Andere betriebliche Aufwendungen	-2,0	-5,6	3,6
Andere Abschreibungen	-2,1	-2,0	-0,1
Neutrales Ergebnis	2,8	-3,3	6,1
Zuschreibungen auf Finanzanlagen	0,3	0,0	0,3
Erträge aus sonstigen Beteiligungen	1,0	2,3	-1,3
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3,3	1,3	2,0
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-0,2	-3,4	3,2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1,4	-1,3	-0,1
Zins- und Beteiligungsergebnis	3,0	-1,1	4,1
Ergebnis vor Steuern (EBT)	73,5	82,2	-8,7
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1,7	-0,6	-1,1
Konzernergebnis vor nicht beherrschenden Anteilen	71,8	81,6	-9,8
Auf andere Gesellschafter entfallender Gewinn	-29,3	-26,5	-2,8
Konzernergebnis nach nicht beherrschenden Anteilen	42,5	55,1	-12,6

Die **Umsatzerlöse** sind im Berichtszeitraum um 30,0 Mio. EUR auf 172,7 Mio. EUR gesunken. Im Prognosebericht des Vorjahres wurden Umsatzerlöse in einer Bandbreite von 155,0 bis 175,0 Mio. EUR erwartet. Die Entwicklung der Umsatzerlöse deckt sich

damit mit den Erwartungen aus dem Prognosebericht des Geschäftsberichtes 2023.

Die Umsatzerlöse setzen sich im Einzelnen wie folgt zusammen:

IN MIO. EUR	2024	2023	VERÄNDERUNG	VERÄNDERUNG
Umsatzerlöse	172,7	202,7	-30,0	-14,8%
Shipping	166,8	195,5	-28,7	-14,7%
Management Services	8,8	10,0	-1,2	-12,0%
Other Services	0,2	0,4	-0,2	-50,0%
Konsolidierung	-3,1	-3,2	0,1	-3,1%

Die Umsatzerlöse aus dem Segment Shipping verringerten sich um 28,7 Mio. EUR und entsprechen im Geschäftsjahr 2024 rund 97 % der gesamten Umsatzerlöse. Die Reduzierung resultiert aus über die gesamte Flotte betrachtet gesunkenen Chartereinnahmen. Die erzielte durchschnittliche Charterrate pro Tag im Geschäftsjahr 2024 hat sich von 20.091 USD pro Tag im Vorjahr auf 17.457 USD pro Tag verringert. Darüber hinaus haben sich die Betriebsstage, insbesondere aufgrund der Ausfallzeit eines Containerschiffes in Zusammenhang einer Grundberührung von 10.522 im Vorjahr auf 10.338 Tage vermindert. Ebenso wirkte sich die Entwicklung des USD-Wechselkurses in geringem Maße negativ aus. Hier betrug der Jahresdurchschnitt 1,0824 USD/EUR im Vergleich zu 1,0813 USD/EUR im Vorjahr.

Der Rückgang der Umsatzerlöse im Segment Management Services resultiert in Höhe von 0,9 Mio. EUR aus geringeren Crewing-Erträgen aufgrund des Abgangs eines Schiffes im Management. 0,2 Mio. EUR betreffen den Verkauf des Geschäftsbereichs Alternative Investments im Geschäftsjahr 2023 und die in der Folge niedrigeren Umsatzerlöse.

Die Umsätze im Segment Other Services betreffen vornehmlich Erträge aus Geschäftsbesorgungsverträgen und übrige Dienstleistungen und haben sich im Vergleich zum Vorjahr nur aufgrund des Rückgangs der Erträge aus Geschäftsbesorgungsverträgen reduziert.

Die **Gesamtleistung** der ER-Gruppe entspricht der Entwicklung der Umsatzerlöse.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** in Höhe von 20,4 Mio. EUR sind im Vergleich zum Vorjahr um 0,8 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus einem Anstieg der Erträge aus Versicherungserstattungen um 11,8 Mio. EUR auf

12,8 Mio. EUR, insbesondere in Zusammenhang mit der Grundberührung eines Containerschiffes im Berichtsjahr. Des Weiteren hat die ER-Gruppe eine Ausgleichszahlung eines Charterers aufgrund der frühzeitigen Rücklieferung aus einer Charter in Höhe von 2,7 Mio. EUR vereinnahmt. Erträge in Zusammenhang mit dem Verkauf von Treibstoff bei Charterwechseln haben sich um 0,9 Mio. EUR erhöht. Den Erträgen stehen sonstige betriebliche Aufwendungen in ähnlicher Höhe gegenüber. Gegenläufig wirken sich die Gewinne aus Schiffsverkäufen aus. Nachdem im Vorjahr zwei Schiffe mit einem Gewinn in Höhe von insgesamt 15,7 Mio. EUR veräußert wurden, ist im aktuellen Geschäftsjahr ein Containerschiff mit einem Veräußerungsgewinn in Höhe von 1,9 Mio. EUR veräußert worden.

Der **Materialaufwand** verringerte sich im Berichtsjahr um 6,3 Mio. EUR, im Wesentlichen aufgrund der um 4,5 Mio. EUR gesunkenen Schiffsbetriebs- und Crewing-Kosten. Ursächlich sind insbesondere um 9,3 Mio. EUR gesunkene Dockingkosten. Ebenso sind die Kommissionsaufwendungen aufgrund der gesunkenen Chartereinnahmen um 1,3 Mio. EUR und die Kosten für die Versicherungen der eigenen Schiffsflotte um 0,6 Mio. EUR gesunken. Demgegenüber sind die Maintenance-Kosten um 7,6 Mio. EUR gestiegen. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Havarie- und Bergungskosten in Zusammenhang mit der Grundberührung eines Containerschiffes. Des Weiteren sind die Personalkosten der bei der ER-Gruppe angestellten Seeleute im Materialaufwand ausgewiesen. Auf die Seeleute entfallen Personalkosten in Höhe von 4,1 Mio. EUR (Vorjahr: 4,2 Mio. EUR) bei einer durchschnittlichen Mitarbeiterkapazität auf Vollbeschäftigtenbasis in Höhe von 40 (Vorjahr: 45).

Neben den Betriebskosten der eigenen Flotte sind die Crewing-Kosten für fremde Schiffe analog zu den Umsatzerlösen um 1,2 Mio. EUR gesunken.

Der **Personalaufwand Land** hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Mio. EUR vermindert und beträgt nunmehr 4,3 Mio. EUR. Ursächlich ist der korrespondierende Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeiterkapazität von 34 auf 30.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** in Höhe von 7,1 Mio. EUR lagen um 1,2 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Ursächlich sind insbesondere Kosten in Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Abgabe von Emissionszertifikaten und dem Verkauf von Treibstoffen in Höhe von 1,3 Mio. EUR, denen Erträge in ähnlicher Höhe gegenüberstehen. Rechts- und Beratungskosten sind gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Mio. EUR gesunken. Ursächlich sind geringere Beratungskosten in Zusammenhang mit Schiffverkäufen. Darüber hinaus enthält dieser Posten Aufwendungen für Versicherungen und übrige Gebühren in Höhe von 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR), Raumkosten in Höhe von 0,7 Mio. EUR (Vorjahr: 0,7 Mio. EUR) sowie Steuerberatungs- und Prüfungskosten in Höhe von 0,5 Mio. EUR (Vorjahr 0,6 Mio. EUR).

Das **EBITDA** der ER-Gruppe hat sich von 116,6 Mio. EUR um 23,6 Mio. EUR auf 93,0 Mio. EUR verringert. Daraus ergibt sich eine EBITDA-Marge in Höhe von 53,9 % (Vorjahr: 57,5 %).

Die **Abschreibungen** in Höhe von 25,3 Mio. EUR (Vorjahr: 30,0 Mio. EUR) betreffen das Sachanlagevermögen und die immateriellen Vermögensgegenstände. Der Rückgang betrifft um 4,7 Mio. EUR gesunkene planmäßige Abschreibungen auf das Schiffsvermögen resultierend aus der geringeren degressiven Abschreibung im Vergleich zum Vorjahr.

Das **Betriebsergebnis (EBIT vor neutralem Ergebnis)** und damit operative Ergebnis der ER-Gruppe ist mit 67,7 Mio. EUR positiv und liegt aufgrund des beschriebenen Geschäftsverlaufs im Berichtsjahr 2024 um 18,9 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 86,6 Mio. EUR. Die EBIT-Marge beträgt 39,2 % (Vorjahr: 42,7 %). Im Prognosebericht des Vorjahres wurde für das Geschäftsjahr 2024 ein Betriebsergebnis in der Bandbreite von 47,0 und 67,0 Mio. EUR erwartet. Die Erwartung aus dem Prognosebericht des Geschäftsberichtes 2023 wurde damit geringfügig übertroffen. Ursächlich ist insbesondere der im Geschäftsjahr 2024 starke Containermarkt im Vergleich zu den bei der Erstellung der Prognose getroffenen Ratenannahmen sowie die Ausgleichszahlung eines Charterers aufgrund der früheren Rücklieferung aus einer Charter in Höhe von 2,7 Mio. EUR.

Das **neutrale Ergebnis** ist im abgelaufenen Geschäftsjahr in Höhe von 2,8 Mio. EUR positiv (Vorjahr: -3,3 Mio. EUR). Ursächlich dafür ist insbesondere das positive Ergebnis

aus Währungskursdifferenzen in Höhe von 4,0 Mio. EUR, welches im Vorjahr noch mit -1,6 Mio. EUR negativ war. Des Weiteren sind außerplanmäßige Abschreibungen auf das Schiffsvermögen in Höhe von 1,5 Mio. EUR (Vorjahr: 1,3 Mio. EUR) sowie Zuschreibungen auf das Schiffsvermögen in Höhe von 1,0 Mio. EUR enthalten. Darüber hinaus werden Abschreibungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 0,6 Mio. EUR (Vorjahr: 0,6 Mio. EUR) im neutralen Ergebnis ausgewiesen.

Das **Zins- und Beteiligungsergebnis** beträgt 3,0 Mio. EUR (Vorjahr: -1,1 Mio. EUR). Aufgrund von Festgeldanlagen ergibt sich ein positives Zinsergebnis in Höhe von 1,9 Mio. EUR, nachdem im Vorjahr das Zinsergebnis noch ausgeglichen war. Den Zuschreibungen, Ausschüttungen und Beteiligungserträgen von verbundenen Unternehmen und übrigen Beteiligungen in Höhe von 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 2,3 Mio. EUR) stehen Abschreibungen auf das Finanzanlagevermögen in Höhe von 0,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,4 Mio. EUR) gegenüber.

Das **Ergebnis vor Steuern (EBT)** im Jahr 2024 beträgt 73,5 Mio. EUR (Vorjahr: 82,2 Mio. EUR).

Die **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** belaufen sich für das Geschäftsjahr 2024 auf einen Aufwand in Höhe von 1,7 Mio. EUR (Vorjahr: Aufwand von 0,6 Mio. EUR). Hiervon entfallen 0,8 Mio. EUR (Vorjahr: 0,2 Mio. EUR) auf latente Steueraufwendungen. Die laufenden Steueraufwendungen betreffen Gewerbe- und Körperschaftsteuer sowie Solidaritätszuschlag. Ursächlich für den Anstieg des laufenden Steueraufwandes sind im Wesentlichen steuerpflichtige Zinserträge aus Festgeldanlagen.

Der auf **andere Gesellschafter entfallende Gewinn** erhöhte sich von 26,5 Mio. EUR auf 29,3 Mio. EUR. Die Minderheitsgesellschafter sind im Wesentlichen an einzelnen Schiffsgesellschaften der ER-Gruppe beteiligt und partizipieren damit am Konzernjahresergebnis.

Insgesamt resultiert aus den beschriebenen Effekten ein positives **Konzernergebnis nach Minderheiten** von 42,5 Mio. EUR (Vorjahr: 55,1 Mio. EUR).

IV. GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe hat sich im Geschäftsjahr 2024 erwartungsgemäß positiv entwickelt. Die Unternehmensgruppe konnte im Berichtsjahr von den getätigten Investitionen und dem nachhaltigen Beschäftigungskonzept der Flotte profitieren. Das Betriebsergebnis ist deutlich positiv. Das Konzernergebnis nach Steuern und vor Minderheiten beträgt 71,8 Mio. EUR. Die ER-Gruppe verfügt zum 31. Dezember 2024 im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des positiven operativen Cashflows über eine um 43,4 Mio. EUR gestiegene Liquidität. Die Konzern-eigenkapitalquote verringerte sich trotz der Dividende in Höhe 32,5 Mio. EUR von rund 76,4 % auf rund 75,0 % nur geringfügig. Nach Einschätzung des Vorstands ist die Geschäftsentwicklung unter den gegebenen Bedingungen insgesamt gut.

1.3. PERSONAL

Die wesentlichen Personalkennzahlen der ER-Gruppe entwickelten sich im Vergleich zum Vorjahr wie folgt:

	2024	2023
Durchschnittliche Mitarbeiterkapazität*	70	79
- davon Mitarbeiter an Land	30	34
- davon Seeleute	40	45
Personalaufwand in Mio. EUR	8,4	9,0
- davon Personalaufwand Land	4,3	4,8
- davon Personalaufwand Seeleute	4,1	4,2

* Vollzeitäquivalent

1.4. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Unternehmerisches Handeln und das Ergreifen von Chancen erfordern das bewusste Eingehen von Risiken. Diese unternehmerischen Entscheidungen sind adäquat, soweit sich aus dem Handeln oder Unterlassen wirtschaftliche Vorteile für die ER-Gruppe ergeben. Risiken im hier verwendeten Sinne bezeichnen die Möglichkeit künftiger negativer Einflüsse auf die wirtschaftliche Lage (Ertrags- und Vermögenslage und/oder Liquidität) und die Entwicklung der ER-Gruppe. Chancen wiederum stellen die Möglichkeit künftiger positiver Einflüsse dar. Diese Chancen und Risiken haben jeweils eine spezifische Eintrittswahrscheinlichkeit. Die Ziele der ER-Gruppe sind in

der Unternehmensplanung festgelegt und bilden die Grundlage des unternehmerischen Handelns. Ereignisse, die die Erreichung der aktuellen Planung – und damit der Ziele – gefährden könnten, sind als Risiko zu identifizieren und zu behandeln. Dabei ist nicht die Vermeidung sämtlicher potenzieller Risiken, sondern ein kontrollierter Umgang mit diesen die angemessene Vorgehensweise.

Für die Einschätzung von Chancen und Risiken gilt grundsätzlich ein kurzer bis mittelfristiger Zeitraum. Das Management von Chancen und Risiken erstreckt sich auf sämtliche Unternehmen der ER-Gruppe.

Aufgrund einer möglichst umfassenden Kenntnis der Auswirkungen möglicher Bedrohungen können Risiken bewusst eingegangen und es kann ein Gleichgewicht zwischen dem Nutzen von Chancen und dem Eingehen von Risiken hergestellt werden.

Insgesamt soll erreicht werden, dass potenziell bedeutende Bedrohungen aus Risiken ebenso wie ein mögliches Ausfallen von Chancen rechtzeitig erkannt und geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden. So können die gesetzten Unternehmensziele eingehalten und das Unternehmensergebnis insgesamt verbessert und bestehende Chancen konsequent genutzt werden. Dies ist eine Voraussetzung, um den Unternehmenswert steigern zu können.

I. RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

1.1. ZIELSETZUNG UND AUSGESTALTUNG

Die ER-Gruppe verfügt über ein Risikomanagementsystem, dessen wichtigste Aufgabe es ist, das Erreichen der Unternehmensziele sicherzustellen. Hierfür müssen gesetzliche Anforderungen erfüllt und die Eintrittswahrscheinlichkeiten von Chancen und Risiken eingeschätzt werden. Besondere Beachtung finden hier bestands- und entwicklungsgefährdende Risiken, aber auch andere zielbedrohende Risiken müssen frühzeitig erkannt und beherrscht werden. Nur so kann das unternehmerische Handeln, das auf die Nutzung von Chancen sowie eine hohe Wertschöpfung ausgerichtet ist, optimal unterstützt werden und zum Erfolg führen.

Die ER-Gruppe verfügt über ein zentral organisiertes Risikomanagementsystem, das alle Aktivitäten des Konzerns abdeckt, ein einheitliches und methodisches Vorgehen sicherstellt sowie ein detailliertes Bild der wesentlichen Risiken aufzeigen soll. Der Risikomanagementansatz der ER-Gruppe basiert auf einer fortlaufenden Analyse der Geschäftstätigkeit und der damit verbundenen Prozesse, einer zeitnahen Analyse erkannter Soll-Ist-Abweichungen sowie einer permanent

stattfindenden Kommunikation der Risikoverantwortlichen mit dem Risikocontrolling und dem Vorstand. Hierbei stellen die systematische Risikoidentifikation und -bewertung, respektive die Quantifizierung (Ausprägung) sowie die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit integrale Bestandteile des Systems dar. Darauf basierend kann eine adäquate Risikosteuerung im Rahmen von Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung, Abwälzung oder Akzeptanz der Risiken entwickelt und durchgeführt werden. Für jedes Risiko werden ein Risikoverantwortlicher und ein Risikomanager benannt. Dem Risikomanager obliegen insbesondere die Bewertung des Risikos sowie die Definition von Handlungsalternativen und Maßnahmen. Zusammen mit dem Risikoverantwortlichen steuert er operativ sämtliche Aktivitäten bezüglich dieses Risikos. Sollte es zu wesentlichen Änderungen im Hinblick auf einzelne Risiken kommen, werden diese unverzüglich vom jeweiligen Risikoverantwortlichen an das Risikocontrolling und den Vorstand kommuniziert. Zur Beurteilung, ob eine bestandsgefährdende Entwicklung vorliegt, wird die Risikotragfähigkeit der ER-Gruppe fortlaufend analysiert, festgelegt und überprüft. Die Risikotragfähigkeit beschreibt das maximale Risikoausmaß, das die ER-Gruppe ohne Gefährdung eines Fortbestands tragen kann. Hierbei berücksichtigt die ER-Gruppe, dass bestandsgefährdende Entwicklungen in der wirtschaftlichen Lage oder in regulatorischen und geschäftlichen Gegebenheiten begründet sein können. Der Bericht über das Risikoportfolio wird zwischen dem Risikocontrolling und dem Vorstand mindestens quartalsweise besprochen und bei Bedarf unverzüglich an den Aufsichtsrat der Ernst Russ AG weitergeleitet. Die Überwachung der Risiken ist ein fortlaufender Prozess.

Die ständige Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems ist eine wichtige Voraussetzung für die Möglichkeit der zeitnahen Reaktion auf sich verändernde Rahmenbedingungen. Diese können direkt oder indirekt

Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe haben.

1.2. RISIKOKATEGORIEN

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit der ER-Gruppe bestehen grundsätzlich die folgenden Risikokategorien: Risiken in den Segmenten Shipping und Management Services, finanzwirtschaftliche Risiken und sonstige Risiken.

1.3. RISIKOKLASSIFIZIERUNG

Sämtliche identifizierte Risiken werden nach einheitlichen Maßstäben anhand quantitativer und qualitativer Indikatoren klassifiziert. Für die spezifischen Anforderungen der ER-Gruppe wurde eine zweidimensionale Risk-Map (siehe Abbildung 1) entwickelt, in der die Risiken entsprechend ihrer erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit (in %) und Ausprägung (in EUR) erfasst werden. Bezogen auf die Eintrittswahrscheinlichkeit wird zwischen vier Klassen unterschieden: sehr unwahrscheinlich (1 % bis 10 %), unwahrscheinlich (> 10 % bis 30 %), möglich (> 30 % bis 50 %) und wahrscheinlich (> 50 %). Bei Bestehen der rechnungslegungsbezogenen Voraussetzungen werden Risiken zusätzlich unter den Haftungsverhältnissen im Anhang angegeben. Für Risiken, deren Eintritt möglich oder sogar wahrscheinlich ist, werden – bei Vorliegen der Voraussetzungen – Rückstellungen oder Verbindlichkeiten passiviert bzw. Wertberichtigungen bei Vermögensgegenständen vorgenommen. Bei dem Grad der Schadenshöhe liegt folgende Abgrenzung vor: gering ($\leq 1,0$ Mio. EUR), mittel (> 1,0 Mio. EUR bis 5,0 Mio. EUR), erheblich (> 5,0 Mio. EUR bis 20,0 Mio. EUR) und kritisch (> 20,0 Mio. EUR).

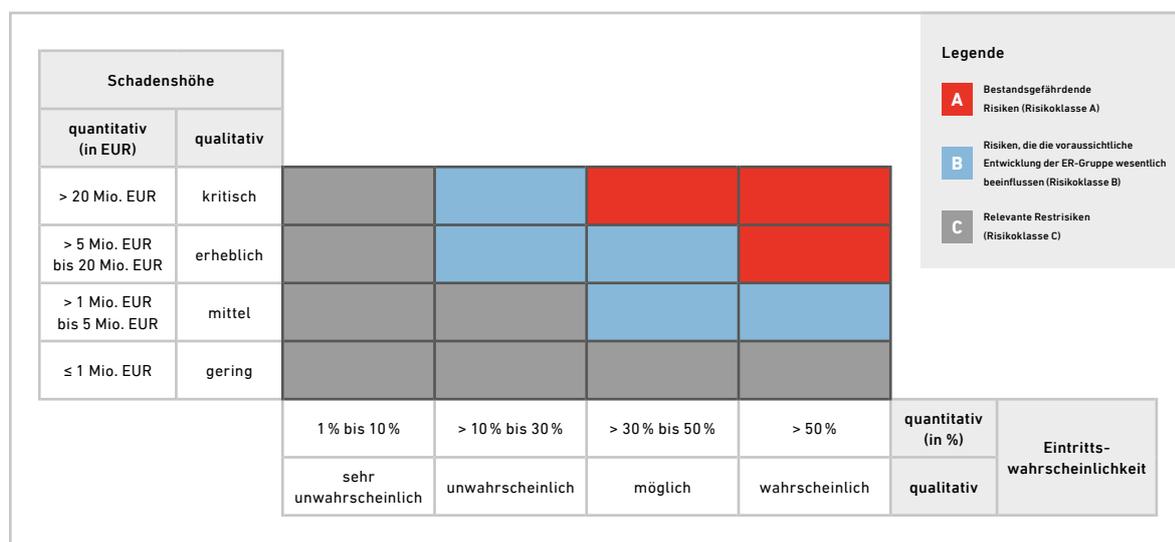


Abbildung 1: Risk Map der ER-Gruppe

Die ER-Gruppe unterscheidet zudem zwischen Brutto- und Netto-Risiken, bei denen der potenzielle Schadenswert vor Einleitung von Gegenmaßnahmen zur Risikobegrenzung bewertet wird, und Netto-Risiken. Dieses sind Risiken nach Berücksichtigung der umgesetzten Gegenmaßnahmen (inkl. der Kosten der Gegenmaßnahmen, wie z. B. Versicherungen und Prozesskosten). Im Ergebnis erfolgt die Einordnung der identifizierten Risiken in Folge der Kombination der Dimensionen (Eintrittswahrscheinlichkeit und Netto-Schadenshöhe). Unterteilt wird dann in relevante Risiken, Risiken, die die voraussichtliche Entwicklung der ER-Gruppe wesentlich beeinflussen, und bestandsgefährdende Risiken. Jedes Risiko wird mindestens vierteljährlich kritisch bewertet.

1.4. RECHNUNGSLEGUNGSBEZOGENES INTERNES KONTROLLSYSTEM

Das konzernweit implementierte, rechnungslegungsbezogene, interne Kontrollsystem (IKS) und das Risikomanagementsystem, welches die Organisations-, Kontroll- und Überwachungsstrukturen, -verfahren sowie Maßnahmen zur Sicherung der Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der internen und externen Rechnungslegung sowie maßgeblichen Gesetze und Vorschriften regelt, wird stetig weiterentwickelt.

Ziel dieser Systeme ist es, sämtliche Geschäftsvorfälle in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften, der Satzung und internen Bestimmungen vollständig, zeitnah und richtig zu erfassen, zu verarbeiten, darzustellen und zu dokumentieren.

Das konzernweit implementierte, rechnungslegungsbezogene, interne Kontroll- und Risikomanagementsystem umfasst die für die Konzernabschlussstellung der Ernst Russ AG und aller wesentlichen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften maßgeblichen Prozesse. Wesentliche Eckpunkte zur Sicherstellung der Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems sind die Funktionstrennung zwischen den Abteilungen und den abteilungsinternen Aufgabenverteilungen. Wichtig ist außerdem die Durchführung von Kontrollprozessen hinsichtlich der gesetzlichen Vorschriften und satzungsmäßigen Regelungen sowie hinsichtlich der internen Anweisungen und Verfahrensweisungen. Auch das auf das EDV-System bezogene Berechtigungskonzept spielt eine entscheidende Rolle. Zur Umsetzung und Sicherstellung des Risikomanagementsystems werden ggf. auch externe Dienstleister als Experten hinzugezogen.

II. CHANCENBERICHT

Das Erkennen und Nutzen von Chancen ist zentraler Bestandteil der strategischen Ausrichtung der ER-Gruppe. Die systematische Beobachtung und Analyse von Entwicklungen auf den relevanten Märkten, insbesondere dem Schifffahrtsmarkt, sowie das Erkennen von wirtschaftlichen Trendentwicklungen bilden die Grundlage für eine erfolgreiche Identifikation von Chancen. Ziel der ER-Gruppe ist es, die sich bietenden Chancen bestmöglich zu nutzen, um somit ein langfristiges und profitables Wachstum gewährleisten zu können. Vor diesem Hintergrund wird auf folgende Chancen verwiesen:

Langjährige Erfahrung

Die langjährige Schifffahrts- und Finanzierungsexpertise, das Renommee des Traditionsunternehmens „Ernst Russ“ sowie der damit verbundene Zugang zu international agierenden Marktteilnehmern ist für die ER-Gruppe eine wesentliche Basis des künftigen Erfolgs. Wir sehen große Chancen, dass die ER-Gruppe weitere gewinnbringende Projekte realisiert und auf diese Weise die Attraktivität des Konzerns für potenzielle Investoren steigert.

Fokus

Die Fokussierung der Unternehmensstrategie auf das Segment Shipping führt zur Bündelung von Ressourcen mit dem Ziel des stetigen Ausbaus fundierter Spezialkenntnisse. Das Leistungsspektrum der Unternehmensgruppe in diesem Segment erstreckt sich auf die Bereiche Transaktionen und Finanzierung, Asset Management, Ship Operations, Befrachtung, Versicherungsmanagement, Rechnungswesen, Controlling und Risikomanagement. Die langjährige Erfahrung der ER-Gruppe im maritimen Sektor, fundierte Marktkenntnisse, der Kapitalmarktzugang sowie starke Partnerschaften spielen dabei eine entscheidende Rolle. Für uns stellt die konsequente Fokussierung eine wesentliche Grundlage des Erfolgs der ER-Gruppe dar.

Entwicklung der Schifffahrtsmärkte

Die Schifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften. Die Dynamik des globalen Wirtschaftswachstums, das Welthandelsvolumen und die Schifffahrtsmärkte wurden auch im Jahr 2024 durch eine Reihe von Krisenherden und geopolitische Spannungen, wie den Russland-Ukraine-Krieg, den Gaza-Konflikt und die Angriffe der jemenitischen Huthi-Rebellen im Roten Meer, beeinflusst. Nach den extremen Fracht- und Chartersatzen in den Jahren 2021 und 2022, standen die Containerschifffahrtsmärkte im Folgejahr unter Druck. Im Jahr 2024 führten die Umroutungen von Schiffen infolge der Angriffe der Huthi-Rebellen im Roten Meer erneut zu deutlichen Ratensteigerungen.

Die ER-Gruppe erwartet jedoch, dass die Charterraten in den für sie relevanten Größenklassen in den kommenden Monaten unter Druck geraten, da zahlreiche Neubauten abgeliefert werden. Bei erheblicher Prognoseunsicherheit durch die neue US-Handelspolitik, insbesondere durch einen möglichen Handelskrieg mit China, würde eine Rückkehr zu den Routen durch das Rote Meer voraussichtlich zu niedrigeren Fracht- und Charterraten führen. Dennoch dürften sich die für die ER-Gruppe relevanten Chartermärkte weiterhin auf einem auskömmlichen Niveau bewegen. (zur ausführlichen Darstellung der Prognose auf den internationalen Schifffahrtmärkten siehe Abschnitt 1.5 Prognosebericht).

Da die Containerschifffahrt in ihrer Alleinstellung ein überdurchschnittlich effizientes, umweltgerechtes und besonders im Feeder-Segment flexibles Warentransportmittel ist, bieten sich eine Vielzahl an Chancen und Opportunitäten, um an der derzeitigen Dynamik und der künftigen Entwicklung des globalen Wirtschaftswachstums erfolgreich zu partizipieren. Durch eine konjunkturelle Erholung ergibt sich die Chance auf einen Anstieg des Welthandels und eine wachsende Nachfrage nach Containertransportleistungen. Dies ist ebenfalls der Fall, wenn die zunehmende Industrialisierung der Wirtschaftsregionen und der steigende Konsum in Lateinamerika, Asien und Afrika zu einem stärkeren Warenaustausch untereinander sowie mit den Industrienationen führt. Die ER-Gruppe sieht in der aktuellen Entwicklung der Schifffahrtmärkte und der Partizipation der ER-Flotte an dem globalen Wirtschaftswachstum trotz der aktuellen geopolitischen Verwerfungen eine große Chance. Zudem kann ein konsequentes Kapazitätsmanagement Charter- und Frachtraten stützen.

Nach einer spürbaren Abkühlung bei den Kauf- und Verkaufsaktivitäten sind die Preise für Containerschiffe nach ihrem Höhenflug im Jahr 2021 um mehr als die Hälfte gefallen. Durch eine hohe Zahl an Neubaulieferungen in den Jahren 2024 bis 2026 wird sich diese Preisentwicklung voraussichtlich fortsetzen, so dass sich interessante Opportunitäten für Investoren im Segment Containerschiff ergeben können. Für die ER-Gruppe bieten sich damit Gelegenheiten, das Flottenwachstum durch Investitionen erfolgreich fortzusetzen.

Bestehende Flotte

In den vergangenen Jahren konnte die ER-Gruppe ein Portfolio aus eigener Tonnage und Joint Venture-Beteiligungen stetig ausbauen. Zum 31. Dezember 2024 betreute die ER-Gruppe eine Flotte von 29 vollkonsolidierten Schiffen sowie von vier weiteren Schiffen im Management. Anfang des Jahres 2025 wurden

weitere Anteile an drei Schiffen erworben, so dass diese nunmehr nahezu vollständig im Besitz der ER-Gruppe sind. In diesem Zusammenhang erhöhte sich entsprechend der Ergebnisanteil des Konzerns. Daneben wurden Anteile an einer weiteren Einschiffsgesellschaft veräußert. Die ER-Flotte reduzierte sich in Folge auf 28 Schiffe, jedoch wurde mit diesen Transaktionen eine Reduzierung von Minderheitsanteilen im Konzern und damit erhöhte Transparenz erreicht. Eine weitere Reduzierung von Minderheitsanteilen ist Ziel der ER-Gruppe.

Die Unternehmensgruppe verfolgt einen konservativen und nachhaltigen Investitionsansatz und prüft laufend Opportunitäten am Markt mit dem Ziel, eine profitable und nachhaltige Flotte aufzubauen. Neben den im Fokus stehenden Schiffsklassen werden auch Investitionsmöglichkeiten in andere Handelsschiff-Segmente, wie beispielsweise Bulker, Tanker, Multipurpose-Schiffe oder Containerschiffe anderer Größenklassen geprüft.

Die ER-Gruppe setzt zudem auf eine Verjüngung ihrer Flotte. Diese hat sie im Berichtsjahr mit dem Verkauf von eines 23 Jahre alten Containerschiffes weiter vorangetrieben.

Ein stetig wachsendes Schiffsportfolio soll beständige Einnahmen erzielen, die Aktionären und Investoren stabile und nachhaltige Erträge sowie Wertzuwächse sichern.

Solide Kapitalausstattung und angemessene Risikostruktur

Die ER-Gruppe hat ihre finanzielle Stärke in den vergangenen Geschäftsjahren genutzt, um die Darlehen zur Finanzierung ihrer Flotte weitestgehend zurückzuführen. So belaufen sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zum 31. Dezember 2024 auf lediglich 2,1 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote beträgt 75,0%. Mit dieser finanziellen Stärke sieht sich die Unternehmensgruppe für die anstehenden Aufgaben und Geschäftsaktivitäten sehr gut gerüstet. Der ER-Gruppe bietet sich damit ein großer Handlungsspielraum für zukünftige Investitionen. Auch ist die Unternehmensgruppe dadurch in der Lage, sich ergebende Opportunitäten schnell und flexibel umsetzen zu können.

Positiv wirkt sich darüber hinaus auch die in den vergangenen Jahren vorangetriebene Reduzierung der Haftungsverhältnisse und Risiken aus. Die im Konzernanhang ausgewiesenen Bürgschaften und anderen Verpflichtungen haben sich zudem während der vergangenen Jahre kontinuierlich auf 5,0 Mio. EUR zum 31. Dezember 2024 reduziert. Zusammenfassend sehen wir aufgrund der genannten Entwicklungen sehr gute

Chancen, dass sich die ER-Gruppe am Markt weiterhin positiv entwickelt und erfolgreich wächst.

Schlanke Unternehmensorganisation

Organisatorisch verfolgt die ER-Gruppe eine klare Bündelung ihrer Ressourcen und Kompetenzen und die Anzahl der Mitarbeiter wurde kontinuierlich der Unternehmensgröße angepasst. Flache Hierarchien sorgen zusätzlich für eine schnelle Reaktionsgeschwindigkeit. Mit einem konsequenten Kostenmanagement und Investitionen in die digitale Infrastruktur haben wir unser Unternehmen für die Zukunft aussichtsreich positioniert.

Chancen durch unsere Mitarbeiter

Die ER-Gruppe verfügt über ein sehr erfahrenes, hochmotiviertes und exzellent ausgebildetes Team bestehend aus Schifffahrtsexperten, Kapitalmarkt- und Finanzierungsspezialisten. Die Expertise der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie ihre Identifikation mit dem Unternehmen bilden eine wesentliche Grundlage, flexibel und schnell auf sich verändernde Rahmenbedingungen zu reagieren.

Unser Ziel ist es, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entsprechend ihrer Kompetenzen und Fähigkeiten zu fördern und langfristig an die ER-Gruppe zu binden. Wir fördern verschiedene Aktivitäten, um das Engagement, das Fachwissen und die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter zu steigern. Die konsequente Aus- und Weiterbildung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter steht im Mittelpunkt dieses Handelns. Dazu zählt auch die Entwicklung von Leistungsträgern zu Führungskräften. Lange Unternehmenszugehörigkeiten bestätigen diesen Ansatz. Diese beträgt beim Personal an Land aktuell durchschnittlich elf Jahre. Gut ausgebildete Fach- und Führungskräfte sind das wesentliche „Asset“, zukünftige Chancen umzusetzen und Opportunitäten des Marktes nutzen zu können sowie innovative Lösungen und Produkte zu positionieren.

Starke Partnerschaften

Die ER-Gruppe verfügt über langjährige starke Partnerschaften mit renommierten europäischen Reedereien, welche über die vergangenen Jahre durch anhaltend gute Performance und Transparenz stetig ausgebaut werden konnten. Dabei spielt das gegenseitige Vertrauen eine wesentliche Rolle. Bereits in der Vergangenheit wurden Schiffsinvestitionen zusammen mit diesen Joint Venture-Partnern erfolgreich abgewickelt und trugen somit zur stetigen Flottenentwicklung der ER-Gruppe bei. Daher werden auch zukünftig weitere strategische Investments mit diesen und neuen Industriepartnern angestrebt. Zusätzlich können durch eine langfristige Charter der Partner für die ER-Gruppe nach-

haltige Umsatzerlöse gesichert und somit das grundsätzliche Risikoprofil dieser Investitionen reduziert werden. Diese engen Verbindungen zu Industriepartnern stellen einen wichtigen Erfolgsfaktor für die zukünftige strategische Weiterentwicklung der ER-Gruppe dar und zeigen das große Vertrauen, welches die Partner in die tägliche Arbeit der ER-Gruppe setzen.

Globales Netzwerk

Die ER-Gruppe ist in ein global agierendes Netzwerk maritimer Dienstleistungsunternehmen eingebunden. Dazu gehören insbesondere renommierte und erfahrene technische Manager sowie Befrachtungsunternehmen. Die Einbindung in dieses Netzwerk ermöglicht es der Unternehmensgruppe, eine qualitativ hochwertige Betreuung im laufenden Schiffsbetrieb zu erbringen und die idealen Beschäftigungen für ihre Flotte zu finden.

Darüber hinaus profitiert die ER-Gruppe von der starken Verbindung mit der Döhle-Gruppe, Hamburg, und ihrer langjährigen Erfahrung als technischer Manager sowie in den Bereichen Crewing, Versicherungen, Bereederung sowie Befrachtung. Die Aktien der Ernst Russ AG werden zum 31. Dezember 2024 zu einem großen Anteil von der Döhle-Gruppe gehalten.

Der Zugang zu global agierenden An- und Verkaufsmaklern (sogenannten „S&P“-Brokern) versetzt die ER-Gruppe zudem in die Lage, attraktive Opportunitäten am Markt flexibel umsetzen zu können.

Nachhaltiges Handeln*

In den letzten Jahren hat die ER-Gruppe kontinuierlich daran gearbeitet, in einem angemessenen Umfang die Aktivitäten im Bereich ESG (Environment, Social, Governance) zu stärken und nachhaltige Ergebnisse zu erzielen. Wir handeln verantwortlich und unser Ziel ist es, in allen Bereichen und bei allen Unternehmensentscheidungen Themen der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen. Insbesondere unterstützen wir das Ziel der IMO, bis 2050 Klimaneutralität in der internationalen Seeschifffahrt zu erreichen. In diesem Zusammenhang setzt sich die ER-Gruppe intensiv mit der Nutzung von alternativen Schiffsbrennstoffen auseinander. Um die angestrebte CO₂-Reduzierung zu erreichen, prüft die ER-Gruppe ferner fortlaufend die Verjüngung und Optimierung ihrer Flotte. Die Anforderungen des IMO-Energieeffizienz-Index „Energy Efficiency Existing Ship Index“ (EEXI) und die Zertifizierungen des Carbon Intensity Indicator (CII) sind mit Beginn des Jahres 2023 in Kraft getreten. Seit Anfang des Jahres 2024 wird außerdem der Schiffsverkehr in den EU-Emissionshandel einbezogen. Als Teil der EU „Fit for 55“-Strategie trat zudem ab dem Jahr 2025 die FuelEU-Regulatio-

* Nicht geprüfte Angabe

rik in Kraft. Demnach muss die Treibhausgasintensität der Schiffe bis zum Jahr 2050 stufenweise um 80 % reduziert werden (bezogen auf das Jahr 2020). Für das Jahr 2025 muss eine Reduzierung um 2 % erfolgen.

Die Geschwindigkeitsreduzierung bei Seeschiffen, das sogenannte „Slow Steaming“, das im Jahr 2024 im Segment der Containerschiffe mit 14,03 Knoten bereits 3 % unter dem Durchschnitt der zehn vorangegangenen Jahre lag, ist des Weiteren eine besonders einfache und effektive Maßnahme, um Kraftstoff einzusparen und Emissionen zu senken. Darüber hinaus prüft die ER-Gruppe laufend, Investitionen in die Flotte zu tätigen, um die Schiffe energieschonender betreiben zu können. So wurde in den letzten Jahren bei einigen Schiffen Silikonanstriche verwendet und in neue Propeller investiert.

Die in diesem Abschnitt genannten Vorgaben sind die zentrale Richtschnur der ER-Gruppe und bieten für die Unternehmensgruppe zugleich die Chance, sich positiv vom Wettbewerb zu unterscheiden.

Rahmenbedingungen für Schiffsfinanzierungen

Die vergangenen Jahre waren durch stark steigende Zinsen im US-Dollar- und Euro-Bereich sowie durch hohe Inflationsraten gekennzeichnet, was zu einer spürbaren Verteuerung von Finanzierungen geführt hat. Parallel dazu erlebte die Containerschiffahrt eine Phase anhaltend hoher Nachfrage und stabiler Erträge, wodurch sich für Unternehmen mit soliden Kapitalstrukturen erhebliche Chancen eröffneten. Die ER-Gruppe hat diese Entwicklungen strategisch genutzt und konnte ihre Schiffshypothekendarlehen in den vergangenen Jahren nahezu vollständig zurückführen. Darüber hinaus konnte freie Liquidität mit einer angemessenen Verzinsung mit sehr geringem Ausfallrisiko angelegt werden.

Für die Finanzierung des weiteren Wachstums und zur Unterstützung eines geplanten Flottenausbaus setzt die ER-Gruppe auf eine Kombination aus Eigenkapital, Beiträgen von Joint Venture-Partnern, Bankfinanzierungen und kapitalmarktbasierenden Maßnahmen. Denkbar sind überdies alternative Finanzierungsformen. Angesichts des erhöhten Zinsniveaus war es bei jüngsten Projekten von Vorteil, auf vorhandene Eigenmittel zurückzugreifen. Dies ermöglichte es der ER-Gruppe, unabhängiger von kurzfristigen Marktschwankungen zu agieren und ihre Kostenbasis stabil zu halten.

Ein weiterer positiver Aspekt ist der Mangel an hochwertigen Secondhand-Schiffen, der durch strengere Umweltvorschriften verschärft wurde. Diese Marktgegebenheiten haben dazu geführt, dass Banken verstärkt auf nachhaltige und zukunftsfähige Projekte setzen. Dadurch ergeben sich potenzielle Chancen für

die ER-Gruppe, sich durch innovative Schiffstechnologien und umweltfreundliche Designs als attraktiver Finanzierungspartner zu positionieren.

Durch die weitgehende Rückführung bestehender Kredite und die damit verbundene Verbesserung der Finanzierungskennzahlen streben Banken an, die Bedingungen für neue Finanzierungen wettbewerbsfähiger zu gestalten. Dies eröffnet der ER-Gruppe in einem herausfordernden Marktumfeld attraktive Möglichkeiten für langfristiges und nachhaltiges Wachstum.

Börsenlisting der Ernst Russ AG

Die Geschäftsstrategie der ER-Gruppe setzt eine solide Eigenkapitalbasis sowie Finanzierungsmöglichkeiten voraus. Um den Anforderungen steigender Finanzierungsbedarfe Rechnung zu tragen, erfüllt die ER-Gruppe mit der Notierung der Aktien der Ernst Russ AG im Listing-Segment „Scale“ an der Frankfurter Wertpapierbörse und an der Mittelstandsbörse Deutschland (Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg) sowie den damit verbundenen Transparenzanforderungen, die Voraussetzungen, um den Zugang zu Investoren und Wachstumskapital zu gewährleisten. Die Ernst Russ AG liefert ihren Aktionären auch über die gesetzlichen bzw. von den Börsen geforderten Verpflichtungen hinaus regelmäßige Informationen. Freiwillige Quartalsmitteilungen sowie regelmäßige Teilnahmen an Investorenkonferenzen sollen einen stetigen Informationsfluss der Anleger und der interessierten Öffentlichkeit zum Unternehmen ermöglichen. Das Ziel dieser Maßnahmen ist die Steigerung der Visibilität und Transparenz der Ernst Russ AG. Insbesondere professionellen und institutionellen Investoren bietet die Ernst Russ AG aufgrund ihres Kapitalmarktzugangs interessante Investitionsmöglichkeiten. Hieraus ergeben sich Chancen für die ER-Gruppe, in Zukunft weiter nachhaltig und erfolgreich zu wachsen.

III. RISIKOBERICHT

1. RISIKEN IM SEGMENT SHIPPING UND MANAGEMENT SERVICES

1.1. Abhängigkeit von der Entwicklung der Weltwirtschaft

Die Schifffahrtsmärkte sind stark abhängig von der Entwicklung der Weltwirtschaft. Wirtschaftskrisen sowie andere krisenhafte Ereignisse, Handelskonflikte und damit verbundene Handelszölle und weitere Sanktionen, konjunkturelle Schwankungen sowie die durch verschiedene Einflüsse bedingten Änderungen von Ladungsströmen und -preisen insbesondere von Öl-, Massen- und Konsumgütern können einen kritischen Einfluss auf die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe nehmen. Im Berichtsjahr 2024 waren insbesondere der Russland-Ukraine-Krieg sowie die Angriffe der jemenitischen Huthi-Rebellen im Roten Meer von entscheidender Bedeutung.

Nach Charraterratenhöchstständen in den Jahren 2021 und 2022 hat sich das Ordervolumen der Containerreedereien stark vergrößert – verbunden mit einer Normalisierung der Charraterraten (zur ausführlichen Darstellung der Prognose auf den internationalen Schifffahrtsmärkten siehe Abschnitt 1.5 Prognosebericht). Sollten die Fracht- und Charraterraten aus diesen Gründen nicht den erwarteten Ergebnisbeitrag leisten, könnte dies einen negativen Einfluss auf die Ergebnis- und Liquiditätssituation der ER-Gruppe haben. Es besteht grundsätzlich das Risiko einer Markteintrübung auf dem gesamten Schifffahrtsmarkt oder dem Markt für einzelne Schiffsklassen. Eine Verschlechterung der Schifffahrtsmärkte könnte einen negativen Einfluss in kritischer Höhe auf die Charraterraten und damit auf die Ertragslage der ER-Gruppe haben. Die ER-Gruppe begegnet diesem Risiko mit einem nachhaltigen Beschäftigungskonzept ihrer Flotte. Zum 31. Dezember 2024 beträgt die durchschnittliche Restlaufzeit der Charterverträge der ER-Flotte 15,8 Monate (maximale Vertragslaufzeit).

1.2. Risiken beim Schiffsbetrieb

Aufgrund des Betriebs von Schiffen als Eigeninvestments ist die ER-Gruppe spezifischen, im Zusammenhang mit dem Betrieb von Schiffen stehenden Risiken ausgesetzt. Dazu zählen insbesondere Havarien, Kollisionen, Grundberührungen und andere navigatorische Risiken, Cyberangriffe, Krieg, Terrorismus, Piraterie, Unwetterbedingungen, Naturkatastrophen, Feuer und Explosionen. Die genannten Ereignisse können den Schiffsbetrieb erheblich beeinflussen bzw. komplett

zum Erliegen bringen, zu großen Schäden am Schiff und der Ladung bis hin zum Totalverlust, zu Verletzungen und Todesfällen oder zu Umweltschäden führen. Die ER-Gruppe begegnet diesen Risiken insbesondere mit der Auswahl gut ausgebildeter Besatzungsmitglieder, die sorgfältig über erfahrene Crewing-Agenturen ausgewählt werden, sowie Schulungsmaßnahmen des Schiffspersonals. Dazu gehören auch Briefings des Führungspersonals zu sämtlichen schiffsrelevanten Sachverhalten, u. a. Sicherheit, Technik und gesetzliche Anforderungen. Überdies werden regelmäßige ISM-Prüfungen (International Safety Management) sowie umfassende Wartungs- und Inspektionsarbeiten auf den Schiffen durchgeführt. Der Einsatz technischer Anlagen zur Unterstützung bei der Unfallvermeidung minimiert das Risiko zusätzlich. Zur Minderung von Risiken in Zusammenhang mit Piraterie wird, soweit notwendig, zusätzliches Sicherheitspersonal angeheuert.

Dies könnte zu erheblichen Kosten sowie Reputationschäden führen. Im Berichtsjahr 2024 gab es bei einem Schiff der ER-Flotte eine Kollision mit einem fremden Schiff und bei einem weiteren Schiff der ER-Gruppe eine Grundberührung. Die ER-Gruppe hat alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen und es kam bei beiden Ereignissen weder zu Personen- noch Umweltschäden (siehe hierzu ausführlich die Angaben in Abschnitt „Geschäftstätigkeit / Operativer Schiffsbetrieb“).

Für die Flotte der ER-Gruppe werden die schifffahrtsüblichen Versicherungen wie z. B. Kasko-, Kriegs-, Haftpflicht- und Besatzungsversicherungen sowie, sofern kaufmännisch sinnvoll, eventuell Versicherungen für den Ausfall von Hire-Zahlungen abgeschlossen. Aufgrund der schwer abschätzbaren Haftpflichttrisiken in der internationalen Seeschifffahrt, insbesondere für Umweltschäden, existieren branchenspezifische Versicherungen auf Gegenseitigkeit, welche wiederum mit einem Großteil der weltweiten Handelsflotte auf Gegenseitigkeit rückversichert sind. Abgesehen von eventuellen Eigenanteilen bei einigen Versicherungen ist es nicht möglich, alle Risiken durch einen Versicherungsschutz abzudecken. Es kann somit nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass Schiffsgesellschaften in Einzelfällen Kosten aufgrund entstandener Schäden teilweise oder komplett selbst tragen müssen.

Es besteht ferner die Gefahr der Nichteinhaltung von nationalen und internationalen Bestimmungen und Gesetzen, insbesondere Sanktionsbestimmungen, deren Konsequenzen in der Regel nicht durch Versicherungen gedeckt sind. Die Einhaltung einer gebührenden Sorgfaltspflicht vor dem Abschluss von Reise- oder Zeitcharterverträgen und ein regelmäßiges Monitoring zur Einhaltung der Bestimmungen dienen der Minimierung dieser Risiken. Ferner erfolgt vor dem Befahren bestimmter Gebiete sowie in gebotenen

Einzelfällen eine Überprüfung der Ladungsdokumente, soweit dies im Container Trade möglich ist. Das Eintreten dieses Risikos könnte zu erheblichen negativen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe führen.

1.3. Vertragspartnerrisiko

Das Beschäftigungskonzept für die ER-Flotte ist auf eine nachhaltige und dauerhafte Absicherung der Einnahmen ausgerichtet. Die Zusammenarbeit mit renommierten und erfahrenen Befrachtungsunternehmen ermöglicht es, bestmögliche Charterabschlüsse für die Schiffe zu erzielen. Trotzdem ist nicht auszuschließen, dass ein Charterer aufgrund finanzieller Probleme bis hin zur Anmeldung der Insolvenz seinen vertraglichen Pflichten nicht nachkommt und die Charterraten nicht, nicht in voller Höhe oder nicht rechtzeitig zahlt. Eine alternative Beschäftigung könnte in diesem Fall möglicherweise erst mit Verzögerung, unter Inkaufnahme einer Positionierungsreise oder zu schlechteren Konditionen geschlossen werden. Ferner besteht das Risiko, dass der Charterer beispielsweise Bunkerbestellungen, Hafendienstleistungen oder Umweltgebühren, wie z. B. Kosten für Emissionszertifikate, nicht bezahlt und Gesellschaften der ER-Gruppe dafür haftbar gemacht werden.

Ferner besteht das Risiko, dass Charterer versuchen, die bestehenden Charterverträge zu für die ER-Gruppe ungünstigeren Konditionen nachzuverhandeln. Für die Schiffsgesellschaften der ER-Flotte, die Mitglied in einem Einnahmepool sind, besteht überdies das Risiko, dass der Pool die Poolraten nicht wie geplant zahlt oder die Zahlungen ganz ausfallen, beispielsweise weil ein Charterer eines Schiffes die Charterraten nicht vereinbarungsgemäß leistet.

Die ER-Gruppe begegnet den in diesem Abschnitt genannten Risiken mit der sorgfältigen Auswahl der Charterer bzw. Poolmanager, einer Zusammenarbeit mit renommierten und erfahrenen Befrachtungsunternehmen, Bereederern und Subdienstleistern und einem aktiven Vertragsmanagement. Ein diversifiziertes Beschäftigungskonzept mit variierenden kurz-, mittel- und langfristigen Charterlaufzeiten, die Vercharterung an verschiedene Linienreedereien sowie die Beschäftigung einzelner Schiffe in Einnahmepools sorgt für eine weitere Risikominimierung. Das Eintreten dieser Risiken könnte zu erheblichen negativen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe führen.

1.4. Schiffsbetriebskostenrisiko

Unvorhersehbare Schäden und gestiegene Kosten für notwendige Reparaturen können die Ertragslage der ER-Gruppe belasten. Dies gilt ebenfalls für nicht geplante Kosten bzw. einen aus unterschiedlichen Gründen unerwarteten Kostenanstieg für Hafenanläufe, Kanalpassagen, Werftaufenthalte, Bunker, Schmieröle, Ersatzteile, Gehälter der Besatzungen, Serviceleistungen, Transporte, Besatzungswechsel und die Rückführung sogenannter „blinder Passagiere“. Dies könnte zu negativen Auswirkungen in erheblicher Höhe auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe führen. Ein konsequentes Kostenmanagement sowie die Zusammenarbeit mit erfahrenen Dienstleistern tragen zur Minimierung dieses Risikos bei.

1.5. Off-Hire-/Einnahmefallrisiko

Es besteht das Risiko, dass Schiffe der ER-Flotte vorübergehend nicht einsatzfähig sind. Dies kann einerseits durch höhere Gewalt, Krieg, kriegerische Ereignisse oder Piraterie bedingt sein. Zur Minimierung dieses Risikos werden im Vorwege umfangreiche Risikoanalysen durchgeführt. Andererseits sind Ausfallzeiten aufgrund von Krankheit oder Quarantäne möglich. Diesem Risiko wird mit der Durchführung entsprechender vorbereitender Schutzmaßnahmen begegnet. Ferner können Schiffe aufgrund von Arrest durch Behörden oder technisch bedingter Ausfallzeiten vorübergehend nicht einsatzfähig sein. Regelmäßige Wartungen sowie die Einhaltung der erforderlichen Regularien, wie beispielsweise des International Safety Management (ISM)-Codes, dienen der Risikominimierung. Ebenso führen unvorhergesehene Wartezeiten in der Werft zu Off-Hire-Zeiten. Eine Unterbrechung der Serviceleistung des Schiffes kann im Konflikt mit dem jeweiligen Chartervertrag stehen. Je nach Ausgestaltung des Vertrages kann der Charterer die Zahlung der vereinbarten Charterraten bis zum Zeitpunkt der Wiederaufnahme des Services einstellen oder im Falle eines längeren Ausfalls des Schiffes auch den Chartervertrag kündigen und Forderungen für Folgeschäden stellen. Lieferkettenengpässe, lange Wartezeiten für Ersatzteile und fehlende Werftkapazitäten sowie daraus resultierende Verzögerungen können ebenfalls zu Ausfallzeiten führen. Ferner besteht das Risiko, dass eine fehlende Anschlussbeschäftigung oder Positionierungsreisen bei Charterwechseln zu Ausfallzeiten und Bunkerkosten führen. Die ER-Gruppe begegnet diesem Risiko mit der Beauftragung renommierter und erfahrener Befrachtungsunternehmen.

1.6. Risiko des Wertverlustes von Schiffen

Des Weiteren kann sich der Wert der Schiffe über den altersbedingten Wertverlust hinaus reduzieren, was zu außerplanmäßigen Abschreibungen und geringeren Verkaufserlösen als erwartet führen kann. Im Berichtsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen auf das Schiffsvermögen in Höhe von 1,5 Mio. EUR vorgenommen. Die ER-Gruppe begegnet diesem Risiko mit der Vercharterung durch renommierte und erfahrene Befrachtungsunternehmen und einem aktiven Management und Controlling des Schiffsportfolios. Durch ein qualitativ hochwertiges technisches Management, laufende Inspektionen an Bord und Einhaltung von Wartungsintervallen kann dieses Risiko weiter minimiert werden. Außerdem erfolgen bereits beim Schiffserwerb eine sorgfältige Analyse und Bewertung der Beschäftigungssituation für das entsprechende Schiff. Bei plötzlich eintretenden externen Ereignissen, wie beispielsweise Kriegen oder Pandemien, besteht zudem das Risiko, dass aufgrund der Unvorhersehbarkeit ein rechtzeitiges Handeln nicht möglich ist. Dieses Risiko könnte einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe in erheblicher Höhe haben.

1.7. Risiken aus Dienstleistungsverträgen

Die ER-Gruppe bietet verschiedene Dienstleistungen im Segment Management Services an. Es besteht ein allgemeines Einnahmerisiko insbesondere für Erlöse aus Bereederungsverträgen, Operations- und Befrachtungsaktivitäten sowie sonstigen Servicetätigkeiten aufgrund von Volatilitäten am Schifffahrtsmarkt, der Abhängigkeit der Dienstleistungsvergütung von zukünftigen Chartereinnahmen der betreuten Schiffe sowie der damit einhergehenden Unsicherheit bzgl. der Höhe und Langfristigkeit der Vergütung. Darüber hinaus bestehen Haftungsrisiken aus der Bereederung von Schiffen, die aus der Verursachung von grob fahrlässigen Schäden aufgrund von nicht völlig auszuschließenden Risiken in der Schifffahrt, wie z. B. Kollisionen, Grundberührung, Befahren von Kriegsgebieten, Piraterie, Terroranschlägen, Fahrt in Eisgebieten, Umweltverschmutzungen (insbesondere Ölaustritt), Beschädigungen von Anlagen, Ladungsschäden, entstehen können. Des Weiteren kann es bei Unzuverlässigkeit, schlechter Liquiditätslage sowie Insolvenz von Sub-Dienstleistern zu Vertragsstrafen aufgrund von mangelhaften oder komplett ausfallenden Leistungen kommen.



Die ER-Gruppe begegnet diesen Risiken mit einer genauen Auswahl des Bordpersonals, regelmäßiger Weiterbildung sowie Trainings und Audits, einem professionellen Management sowie der sorgfältigen Auswahl von Sub-Managern. Ebenso ist ein umfassender Versicherungsschutz von wesentlicher Bedeutung. Trotz der risikoreduzierenden Maßnahmen und der möglichst genauen Einhaltung der Sorgfaltspflichten wäre bei Eintritt der beschriebenen Risiken mit erheblichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe zu rechnen.

1.8. Regulatorische Risiken

Die Mitgliedsstaaten der International Maritime Organisation (Internationale Seeschiffahrtsorganisation, IMO) haben sich das Ziel gesetzt, in der internationalen Seeschiffahrt bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Zur Erreichung dieses Ziels wurden Zwischenziele vereinbart: Bis zum Jahr 2030 sollen die Treibhausgasemissionen um mindestens 20 % und bis zum Jahr 2040 um mindestens 70 % sinken – jeweils im Vergleich zum Jahr 2008. Um dieses Ziel zu erfüllen, besteht ein Bedarf an erneuerbaren Kraftstoffen, um die Umwelt- und Klimaauswirkungen der Schifffahrt kurz- und langfristig zu verringern. Energieträger wie z. B. Wasserstoff, Ammoniak, Biokraftstoff, Methanol und flüssige organische Wasserstoffträger (LOHC), die gesamte Technologieentwicklung, ihre Produktion sowie Lagerung und Transport sind mit großen Anpassungen, großen Forschungs- aber auch Investitionsanstrengungen verbunden. Die maritime Industrie hat in den vergangenen Jahren in den Klima- und Umweltschutz investiert und wird solche Aktivitäten zukünftig verstärken. Für die Gewährleistung von einheitlichen und zielgerichteten Instrumenten sind Verschärfungen bestehender Regulierungen sowie die Entwicklung weiterer Maßnahmen durch die IMO zu erwarten.

Die Anforderungen des IMO-Energieeffizienz-Index Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) und die Zertifizierungen des Carbon Intensity Indicator (CII) sind mit Beginn des Jahres 2023 in Kraft getreten. Die Reise- und Verbrauchsdaten von Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl (BRZ) größer als 5.000 (CII) bzw. 400 BRZ (EEXI) werden damit erfasst, um hieraus den neuen Energieeffizienzfaktor für das vorhandene Schiff (EEXI) sowie jährlich das CII-Rating zu ermitteln.

Ferner hat die Europäische Union das Programm „Fit for 55“ herausgegeben – mit dem Ziel Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 % zu senken. Dieses Programm beinhaltet u. a. EU-ETS (Emissionshandel) und FuelEU.

Der internationale Schiffsverkehr wird seit dem Jahr 2024 in den EU-Emissionshandel einbezogen. Die Emissionshandelsverpflichtung findet in drei Stufen statt: 2024 müssen Seeverkehrsunternehmen Zertifikate für 40 % ihrer Emissionen erwerben, 2025 für 70 % und ab 2026 für 100 %. Seit dem Jahr 2024 fallen alle Fahrten zwischen EU-Häfen sowie Aufenthalte in EU-Häfen zu 100 % unter das EU-Emissionshandelsystem. Für Fahrten zwischen einem EU-Hafen und einem Drittlandhafen werden 50 % berücksichtigt. Neben CO₂ werden ab dem Jahr 2026 auch andere kritische Treibhausgase, wie Methan und Lachgas miteinbezogen. Die Kosten für den Erwerb der Emissionszertifikate werden, soweit möglich, in voller Höhe an den Charterer weiterbelastet (sogenanntes Polluter-Pays-Prinzip). Jedoch besteht das Risiko, dass der Charterer seinen Verpflichtungen gegenüber der ER-Gruppe nicht bzw. nicht rechtzeitig nachkommt. Insoweit ein Schiff nicht verchartert ist oder es aus anderen Gründen zu Auftriegezeiten kommt, muss die ER-Gruppe für die Kosten der Emissionszertifikate aufkommen. Hier besteht das Risiko, dass die Preise für Zertifikate weiter steigen. Die ER-Gruppe hat den Markt für Zertifikatshandel genau im Blick, um die Zertifikate zu einem möglichst günstigen Zeitpunkt einzukaufen.

Die FuelEU-Verordnung gilt seit dem Jahr 2025 und gibt vor, dass Schiffe über 5.000 BRZ die Treibhausgasintensität der an Bord genutzten Energie bis zum Jahr 2050 schrittweise um 80 % verringern müssen – jeweils im Vergleich zum Jahr 2020. Dabei gelten ähnliche Regelungen wie bei EU-ETS: Hafenanläufe aus einem EU-Hafen in einen anderen EU-Hafen zählen zu 100 % und Anläufe aus einem Drittlandhafen in einen EU-Hafen zählen 50 %.

Ferner regelt die FuelEU-Verordnung, dass ab 2030 Container- und Passagierschiffe über 5.000 BRZ ihren gesamten Strombedarf durch Landstrom abdecken müssen, wenn sie in großen EU-Häfen am Kai liegen. Für kleinere EU-Häfen soll diese Pflicht ab dem Jahr 2035 gelten, sofern diese Häfen über Landstrom verfügen.

Die Regelungen aus dem FuelEU-Programm sollen einen Anreiz zur Förderung der Einführung CO₂-ärmerer Kraftstoffe bilden und Strafzahlungen bei Nichteinhaltung der Regularien sollen für Projekte zur Förderung der Dekarbonisierung des Seeverkehrs verwendet werden.

Die FuelEU-Verordnung bietet die Möglichkeit, die Anforderungen für eine ganze Flotte von Schiffen zu erfüllen, auch wenn diese zu verschiedenen Unternehmen gehören (sogenanntes Pooling). Ebenso besteht die Möglichkeit des Ansparens und Ausleihens von Erfüllungsüberschüssen. Liegt die durchschnittliche Treibhausgasintensität eines Schiffes unter der

vorgeschriebenen Menge, kann die überschüssige Emissionsmenge (Erfüllungsüberschuss) für den folgenden Erfüllungszeitraum angespart werden. Ebenso kann ein Schiff den Erfüllungsüberschuss aus einem nachfolgenden Zeitraum ausleihen, allerdings nur bis zu 2% und nur für zwei aufeinanderfolgende Zeiträume, und mit einer Strafe von 10% auf den ausgeliehenen Erfüllungsüberschuss für den nachfolgenden Zeitraum.

Die in diesem Abschnitt genannten Regularien haben das Potenzial, die Schiffstätigkeit stark zu beeinflussen. Eine Verschärfung der bestehenden gesetzlichen Anforderungen oder des regulatorischen Rahmens zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, von Unterwasserlärm, von Luft- und Wasserverschmutzung oder weiterer Umwelteinflüsse könnte zudem dazu führen, dass sich Energieträger und im Allgemeinen der Schiffsbetrieb verteuern. Darüber hinaus kann auch ein teilweiser Verstoß gegen die genannten Regularien zu Strafzahlungen bis hin zum Festhalten der Schiffe führen. Ältere Schiffe und Schiffe, die mit älterer Technik ausgestattet sind, bergen das Risiko, dass sie höhere Kosten verursachen, da die Ausgaben für Reparatur und Instandhaltung für diese Schiffe zunehmend steigen. Im Vergleich zu Neubauten generieren ältere Schiffe oftmals geringere Einnahmen. Bei neuen Investitionen steht die ER-Gruppe vor der Herausforderung, die richtige Technologie zu wählen, da die verschiedenartigen Antriebstechnologien für alternative Kraftstoffe bislang nicht hinreichend entwickelt worden sind. Bei der Nutzung von existierenden Technologien besteht das Risiko, dass sich andere bzw. neue Technologien durchsetzen, weil sie beispielsweise gesellschaftlich stärker akzeptiert sind.

Die ER-Gruppe beobachtet intensiv die Entwicklung des Marktes hinsichtlich der Einführung neuer Technologien und der Verfügbarkeit von CO₂-ärmeren Kraftstoffen und ist im Austausch mit verschiedenen Geschäftspartnern wie z. B. den technischen Managern und Charterern, um den Regularien bestmöglich gerecht zu werden und Risiken zu minimieren. Insgesamt könnten die genannten Regularien sich negativ auf die Erreichung der mittel- und langfristigen Zielstellungen auswirken, höhere Kosten nach sich ziehen und somit einen negativen Einfluss in erheblicher Höhe auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe haben.

2. FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

2.1. Allgemeine Finanzierungsrisiken

Die Finanzierung des geplanten Wachstums der ER-Gruppe basiert auf einer Kombination aus Eigenmitteln, Partnerschaften mit Joint Venture-Partnern, Bankfinanzierungen und Kapitalmarktlösungen. Dabei besteht das Risiko, dass steigende Zinsen, zusätz-

liche Besicherungen oder andere Anforderungen von Finanzierungsgebern die Rentabilität neuer Investitionen signifikant beeinträchtigen könnten.

Seit 2022 prägt ein Umfeld hoher Zinsen und Inflationsraten die Finanzmärkte. Viele Banken haben ihre Kriterien zur Kreditvergabe angepasst, was sich beispielsweise durch kürzere Kreditlaufzeiten und strengere Anforderungen bei älteren Schiffen zeigt. Zudem rücken ESG-Kriterien (Environmental, Social, Governance) stärker in den Fokus. Finanzierungsgeber achten zunehmend darauf, dass Schiffe sowohl hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit als auch ihrer zukünftigen Marktgängigkeit überzeugen.

Sollten sich diese Rahmenbedingungen weiter verschärfen, könnte dies die Fähigkeit der ER-Gruppe, rentable Investitionsmöglichkeiten zu realisieren, deutlich einschränken. Eine Verschlechterung der Finanzierungsbedingungen könnte erhebliche negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe haben.

2.2. Risiken im Zusammenhang mit zukünftigen Finanzierungen

Im Rahmen von Schiffsfinanzierungen fordern Banken in der Regel umfangreiche Sicherheiten, darunter Schiffshypotheken, die Abtretung von Chartereinahmen sowie weitere vertraglich zugesicherte Rechte. Kreditverträge beinhalten zudem marktübliche Covenants, insbesondere ein festgelegtes Verhältnis von Marktwert des Schiffes zu Darlehensbestand (Loan-to-Value, LTV).

Eine Nichteinhaltung dieser Covenants, beispielsweise durch einen Rückgang des Marktwerts, könnte dazu führen, dass die ER-Gruppe zusätzliche Sicherheiten stellen, Bürgschaften eingehen oder Sondertilgungen leisten muss. Weiterhin sind Mindestliquiditätsreserven erforderlich, die während der Laufzeit gebunden bleiben und nicht für alternative Investitionen zur Verfügung stehen.

Dank der bereits erfolgten Rückführung der Verbindlichkeiten der ER-Flotte belaufen sich die Schulden gegenüber Kreditinstituten zum 31. Dezember 2024 auf lediglich 2,1 Mio. EUR. Sollten Gesellschaften der ER-Gruppe jedoch in Zukunft neue Finanzierungen aufnehmen, könnten die beschriebenen Risiken signifikante Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

Um diese Risiken zu minimieren, schließt die ER-Gruppe wesentliche Fremdfinanzierungen erst nach sorgfältiger Prüfung ab. Dabei müssen diese Finanzie-

rungen klare Vorteile in Bezug auf Ertragspotenziale bieten und in einem ausgewogenen Verhältnis zu den damit verbundenen Risiken und Chancen stehen.

2.3. Währungskursrisiko

Ein Währungskursrisiko besteht insbesondere dann, wenn Forderungen oder Verbindlichkeiten bzw. bereits kontrahierte Geschäfte in einer anderen als der funktionalen Währung des jeweiligen Unternehmens der ER-Gruppe existieren. In diesem Fall können Währungskurschwankungen den Wert der Forderungen und Verbindlichkeiten in der funktionalen Währung verändern und Einfluss auf die Ertrags- sowie Finanzlage nehmen. Für die Geschäftstätigkeit der ER-Gruppe ist insbesondere die Entwicklung des Währungskursverhältnisses des US-Dollars zum Euro relevant. In Einzelfällen können Währungssicherungsgeschäfte zur Verringerung entsprechender Risiken abgeschlossen werden. Die Fremdwährungsverbindlichkeiten wurden bereits im Berichtsjahr 2022 erheblich reduziert. Eine Schwächung des US-Dollars zum Euro in ungeplanter Höhe könnte einen negativen Einfluss in mittlerer Höhe insbesondere auf die Ertragslage der ER-Gruppe haben, da Umsatzerlöse und Schiffsbetriebskosten im Wesentlichen in US-Dollar vereinnahmt werden. Eine Stärkung des US-Dollar gegenüber dem Euro führt dazu, dass die verbliebenen Fremdwährungsverbindlichkeiten einen höheren Euro-Wert aufweisen würden. Der zweiten Amtszeit des US-Präsidenten Donald Trump wird großen Einfluss auf die Weltwirtschaft sowie auf die Entwicklung des Währungskursverhältnisses zugeschrieben. Kurzfristig wird erwartet, dass der US-Dollar aufgrund geplanter Steuerkürzungen, hoher Zölle und einer restriktiveren Einwanderungspolitik an Stärke gewinnt. Analysten prognostizieren, dass der Euro im Jahr 2025 die Parität zum US-Dollar erreichen oder weiter fallen wird. Langfristig könnten Risiken wie steigende Haushaltsdefizite, politische Unsicherheiten und mögliche Eingriffe in die Unabhängigkeit der Fed das Vertrauen in den US-Dollar untergraben. Zudem könnten unvorhersehbare außenpolitische Entscheidungen und eine potenzielle Abkehr von internationalen Allianzen die Attraktivität des US-Dollars als Weltreservewährung mindern. Die ER-Gruppe prüft laufend die Attraktivität möglicher Sicherungsgeschäfte.

2.4. Zinsänderungsrisiko

Ein Zinsänderungsrisiko besteht für die ER-Gruppe grundsätzlich im Zusammenhang mit ausgereichten Darlehen bzw. verzinslichen Forderungen sowie den zur Refinanzierung aufgenommenen variabel verzinsten Krediten. Aktuell bestehen in der ER-Gruppe keine Zinssicherungsgeschäfte, da das absolute Risiko

im Zusammenhang mit einer fristenkongruenten Refinanzierung gering ist bzw. der Kosten-/Nutzenspekt in keinem wirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zum zu zahlenden Absicherungspreis steht. Steigende Zinsen könnten solche Zinssicherungsgeschäfte in der nahen Zukunft wieder interessanter für die ER-Gruppe machen. Zinsänderungsrisiken bestehen auch in Zusammenhang mit bestehenden Finanzierungen der Schiffsflotte, da die Zinsen meist abhängig vom SOFR (vormals LIBOR) bzw. den nachfolgenden alternativen Referenzzinssätzen sind. Die Zinssätze für Tagesgeld in US-Dollar, auf deren Grundlage der Basiszinssatz SOFR berechnet wird, fielen im Laufe des Jahres 2024 von 5,4 % zum Jahresbeginn auf 4,5 % zum Jahresende. Aufgrund des aktuell sehr geringen Bestandes an zins-tragenden Finanzverbindlichkeiten hat ein Anstieg des SOFR nur geringe Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe. Sollten sich die Finanzverbindlichkeiten in Zukunft wieder erhöhen, würde das Risiko deutlich an Relevanz zunehmen.

2.5. Risiken in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten

Es liegen aktuell keine Risiken in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten vor, da solche zum 31. Dezember 2024 nicht bestehen.

3. SONSTIGE RISIKEN

3.1. Personalrisiken

Der Erfolg und die Nachhaltigkeit der Geschäftstätigkeit der ER-Gruppe basieren auf gut ausgebildeten, engagierten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Ein personeller Abgang dieser leistungsstarken und qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter könnte das Unternehmen empfindlich treffen. Gerade aufgrund der aktuellen Herausforderung, qualifizierte Fachkräfte am Arbeitsmarkt zu finden, wirken solche Abgänge besonders schwer. Für die Sicherung der personellen Ressourcen in der ER-Gruppe sind bedarfsgerechte und zielorientierte Maßnahmen getroffen worden. Die konsequente Aus- und Weiterbildung sowie Entwicklung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen im Mittelpunkt dieses Handelns. Die vorstehend beschriebenen Risiken könnten bei deren Eintreten einen negativen Einfluss in mittlerer Höhe auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe haben.

3.2. Informationstechnische Risiken

Zur Minimierung des Risikos von Systemausfällen hat die ER-Gruppe zahlreiche Sicherheitsmaßnahmen ergriffen. Dazu gehören neben dem Einsatz moderner hochwertiger Technik u. a. die Virtualisierung aller Server und die regelmäßige Sicherung der virtuellen Maschinen, der Einsatz einer Backup-Strategie inkl. Spiegelung der Backups an einem anderen Standort und Notfallpläne inkl. eines Disaster-Recovery-Konzeptes. Zum Schutz der IT-Systeme und Daten werden u. a. Zugriffskontrollsysteme, Verschlüsselungssoftware für Festplatten und personenbezogene Datendateien, welche die Hoheit der ER-Gruppe verlassen, genutzt. Dieses gilt für den Einsatz von sicherheitskritischen Netzwerkdaten, Firewall-Systemen, LAN-Portcontrolling, USB-Portcontrolling, Virenschutzprogrammen sowie Systemen für URL-Filtering und Intrusion-Prevention. Das genannte Risiko könnte bei dessen Eintritt einen negativen Einfluss in mittlerer Höhe auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe haben. Um die potenziellen Auswirkungen dieses Risikos zu begrenzen, hat die ER-Gruppe eine entsprechende Cyberversicherung abgeschlossen. Außerdem werden alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den relevanten Unternehmensbereichen jährlich auf dem Gebiet der IT-Sicherheit geschult.

3.3. Reputationsrisiken

Eine Grundlage des Erfolges der ER-Gruppe ist ihre Reputation bzw. das Vertrauen der Aktionärinnen und Aktionäre sowie der Geschäftspartner. Reputationsrisiken können allgemein durch eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Verhältnisse, Änderungen der Strategie oder aufgrund operativer Risiken eintreten. Zur Minimierung dieses Risikos setzt die ER-Gruppe auf eine konstruktive Zusammenarbeit der Bereiche Investor Relations, Unternehmenskommunikation, Risikomanagement sowie der jeweiligen Spezialisten der einzelnen Fachbereiche. Sofern erforderlich werden überdies externe Spezialisten hinzugezogen. Die vorstehend beschriebenen Sachverhalte haben Einfluss auf die Reputation der ER-Gruppe mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die zukünftige Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

3.4. Compliance-Risiken

Die Aktivitäten der ER-Gruppe unterliegen diversen Rechtsvorschriften sowie unternehmensinternen Richtlinien. Zur Steuerung der identifizierten Compliance-Risiken hat die ER-Gruppe konzernweit gültige Verhaltensrichtlinien und Arbeitsanweisungen implementiert. Inhaltlich umfassen die Richtlinien

und Arbeitsanweisungen u. a. den Umgang mit vertraulichen Informationen, Datenschutz, Geldwäscheprävention, IT-Sicherheit, Interessenkonflikte, Mitarbeitergeschäfte sowie Zuwendungen gegenüber Geschäftspartnern und Mitarbeitern. Regelmäßige Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu wesentlichen Compliance-Themen dienen der Minimierung von möglichen Risiken.

Für die ER-Gruppe ist der Umgang mit vertraulichen Informationen von besonderer Bedeutung. Daher erfolgt dieser stets mit größter Sorgfalt. Dabei hat sich die ER-Gruppe zum Ziel gesetzt, die in der Vergangenheit praktizierte offene Unternehmenspolitik fortzuführen und über die Publizitätspflichten hinausgehend mit den Investoren und der Öffentlichkeit zu kommunizieren. Selbstverständlich werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dazu angehalten, sämtliche Geschäftsgeheimnisse absolut vertraulich zu behandeln.

Die Reputation und der wirtschaftliche Erfolg der ER-Gruppe können durch Compliance-Verstöße erheblich gefährdet werden, was es unbedingt zu vermeiden gilt. Durch die Stärkung und kontinuierliche Weiterentwicklung des internen Kontrollsystems werden die Compliance-Anforderungen zunehmend in die operativen Geschäfts- und Finanzprozesse integriert und überprüft. Auf diese Weise können Kontrollschwächen identifiziert und als Risiken in das Risikomanagementsystem aufgenommen werden. Die Risiken werden in den vorhandenen Strukturen konsistent durch die jeweiligen Risikomanager und -verantwortlichen gesteuert und kontrolliert. Dennoch ist nicht auszuschließen, dass die vorstehend beschriebenen Risiken – mit entsprechend negativem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe – eintreten.

3.5. Ertrags- und Liquiditätsrisiken im Zusammenhang mit Beteiligungen und Finanzierungen

Die ER-Gruppe hält Anteile an verschiedenen Gemeinschaftsunternehmen sowie Minderheitsbeteiligungen, u. a. an Fonds und Joint Venture-Gesellschaften mit internationalen Partnern. Diese Positionen wurden zum Abschlussstichtag einem Werthaltigkeitstest unterzogen. Grundsätzlich besteht in der Zukunft das Risiko, dass sich bei einer Verschlechterung der Marktentwicklung oder einer Änderung der rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen die Erträge der Beteiligungsunternehmen und Schuldner reduzieren könnten. Weitere Wertkorrekturen, insbesondere im Bereich des Finanzanlagevermögens, könnten dann erforderlich werden. Ein zusätzlicher Anpassungsbedarf kann sich beispielsweise aus den internationalen Regularien, die Umweltbelastung

durch die Seeschifffahrt zu reduzieren, ergeben. Die ER-Gruppe führt zur Früherkennung dieser Risiken ein regelmäßiges Monitoring der Beteiligungen durch. Die vorstehend beschriebenen Sachverhalte könnten weiterhin einen negativen Einfluss in mittlerer Höhe auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe haben.

3.6. Risiken im Zusammenhang mit Schadensersatzforderungen

Die geltend gemachten Ansprüche von Anlegern auf Rückabwicklung von Fondsbeteiligungen und Schadensersatz aufgrund von Prospekthaftung gegenüber der Ernst Russ AG belaufen sich zum 31. Dezember 2024 auf knapp 2,5 Mio. EUR (Vorjahr: 2,7 Mio. EUR). Diese werden sämtlich gerichtlich geltend gemacht. Zum 31. Dezember 2024 wird die Durchsetzbarkeit dieser Ansprüche als sehr unwahrscheinlich eingeschätzt. Es kann jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass einzelne Anleger erfolgreich Ansprüche gegenüber der Ernst Russ AG durchsetzen können. Damit können die Rücknahme der Fondsanteile gegen Erstattung der Beteiligungssumme zzgl. Zinsen, darüber hinaus gehender Ersatz entgangenen Gewinns und entsprechende Aufwendungen für Gerichts- und Rechtsberatungskosten verbunden sein. Sollten sich Risiken im Zusammenhang mit Schadensersatzforderungen im wesentlichen Umfang realisieren und Abwehrmaßnahmen nicht greifen, könnte die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Ernst Russ AG dadurch negativ beeinflusst werden.

3.7. Ertrags- und Liquiditätsrisiken aus Haftungsverhältnissen

Gemäß den seinerzeit prospektierten Liquiditäts- und Auszahlungsplänen wurden für in der Vergangenheit aufgelegte Fonds regelmäßig (hauptsächlich in der Anfangsphase der Fonds) Auszahlungen an die Anleger und an die beteiligten Gesellschaften der ER-Gruppe vorgenommen, die nicht durch entsprechende handelsrechtliche Gewinne gedeckt waren („Liquiditätsauszahlungen“). Für die Inanspruchnahme der daraus resultierenden Haftung nach §§ 171, 172 Abs. 4 HGB von Gesellschaften der ER-Gruppe für die auf eigene Rechnung gehaltenen Anteile an Fondsgesellschaften ist ein Betrag in Höhe von 0,7 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR) anschaffungskostenmindernd im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 berücksichtigt. Eine Inanspruchnahme könnte negativen Einfluss in geringer Höhe auf die Finanzlage der ER-Gruppe haben.

3.8. Risiken im Zusammenhang mit der Veräußerung der Segmente Investor Management und Real Estate

Mit der Veräußerung der Segmente Investor Management und Real Estate in den Jahren 2019 bzw. 2020 hat die Ernst Russ AG diverse Verkäufelgarantien abgegeben sowie die Käuferseite von verschiedenartigen Risiken freigestellt. Ansprüche der jeweiligen Käuferseite aus diesen Garantien, mit Ausnahme von steuerlichen Risiken, sind in den Vorjahren ausgelaufen. Es erfolgte bisher keine Inanspruchnahme der Garantien und Freistellungserklärungen. Für einen Teil der Haftungsrisiken wurden bereits in Vorjahren Rückstellungen in Höhe von 0,2 Mio. EUR gebildet.

4. GESAMTAUSSAGE ZUR CHANCEN- UND RISIKOSITUATION DER ER-GRUPPE

Die Einschätzung zur Risikosituation der ER-Gruppe ist das Ergebnis der Beurteilung aller wesentlichen Einzelrisiken und Risikokategorien. Aufgrund der bestehenden Schiffsflotte hat insbesondere die Entwicklung der internationalen Schifffahrtsmärkte und speziell des Containerschiffmarktes einen entscheidenden Einfluss auf die Risikosituation der ER-Gruppe. Die ER-Gruppe hat angemessene und geeignete Maßnahmen eingeleitet, um allen bekannten Risiken zu begegnen. Nach gegenwärtiger Einschätzung des Vorstands bestehen für die ER-Gruppe keine bestandsgefährdenden Risiken. Insgesamt hat sich die Risikosituation der ER-Gruppe, insbesondere in den Bereichen der finanzwirtschaftlichen und sonstigen Risiken, weiter positiv entwickelt. Die Risikosituation in im Segment Shipping ist aufgrund der geopolitischen Spannungen und dem Anstieg der Regulatorik herausfordernder geworden. Die zukünftige Herausforderung der ER-Gruppe besteht darin, weiterhin nachhaltig zu wachsen und auskömmliche Beschäftigungen für ihre Flotte zu erzielen – bei gleichzeitiger Berücksichtigung der aktuellen und künftigen Anforderungen an eine weitestgehend CO₂-neutrale Schifffahrt. Mit ihrer finanziellen Stärke sieht sich die Unternehmensgruppe für die anstehenden Aufgaben und Geschäftsaktivitäten sehr gut gerüstet.



1.5. PROGNOSEBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Eine moderate Inflation, positive Wirtschaftsprognosen sowie eine anziehende Geschäftstätigkeit sprechen im Jahr 2025 für eine Fortsetzung des positiven Moments im globalen Handel. Diese Entwicklung steht jedoch vor erheblichen Herausforderungen: Potenzielle Kurswechsel in der US-Handelspolitik sowie verstärkte staatliche Eingriffe zum Schutz heimischer Wirtschaft könnten das Handelswachstum laut UNCTAD deutlich belasten. Besonders betroffen wären voraussichtlich Länder mit großen Handelsüberschüssen gegenüber den USA, darunter China (rund 280 Mrd. USD), Indien (rund 45 Mrd. USD), die EU (rund 205 Mrd. USD) und Vietnam (rund 105 Mrd. USD).

Diese Länder sehen sich durch die US-Handelsmaßnahmen mit höheren Zöllen, strengeren Importbeschränkungen oder anderen protektionistischen Maßnahmen konfrontiert, die darauf abzielen, Handelsungleichgewichte zu reduzieren. US-Präsident Donald Trump hat seine Drohung bereits umgesetzt und neue Zölle auf Waren aus Mexiko, Kanada und China verhängt. Alle drei Länder kündigten Gegenmaßnahmen an. Dies

könnte nicht nur den Export in die USA erschweren, sondern auch Handelsvolumina und globale Lieferketten empfindlich beeinträchtigen. Zudem verschärfen neue oder eskalierende Wirtschaftskonflikte sowie anhaltende geopolitische Spannungen die Unsicherheiten im globalen Handel.

Der Konflikt zwischen Israel und der Hamas hat sich zum Anfang des Jahres 2025 dahingehend entwickelt, dass sich beide Parteien auf einen „vollständigen und uneingeschränkten Waffenstillstand“ einigen konnten. Die geopolitische Auswirkung der Vereinbarung, die ab dem 19. Januar 2025 in Kraft trat, könnte weitreichend sein. Eine Unterbrechung der Huthi-Angriffe auf Schiffe in der Region des Roten Meeres würde möglicherweise die Handelsmuster und die Transitströme erheblich verändern.

Der IWF prognostiziert für das globale Wachstum in den Jahren 2025 und 2026 jeweils 3,3%. Der aktuelle World Economic Outlook (WEO) stimmt für das laufende Jahr weitgehend mit der vorherigen Prognose überein, da die Rückgänge in wichtigen Volkswirtschaften mit einer Aufwärtskorrektur für die USA ausgeglichen werden. Der IWF prognostiziert bis 2026 einen deutlichen Rück-

gang der weltweiten Inflation, wobei fortgeschrittene Volkswirtschaften ihr Inflationsziel voraussichtlich früher erreichen als Schwellen- und Entwicklungsländer.

Diese Prognosen sind jedoch mit erheblichen Unsicherheiten verbunden, insbesondere angesichts geopolitischer Spannungen und anhaltender Handelskonflikte.

Schiffahrtsmärkte

Der am 19. Januar 2025 in Kraft getretene Waffenstillstand zwischen Israel und der Hamas hat verschiedenartige Auswirkungen auf die Schifffahrt. Während einige Reedereien planen, ihre Routen durch das Rote Meer und den Suezkanal wieder aufzunehmen, bleiben andere vorsichtig und beobachten die Sicherheitslage weiterhin genau. Die Huthi-Milizen im Jemen haben angekündigt, Angriffe auf Schiffe einzustellen, die nicht mit Israel verbunden sind, was die Sicherheit in der Region verbessern könnte. Dennoch bleibt die Situation brüchig, und die langfristigen Auswirkungen des Waffenstillstands auf die Schifffahrt sind ungewiss. Eine Rückkehr zu den Routen durch das Rote Meer würde vorerst zu niedrigeren Fracht- und Charterraten führen. Auch die neue US-Handelspolitik und ein möglicher Handelskrieg mit China sorgen für Unsicherheit. Da der Handel zwischen diesen beiden Ländern etwa 5 % des weltweiten Containerumschlags und rund 9 % der TEU-Meilen ausmacht, könnte ein verschärfter Handelskonflikt erhebliche Auswirkungen haben.

Auf der Angebotsseite spielen das Kapazitätswachstum, neue Allianzstrukturen und die laufende Erneuerung der grünen Flotte eine zentrale Rolle. Nach einem außergewöhnlichen Jahr für die internationale Wirtschaft wie auch für den Schifffahrtmarkt stehen Anfang 2025 zahlreiche Faktoren im Fokus, die besonders die Containerschifffahrt maßgeblich prägen werden.

Falls die Umleitungen um das Rote Meer im Laufe des Jahres 2025 eingestellt werden und sich diese Situation schrittweise beruhigt, rechnet Clarksons mit einem moderaten Wachstum des Weltseehandels um 1,4 % und einem Anstieg der Tonnenmeilen um 1,9 %. Insgesamt werde das Containerhandelsvolumen in TEU voraussichtlich langsamer wachsen als 2024 und um 2,8 % steigen. Für 2026 werde ein Wachstum von 1,7 % (2,0 % in Tonnenmeilen) prognostiziert, da die Nachfrage sich abschwächen wird, falls sich die Lage im Roten Meer entspannt. Auf dieser Grundlage und unter der Annahme eines Handelswachstums von rund 3 % im Jahr 2025 könnte die gesamte TEU-Meilennachfrage in diesem Jahr um 1 % sinken.

Die leichte Erholung der Frachtraten, die im Dezember 2024 begann, hielt Anfang 2025 an, da Fracht angesichts der bestehenden Unsicherheiten frühzeitig verladen wurde. Die Erholung sowie der nachfolgende

Ratenrückgang wurde durch die Beilegung eines Arbeitskonflikts an den US-Ostküstenhäfen beeinflusst. Einige Charterer haben ihre Fracht verstärkt vor dem erwarteten Hafenstreik Mitte Januar 2025 in die USA geschickt, wodurch die Frachtraten vorübergehend erhöht wurden. Nachdem das Streikrisiko beseitigt war und die Bestände aufgefüllt waren, sind die Frachtraten seit Jahresbeginn 2025 wieder gesunken. Infolgedessen stieg der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) am 3. Januar 2025 noch auf 2.505 Punkte, bevor er in den folgenden Wochen nachgab. Parallel stiegen die Raten zwischen Shanghai und der US-Westküste kurzfristig im Wochenvergleich um 9 % und zur US-Ostküste um 5,6 % an, bevor sie ebenfalls nachgaben.

Der Composite Container Freight Rate Index (CCFI) hielt sich in den ersten Wochen über 1.500 Punkten, während der New ConTex mit soliden 1.422 Punkten ins Jahr startete – ein Zuwachs von 158 % gegenüber dem Vorjahr. Im Segment der 1.700-TEU-Schiffe stiegen die Raten in der ersten vollen Arbeitswoche, und der Trend zu langfristigen Charterverträgen verstärkte sich. Im 2.500-TEU-Sektor zahlten Charterer für kurzfristig verfügbare Tonnage Aufschläge von bis zu 40 %. Laut VHBS bleibt die Schiffskapazität in den meisten Größenklassen vorerst knapp, während die Nachfrage weiterhin stark ist.

Die Märkte haben eine weitere Welle von Neubestellungen ausgelöst, angeführt von den Programmen der Linienreedereien zur Erneuerung der grünen Flotte. Das Wachstum der Containerschiffsflotte für das Jahr 2025 wird mit soliden 6 % prognostiziert und könnte die Rückkehr zu normaleren Handelsmustern bei spürbarer Entlastung der Containerschiffahrtsmärkte führen. Der Auftragsbestand erreichte mit über 8,3 Mio. TEU eine neue Rekordhöhe und entspricht 27 % der aktuellen Containerschiffsflotte. Im Gegensatz dazu hat der Auftragsbestand für Containerschiffe aus dem Feedersegment (100 bis 2.999 TEU) mit rund 204.000 TEU im Dezember 2024 deutlich abgenommen, was die Nachfrage nach Feederschiffen, wie sie die ER-Gruppe insbesondere betreibt, stärkt. Der gesamte Auftragsbestand reicht in Bezug auf die Auslieferungen bis in das Jahr 2030. Kapazitäten in Höhe von 4,8 Mio. TEU sind für die Auslieferungen im Jahr 2027 oder später geplant. Prognosen deuten darauf hin, dass die Verschrottung von Schiffen im Jahr 2025 zunehmen könnte – begünstigt durch eine mögliche Entspannung der Marktbedingungen in einigen Segmenten sowie vor dem Hintergrund einer alternden Flotte und sich weiterentwickelnder regulatorischer Vorgaben.

Prognose zur Entwicklung der ER-Gruppe im Geschäftsjahr 2025

Die ER-Gruppe verzeichnete auch im Jahr 2024 aufgrund robuster Chartermärkte und dank des langfristigen Beschäftigungskonzeptes der Flotte ein gutes Geschäftsjahr. Geopolitische Spannungen und kriegerische Konflikte haben im Geschäftsjahr 2024 zu einer Verknappung der verfügbaren Tonnage geführt. Für das Geschäftsjahr 2025 werden die geopolitischen Entwicklungen weiterhin einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Charraten haben.

Für das Geschäftsjahr 2025 sind bereits rd. 84 % der konsolidierten Umsatzerlöse der ER-Gruppe durch bestehende Charterverträge gesichert und rund 6 % der geplanten Umsatzerlöse entfallen auf Erlöse aus Einnahmepools. Aufgrund der unterschiedlich langen Charterlaufzeiten der Poolschiffe unterliegen die Poolerlöse zu einem begrenzten Maße dem Marktrisiko. Die verbleibenden 10 % der geplanten Umsatzerlöse sind noch nicht gesichert und unterliegen einem erheblichen Marktrisiko.

Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass sich die konsolidierten Umsatzerlöse der ER-Gruppe im Geschäftsjahr 2025 voraussichtlich in einer Bandbreite zwischen 147,0 und 167,0 Mio. EUR (2024: 172,7 Mio. EUR) bewegen. Bei größtenteils durch Budgets vorgegebenen, konstanten Kostenerwartungen werden sich etwaige Schwankungen in den Charraten nahezu vollständig auf das Betriebsergebnis (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern, bereinigt um neutrale Aufwendungen und Erträge; EBIT) der ER-Gruppe auswirken. Damit wird das Betriebsergebnis aus dem operativen Schiffsbetrieb ohne Berücksichtigung von Schiffsverkäufen gemäß aktueller Prognose voraussichtlich in einer Bandbreite zwischen 43,0 und 73,0 Mio. EUR (2024: 65,8 Mio. EUR) liegen. Unter Berücksichtigung der im Nachtragsbericht des Konzernanhangs beschriebenen Verkäufe von zwei Schiffen mit einem Veräußerungsgewinn in Höhe von insgesamt 32,0 Mio. EUR (2024: 1,9 Mio. EUR, ein Schiff) erhöht sich die prognostizierte Bandbreite für das Betriebsergebnis inkl. Schiffsverkäufen auf 75,0 bis 105,0 Mio. EUR (2024: 67,7 Mio. EUR). Die Auswirkungen der Kollision des Containerschiffes am 10. März 2025 können zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilt werden. Aktuell gehen wir davon aus, dass sich die Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Betriebsergebnis innerhalb der genannten Bandbreite bewegen.

Die Prognose basiert auf einer planerischen Flottengröße von durchschnittlich rund 27 Schiffen und auf den Annahmen einer fortlaufend stabilen Entwicklung der Chartermärkte, einer plangemäßen Auslastung der Flotte der ER-Gruppe in Höhe von rund 95 % (2024: 96,4 %) sowie eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,05 USD/EUR (2024: 1,0824 USD/EUR).

1.6. SONSTIGE ANGABEN**SCHLUSSERKLÄRUNG DES VORSTANDS
UNTER ANALOGER ANWENDUNG DES § 312
ABS. 3 AKTG**

Der Vorstand der Ernst Russ AG hat für das Geschäftsjahr 2024 einen Abhängigkeitsbericht für alle Beziehungen zu verbundenen Unternehmen unter analoger Anwendung des § 312 AktG erstellt.

Der Bericht enthält folgende Schlussklärung des Vorstands: „Die Ernst Russ AG, Hamburg, hat bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften nach den Umständen, die dem Vorstand zum Zeitpunkt bekannt waren, in dem das Rechtsgeschäft vorgenommen wurde, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten. Es wurden keine Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der herrschenden oder eines mit diesen verbundenen Unternehmen getroffen oder unterlassen.“



Robert Gärtner



Joseph Schuchmann

Vorstand der Ernst Russ AG
Hamburg, den 14. März 2025

2.

KONZERNABSCHLUSS DER ERNST RUSS AG

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	59
Konzernbilanz	60
Konzernkapitalflussrechnung	61
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	62
Konzern-Anlagenspiegel	64
Konzernanhang	66

KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG (1.1. – 31.12.2024)

IN TEUR	ZIFFER*	1.1. – 31.12.2024	1.1. – 31.12.2023
1. Umsatzerlöse	(11)	172.717	202.669
2. Sonstige betriebliche Erträge	(12)	27.811	23.954
3. Materialaufwand	(13)		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		-3.119	-4.154
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		-81.524	-86.636
4. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter		-7.856	-8.331
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		-537	-664
- davon für Altersversorgung 30 TEUR (Vorjahr: 30 TEUR)			
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(14)	-27.377	-31.978
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	-9.104	-11.471
7. Erträge aus Beteiligungen		887	2.216
- davon aus verbundenen Unternehmen 185 TEUR (Vorjahr: 510 TEUR)			
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(16)	3.297	1.275
9. Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	(17)	-208	-3.393
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(18)	-1.446	-1.276
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(19)	-1.760	-598
- davon Aufwand aus der Veränderung latenter Steuern 593 TEUR (Vorjahr: 168 TEUR)			
12. Ergebnis nach Steuern		71.781	81.613
13. Sonstige Steuern	(20)	-3	30
14. Konzernjahresüberschuss einschließlich nicht beherrschende Anteile		71.778	81.643
15. Auf nicht beherrschende Anteile entfallender Konzernjahresüberschuss		-29.306	-26.561
16. Konzernjahresüberschuss nach nicht beherrschenden Anteilen		42.472	55.082
17. Gewinnvortrag		119.338	70.743
18. Ausschüttungen aus Bilanzgewinn des Vorjahres		-33.500	-6.487
19. Konzernbilanzgewinn		128.310	119.338

* Die Ziffer bezieht sich auf die Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung im Konzernanhang.

KONZERNBILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2024

AKTIVA IN TEUR	ZIFFER*	31.12.2024	31.12.2023
A. Anlagevermögen	(4)	230.844	256.686
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Dienstleistungsverträge		79	153
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen und Lizenzen		262	355
3. Geschäfts- oder Firmenwert		428	1.020
4. Geleistete Anzahlungen		0	5
II. Sachanlagen			
1. Schiffe		223.598	250.639
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		142	179
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		3.332	1.164
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		689	701
2. Beteiligungen		700	858
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.163	1.163
4. Wertpapiere des Anlagevermögens		451	449
B. Umlaufvermögen		122.138	80.737
I. Vorräte	(5)		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		2.289	2.456
2. Emissionszertifikate		447	0
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(6)		
1. Forderungen aus Leistungen		2.068	2.661
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		176	168
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		48	47
4. Sonstige Vermögensgegenstände		6.440	8.104
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		110.670	67.301
C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten		1.853	2.461
D. Aktive latente Steuern		171	389
Bilanzsumme		355.006	340.273

PASSIVA IN TEUR	ZIFFER*	31.12.2024	31.12.2023
A. Eigenkapital	(7)	266.374	260.090
I. Gezeichnetes Kapital		33.689	33.500
II. Kapitalrücklage		11.010	10.197
III. Gewinnrücklagen		8.515	8.515
IV. Bilanzgewinn		128.310	119.338
V. Kumuliertes übriges Eigenkapital		-678	-868
VI. Nicht beherrschende Anteile		85.528	89.408
B. Rückstellungen		16.178	7.474
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(8)	1.035	1.176
2. Steuerrückstellungen		1.281	978
3. Sonstige Rückstellungen	(9)	13.862	5.320
C. Verbindlichkeiten	(10)	61.524	59.895
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		2.067	2.273
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		2.831	3.401
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		3	3
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		9.464	11.365
5. Sonstige Verbindlichkeiten		47.159	42.853
D. Passiver Rechnungsabgrenzungsposten		4.628	7.055
E. Passive latente Steuern		6.302	5.759
Bilanzsumme		355.006	340.273

* Die Ziffer bezieht sich auf die Erläuterungen zur Konzernbilanz im Konzernanhang.

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

TEUR	1.1. – 31.12.2024	1.1. – 31.12.2023
Konzernjahresergebnis einschließlich nicht beherrschende Anteile	71.778	81.643
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	26.328	35.308
Abnahme / Zunahme der Rückstellungen	8.402	-5.380
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge	-4.437	1.122
Abnahme / Zunahme der Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	1.328	2.349
Abnahme / Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-1.693	-5.512
Gewinne (-) / Verluste (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-1.998	-15.751
Zinsaufwendungen / Zinserträge	-1.851	1
Sonstige Beteiligungserträge	-887	-2.216
Ertragsteueraufwand / -ertrag	1.760	598
Ertragsteuerzahlungen	-260	-1.984
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	98.470	90.178
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-5	-33
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	5.027	26.746
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-3.894	-98.075
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens und des übrigen Umlaufvermögens	515	770
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen und das übrige Umlaufvermögen	-131	-658
Veränderung des Finanzmittelfonds aus Abgängen aus dem Konsolidierungskreis	750	2.681
Veränderung des Finanzmittelfonds aus Zugängen zum Konsolidierungskreis	0	-6.556
Erhaltene Zinsen	3.445	1.138
Erhaltene Dividenden	800	2.169
Cashflow aus Investitionstätigkeit	6.507	-71.818
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von anderen Gesellschaftern	65	1.867
Auszahlungen aus Eigenkapitalherabsetzungen an andere Gesellschafter	-3.584	-5.042
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten	0	35.702
Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten	-13.425	-22.611
Gezahlte Zinsen	-1.622	-1.602
Gezahlte Dividenden an Gesellschafter des Mutterunternehmens	-32.498	-1.882
Gezahlte Dividenden an andere Gesellschafter	-15.148	-13.735
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-66.212	-7.303
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	38.765	11.057
Wechselkurs- und bewertungsbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	4.604	-1.504
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	67.301	57.748
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	110.670	67.301

Zusammensetzung des Finanzmittelfonds:

Der Finanzmittelfonds entspricht den in der Bilanz ausgewiesenen flüssigen Mitteln und beinhaltet im Wesentlichen Guthaben bei Kreditinstituten.



ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

EIGENKAPITAL DES

IN TEUR	GEZEICHNETES KAPITAL	KAPITALRÜCKLAGE		SUMME	GEWINNRÜCKLAGE ANDERE GEWINNRÜCKLAGEN
		NACH § 272 ABS. 2 NR. 1-3 HGB	NACH § 272 ABS. 2 NR. 4 HGB		
Stand 1.1.2023	32.434	5.695	962	6.657	8.515
Konzernjahresüberschuss	0	0	0	0	0
Gutschrift auf Gesellschafterkonten im Fremdkapital	0	0	0	0	0
Sachkapitalerhöhung	1.066	3.540	0	3.540	0
Währungsumrechnung	0	0	0	0	0
Änderung des Konsolidierungskreises	0	0	0	0	0
Ausschüttungen / Entnahmen aus Rücklagekonto	0	0	0	0	0
Sonstige Veränderungen	0	0	0	0	0
Summe	1.066	3.540	0	3.540	0
Stand 31.12.2023	33.500	9.235	962	10.197	8.515
Stand 1.1.2024	33.500	9.235	962	10.197	8.515
Konzernjahresüberschuss	0	0	0	0	0
Gutschrift auf Gesellschafterkonten im Fremdkapital	0	0	0	0	0
Sachkapitalerhöhung	189	813	0	813	0
Währungsumrechnung	0	0	0	0	0
Änderung des Konsolidierungskreises	0	0	0	0	0
Ausschüttungen / Entnahmen aus Rücklagekonto	0	0	0	0	0
Summe	189	813	0	813	0
Stand 31.12.2024	33.689	10.048	962	11.010	8.515



MUTTERUNTERNEHMENS			NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE		KONZERN-EIGENKAPITAL
ERWIRTSCHAFTETES KONZERN-EIGENKAPITAL	KUMULIERTES ÜBRIGES EIGENKAPITAL	SUMME	AUSGLEICHSPOSTEN FÜR ANTEILE ANDERER GESELLSCHAFTER	SUMME	
BILANZGEWINN	AUSGLEICHSPOSTEN AUS DER UMRECHNUNG VON FREMDWÄHRUNGSABSCHLÜSSEN				
70.743	-331	118.018	89.480	207.498	
55.082	0	55.082	26.561	81.643	
0	0	0	-20.097	-20.097	
0	0	4.606	0	4.606	
0	-537	-537	177	-360	
0	0	0	1.867	1.867	
-6.487	0	-6.487	-5.042	-11.529	
0	0	0	-3.538	-3.538	
48.595	-537	52.664	-72	52.592	
119.338	-868	170.682	89.408	260.090	
119.338	-868	170.682	89.408	260.090	
42.472	0	42.472	29.306	71.778	
0	0	0	-29.646	-29.646	
0	0	1.002	0	1.002	
0	190	190	-21	169	
0	0	0	65	65	
-33.500	0	-33.500	-3.584	-37.084	
8.972	190	10.164	-3.880	6.284	
128.310	-678	180.846	85.528	266.374	

KONZERN-ANLAGENSPIEGEL ZUM 31. DEZEMBER 2024

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

IN TEUR	ANSCHAFFUNGSKOSTEN				31.12.2024
	1.1.2024	ZUGANG	UMBUCHUNGEN	ABGANG	
Entgeltlich erworbene Dienstleistungsverträge	12.582	0	0	0	12.582
Entgeltlich erworbene Konzessionen und Lizenzen	67.358	0	9	0	67.367
Geschäfts- oder Firmenwert	7.121	0	0	0	7.121
Geleistete Anzahlungen	5	4	-9	0	0
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	87.066	4	0	0	87.070

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN

IN TEUR	ANSCHAFFUNGSKOSTEN				31.12.2024
	1.1.2024	ZUGANG	UMBUCHUNGEN	ABGANG	
Schiffe	325.379	0	1.358	-4.699	322.038
Bauten auf fremden Grundstücken	257	0	0	0	257
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.913	14	0	0	2.927
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.164	3.526	-1.358	0	3.332
Summe Sachanlagen	329.713	3.540	0	-4.699	328.554

ENTWICKLUNG DER FINANZANLAGEN

IN TEUR	ANSCHAFFUNGSKOSTEN				31.12.2024
	1.1.2024	ZUGANG	UMBUCHUNGEN	ABGANG	
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.547	68	0	-105	1.510
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	10.368	0	0	0	10.368
Beteiligungen	7.660	62	0	-350	7.372
Ausleihungen an Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10.560	0	0	-2.700	7.860
Wertpapiere des Anlagevermögens	732	0	0	0	732
Sonstige Ausleihungen	18	0	0	0	18
Summe Finanzanlagen	30.885	130	0	-3.155	27.860
Gesamtsumme	447.664	3.674	0	-7.854	443.484

KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN					BUCHWERT	
1.1.2024	ABSCHREIBUNGEN	ZUSCHREIBUNGEN	ABGANG	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023
-12.429	-74	0	0	-12.503	79	153
-67.003	-102	0	0	-67.105	262	355
-6.101	-592	0	0	-6.693	428	1.020
0	0	0	0	0	0	5
-85.533	-768	0	0	-86.301	769	1.533

KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN					BUCHWERT	
1.1.2024	ABSCHREIBUNGEN	ZUSCHREIBUNGEN	ABGANG	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023
-74.740	-26.557	955	1.902	-98.440	223.598	250.639
-257	0	0	0	-257	0	0
-2.734	-51	0	0	-2.785	142	179
0	0	0	0	0	3.332	1.164
-77.731	-26.608	955	1.902	-101.482	227.072	251.982

KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN					BUCHWERT	
1.1.2024	ABSCHREIBUNGEN	ZUSCHREIBUNGEN	ABGANG	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023
-846	0	0	25	-821	689	701
-10.368	0	0	0	-10.368	0	0
-6.802	-208	301	37	-6.672	700	858
-9.397	0	0	2.700	-6.697	1.163	1.163
-283	0	2	0	-281	451	449
-18	0	0	0	-18	0	0
-27.714	-208	303	2.762	-24.857	3.003	3.171
-190.978	-27.584	1.258	4.664	-212.640	230.844	256.686

KONZERNANHANG DER ERNST RUSS AG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024

ALLGEMEINE ANGABEN

Die Ernst Russ AG mit Firmensitz in der Elbchaussee 370, 22609 Hamburg, Bundesrepublik Deutschland, ist im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 93324 eingetragen.

Das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von 33.689.311,00 EUR ist eingeteilt in 33.689.311 nennwertlose auf den Namen lautende Stückaktien. Der Vorstand hat aufgrund der am 15. Juni 2021 eingetragenen Ermächtigung der Hauptversammlung durch Beschlüsse vom 30. Mai 2024, 10. Juni 2024 und 25. Juni 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Erhöhung des Grundkapitals gegen Sacheinlage um 189.025,00 EUR auf 33.689.311,00 EUR beschlossen. Der den Nennbetrag übersteigende Wert der Sacheinlage in Höhe von 812.807,50 EUR wurde in die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.

Die Ernst Russ AG ist seit dem Jahr 2005 an der Börse notiert und seit Mai 2012 im Entry Standard der Deutsche Börse AG in Frankfurt am Main und der Mittelstandsbörse in Hamburg gelistet. Die Deutsche Börse AG hat zum 1. März 2017 ihren Entry-Standard durch das Listing-Segment „Scale“ für Wachstumsfirmen ersetzt. Die Ernst Russ AG gehört zu den ersten Unternehmen, die am 1. März 2017 das Listing-Segment „Scale“ der Deutschen Börse AG begründet haben. Seit dem 16. Dezember 2019 gehört das Scale-Segment zum sogenannten „KMU-Wachstumsmarkt“. Hierbei handelt es sich um eine Kategorie von multilateralen Handelsplätzen in Europa, die speziell auf kleine und mittlere Unternehmen (kurz „KMU“) ausgerichtet sind und EU-weite Standards erfüllen.

Zum 31. Dezember 2024 werden nach den der Gesellschaft bekannten Informationen 12.960.083 Aktien (38,5 %) durch Herrn Jochen Döhle, Deutschland, sowie durch ihn beherrschte bzw. maßgeblich beeinflusste Unternehmen gehalten. Zudem werden 3.090.028 Aktien (9,2 %) durch die JaJo Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg, und 2.171.499 Aktien (6,4 %) durch die MS „CORDULA“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg, gehalten. Die verbleibenden Aktien befinden sich im Streubesitz.

Die Ernst Russ AG und ihre Tochterunternehmen (im Folgenden: „ER-Gruppe“) bilden einen Reederei-Konzern mit Sitz in Hamburg. Die Geschäftsaktivitäten der Ernst Russ AG als Konzernholding umfassen satzungsgemäß den Erwerb und das Halten von Beteiligungen an anderen Unternehmen, insbesondere

aus dem Bereich der Seeschifffahrt (nicht jedoch auch aus dem Bereich der Immobilien). Der Unternehmensgegenstand wird in Übereinstimmung mit der Satzung teilweise durch Tochter- und Beteiligungsunternehmen verwirklicht. Satzungsgemäß ist Unternehmensgegenstand zudem die Konzeption und der Vertrieb von Finanz- und Beteiligungsprodukten, insbesondere aus dem Bereich der Seeschifffahrt und der Immobilien. Dieser Unternehmensgegenstand wird jedoch nicht mehr ausgeübt. Die Geschäftsaktivitäten des Konzerns umfassen insbesondere den Betrieb der Seeschifffahrt mit eigenen und fremden Schiffen, die Vornahme von Reederei- und Schiffsmaklergeschäften einschließlich der Ausübung von Tätigkeiten von Befrachtungsmaklern, Vermittlern von Zeitcharterverträgen, die Erbringung von Reedereidienstleistungen jeder Art sowie von kaufmännischen und technischen Beratungsdienstleistungen. Dabei ist der Konzern auch im Assetmanagement in dem Bereich der Seeschifffahrt tätig. Satzungsgemäß ist zudem die Übernahme von immobilienbezogenen Dienstleistungen, wie z. B. das Fonds- und Assetmanagement und die Immobilienverwaltung, weiterer Gegenstand des Unternehmens. Seit dem Verkauf des Segments Real Estate im November 2020 wird dieser Unternehmensgegenstand jedoch nicht mehr ausgeübt.

(1) GRUNDLAGEN

Der Konzernabschluss der Ernst Russ AG zum 31. Dezember 2024 einschließlich der Vorjahresangaben wurden nach den Vorschriften der §§ 290 ff. HGB aufgestellt.

Die Gliederung der Bilanz erfolgt nach der Vorgabe des § 266 HGB. Für die Aufstellung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB angewandt. Einzelne Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz sind zur Verbesserung der Übersichtlichkeit der Darstellung zusammengefasst. Des Weiteren werden zur Übersichtlichkeit und Klarheit Posten ergänzt bzw. umbenannt. Diese Posten werden im Anhang erläutert.

Die Deutschen Rechnungslegungsstandards (DRS) 13, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 und 26 wurden bei der Erstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt.

Der Konzernabschluss wurde in Euro aufgestellt. Sofern nicht anderweitig dargestellt, sind alle Beträge in Tausend Euro (TEUR) angegeben.

Für die Aufstellung des Konzernabschlusses wurde von der Prämisse der Unternehmensfortführung ausgegangen.

Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht werden im Unternehmensregister veröffentlicht.

(2) KONSOLIDIERUNG

(A) Konsolidierungsgrundsätze

In den Konzernabschluss der ER-Gruppe sind alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einbezogen, bei denen die Ernst Russ AG direkt oder indirekt die Möglichkeit zur Beherrschung der Finanz- und Geschäftspolitik hat.

Die Kapitalkonsolidierung für von der ER-Gruppe gegründeten oder von fremden Dritten erworbenen Unternehmen, die im Rahmen der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogen werden, erfolgte zum Erwerbszeitpunkt nach der Erwerbsmethode gemäß § 301 HGB. Im Rahmen der dabei verwendeten Neubewertungsmethode werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem darauf entfallenden Anteil der zum Zeitwert bewerteten Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonderposten des Tochterunternehmens zum Erwerbszeitpunkt verrechnet. Ein aus der Verrechnung entstehender positiver Unterschiedsbetrag, soweit werthaltig, wird als derivativer Geschäfts- oder Firmenwert aktiviert. Negative Unterschiedsbeträge, die aus der Kapitalkonsolidierung zum Erwerbszeitpunkt entstehen, werden nach dem Eigenkapital als „Unterschiedsbetrag aus Kapitalkonsolidierung“ ausgewiesen.

Werden nach Erlangung des beherrschenden Einflusses weitere Anteile an einem Tochterunternehmen erworben (Aufstockung) oder veräußert (Abstockung), ohne dass der Status als Tochterunternehmen verloren geht, werden diese Transaktionen als Erwerbs- bzw. Veräußerungsvorgang abgebildet.

Aufwendungen und Erträge sowie Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen einbezogenen Unternehmen werden gemäß §§ 303, 305 HGB eliminiert. Zwischenergebnisse werden, sofern wesentlich, gemäß § 304 HGB herausgerechnet.

Von der ER-Gruppe gemeinschaftlich mit anderen Partnern geführte Unternehmen sowie assoziierte Unternehmen, bei denen der Konzern über einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik verfügt, ohne jedoch die Möglichkeit zur Beherrschung zu haben, werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Gesellschaften, bei denen ein maßgeblicher Einfluss besteht, dieser jedoch nicht ausgeübt wird, werden als Beteiligungen ausgewiesen.

Die Abschlüsse der Ernst Russ AG sowie der einbezogenen Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt. Das Realisations- sowie Imparitätsprinzip und der Stetigkeitsgrundsatz wurden dabei beachtet. Die Abschlüsse der einbezogenen Tochterunternehmen sind auf den Abschlussstichtag der Ernst Russ AG erstellt worden.

(B) Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis der ER-Gruppe beinhaltet neben der Ernst Russ AG weitere 54 (Vorjahr: 57) Gesellschaften, wovon elf (Vorjahr: elf) ausländische Unternehmen sind. Des Weiteren werden vier (Vorjahr: vier) inländische und kein (Vorjahr: ein) ausländisches Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Die Veränderung des Konsolidierungskreises resultiert aus der Veräußerung einer Gesellschaft. Des Weiteren wurden zwei Gesellschaften im Zuge von Verschmelzungen im Handelsregister gelöscht.

Zur Übersicht wird auf die Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2024 in der Anlage zum Konzernanhang verwiesen.

Tochtergesellschaften, bei denen gemäß § 296 Abs. 1 HGB erhebliche andauernde Beschränkungen die Ausübung der Rechte des Mutterunternehmens in Bezug auf das Vermögen oder die Geschäftsführung dieses Unternehmens nachhaltig beeinträchtigen oder die gemäß § 296 Abs. 2 HGB, entweder allein oder gemeinsam mit anderen Tochterunternehmen, keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben, wurden nicht in den Konzernabschluss im Wege der Vollkonsolidierung einbezogen.

(3) ERLÄUTERUNG DER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

(A) Immaterielle Vermögensgegenstände

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Wert am Abschlussstichtag aktiviert.

Zur Klarheit und Übersichtlichkeit wurde in Vorjahren der Posten entgeltlich erworbene Dienstleistungsverträge eingefügt. Hierunter werden die fortgeführten Anschaffungskosten der im Rahmen von Unternehmenserwerben angeschafften Dienstleistungsverträge ausgewiesen.

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden ab dem Zeitpunkt der Bereitstellung linear über die erwartete wirtschaftliche Nutzungsdauer wie folgt abgeschrieben:

	NUTZUNGSDAUER IN JAHREN
Dienstleistungsverträge	1 – 14
Geschäfts- oder Firmenwerte	10
Markenrechte	10
Software	3 – 10

Im Konzern bestehen keine selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenstände.

(B) Sachanlagen

Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden zu Anschaffungskosten aktiviert und planmäßig, in der Regel linear, entsprechend der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer, abgeschrieben.

Schiffe, bei denen die ER-Gruppe aufgrund der Marktgegebenheiten zum Erwerbszeitpunkt in den ersten Jahren von einem planmäßig überproportionalen Werteverzehr ausgeht, werden geometrisch-degressiv abgeschrieben. Dabei wird der Abschreibungssatz im Zeitpunkt der Anschaffung in Abhängigkeit der voraussichtlichen Marktwertentwicklung gewählt. Zum 31. Dezember 2024 werden insgesamt elf (Vorjahr: zwölf) Schiffe mit einem Abschreibungssatz von 30% auf den Buchwert geometrisch-degressiv abgeschrieben mit einem Wechsel zur linearen Abschreibung, sobald die jährlich degressive Abschreibung unter die lineare Abschreibungsrate fällt.

Die Schiffe werden bei einer angenommenen Nutzungsdauer von 20 bzw. 25 Jahren, je nach Schiffsgröße und Einsatzmöglichkeit, unter der Berücksichtigung des jeweiligen Schiffalters und des Schrottwertes planmäßig abgeschrieben.

Die planmäßigen Abschreibungen der übrigen Sachanlagen erfolgen konzerneinheitlich über die folgenden Nutzungsdauern:

	NUTZUNGSDAUER IN JAHREN
Mietereinbauten	Mietdauer, max. 5 – 15
Sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 14

Geringwertige Wirtschaftsgüter des Sachanlagevermögens mit einem Wert von unter 250 EUR werden im Jahr des Zugangs sofort als Aufwand erfasst. Bei Vermögensgegenständen mit einem Wert von mehr als 250 EUR und bis zu 800 EUR werden im Jahr des Zugangs sofort in voller Höhe abgeschrieben.

Bei der Erstkonsolidierung von neu erworbenen Tochterunternehmen werden sämtliche Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonderposten des Tochterunternehmens neu bewertet. Bei der Ermittlung der Neubewertung von Schiffsvermögen werden eigene Bewertungen zugrunde gelegt, die mit externen Gutachten gestützt werden.

(C) Finanzanlagen

Das Finanzanlagevermögen wird mit den Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Außerplanmäßige Abschreibungen auf Beteiligungen bzw. Ausleihungen werden vorgenommen, soweit der anteilige Unternehmens- bzw. Rückzahlungswert dauerhaft unter die Anschaffungskosten gesunken ist. Zuschreibungen werden vorgenommen, wenn die Gründe für die außerplanmäßigen Abschreibungen entfallen sind und werden auf den Betrag der zuvor erfolgten Abschreibungen begrenzt.

(D) Vorräte

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe enthalten im Wesentlichen Schmierstoffe für den Betrieb der eigenen Seeschiffe und werden mit ihren Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Durchschnittswertmethode gemäß § 240 Abs. 4 HGB angesetzt. Die Bewertung erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag von Anschaffungskosten oder Marktpreis.

Bei Wegfall der Gründe, die zu einer Wertminderung des Vorratsvermögens geführt haben, wird eine entsprechende Wertaufholung vorgenommen.

Zum 1. Januar 2024 wurde der Geltungsbereich des europäischen Emissionshandelssystem ETS auf den Seeverkehr ausgeweitet. Für Schiffsrouten, die durch die Europäische Union führen, müssen seit Jahresbeginn EU-Emissionszertifikate (EUAs) erworben werden.

Die durch die ER-Gruppe erworbenen Emissionszertifikate werden mit ihren Anschaffungskosten unter Berücksichtigung eines niedrigeren Marktpreises gesondert unter dem Posten „Emissionszertifikate“ innerhalb des Vorratsvermögens bilanziert. Insoweit die Charterer die Emissionszertifikate unentgeltlich übertragen, erfolgt die Bilanzierung lediglich zu einem Erinnerungswert.

(E) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sowie Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sowie die flüssigen Mittel sind mit ihrem Nennbetrag oder dem niedrigeren ihnen am Bilanzstichtag beizulegenden Wert angesetzt. Bei erkennbaren Einzelrisiken von Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

(F) Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden auf der Aktivseite Ausgaben, die Aufwendungen für eine bestimmte Zeit nach dem Abschlussstichtag darstellen, ausgewiesen.

(G) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden auf Basis der Anwartschaftsbarwertmethode gemäß den Heubeck-Richttafeln 2018 G berechnet. Als Renteneintrittsalter wurde das 65. Lebensjahr zugrunde gelegt.

Für die Berechnung der Rückstellungen wurde von der Vereinfachungsregel gemäß § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB Gebrauch gemacht und von einem Zinssatz (10-Jahres-Durchschnitt) von 1,90 % (Vorjahr: 1,82 %) mit einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ausgegangen. Der Berechnung liegt eine angenommene Rentenanpassung in Höhe von 2 % p. a. zugrunde.

(H) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Sie werden in Höhe des Betrages gebildet, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Bei der Bewertung des Erfüllungsbetrages werden Kostensteigerungen berücksichtigt. Die sonstigen Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit fristadäquaten Zinssätzen (7-Jahres-Durchschnitt) abgezinst, die von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben werden.

Im Falle von Rückstellungen im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten und den daraus entstehenden Verpflichtungen gegenüber Dritten werden diese gemäß IDW RS HFA 34 saldiert mit den daraus resultierenden Ansprüchen aus der bestehenden D&O-Versicherung ausgewiesen.

(I) Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

(J) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden auf der Passivseite Einnahmen, die Erträge für eine bestimmte Zeit nach dem Abschlussstichtag darstellen, ausgewiesen.

(K) Latente Steuern

Latente Steuern werden für zeitliche Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten ermittelt. Zusätzlich zu den zeitlichen Bilanzierungsunterschieden werden steuerliche Verlustvorträge, sofern sie innerhalb der nächsten fünf Jahre höchstwahrscheinlich mit steuerpflichtigen Einkommen verrechnet werden können, berücksichtigt.

Die latenten Steuern werden anhand der Steuersätze bemessen, die nach der derzeitigen Rechtslage gelten bzw. zum Realisationszeitpunkt erwartet werden.

Latente Steueransprüche und -schulden werden bei Vorliegen der Voraussetzungen saldiert ausgewiesen.

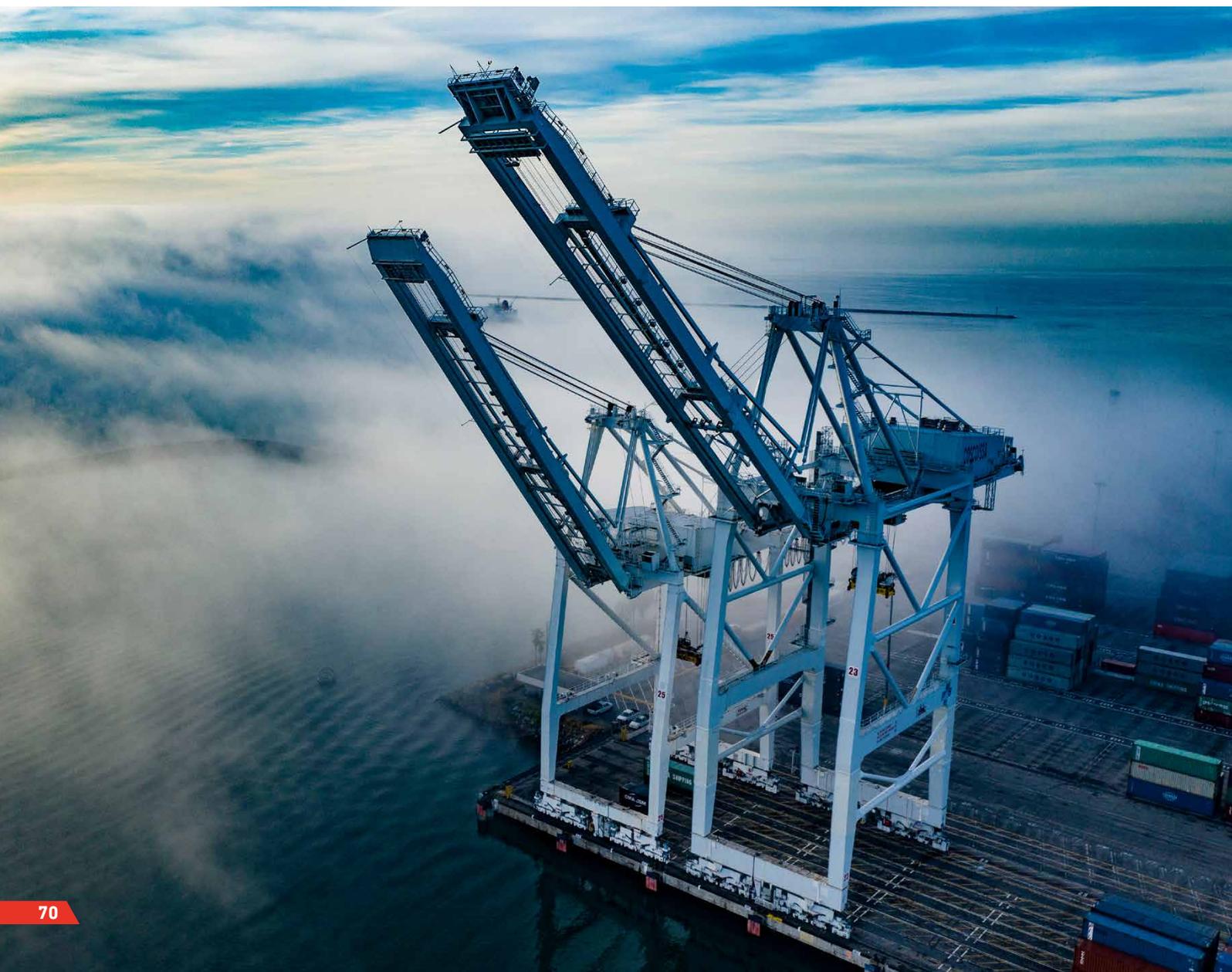
Eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung wird in der Bilanz als passive latente Steuer angesetzt. Von dem Wahlrecht zum zusammengefassten Ansatz eines aktiven latenten Steuerüberhangs aufgrund sich ergebender Steuerentlastungen nach §§ 274 Abs. 1 Satz 2, 306 HGB wird Gebrauch gemacht.

(L) Währungsumrechnung

Geschäftsvorfälle, die in fremder Währung anfallen, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Fremdwährungsforderungen, deren Restlaufzeit weniger als ein Jahr beträgt, werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag bewertet. Alle übrigen Fremdwährungsforderungen werden mit dem jeweiligen Kurs am Bilanzstichtag, höchstens jedoch mit dem Entstehungskurs umgerechnet. Fremdwährungsverbindlichkeiten,

deren Restlaufzeit weniger als ein Jahr beträgt, werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag bewertet. Alle übrigen Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Entstehungskurs oder zum höheren Kurs am Bilanzstichtag angesetzt.

Die Aktiv- und Passivposten einer auf fremde Währung lautenden Bilanz werden, mit Ausnahme des Eigenkapitals, das zum historischen Kurs in Euro umgerechnet wird, zum Devisenkassamittelkurs am Abschlussstichtag in Euro umgerechnet. Die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung werden zu monatlichen Durchschnittskursen in Euro umgerechnet. Eine sich ergebende Umrechnungsdifferenz wird erfolgsneutral innerhalb des Konzerneigenkapitals unter dem Posten „V. Kumuliertes übriges Eigenkapital“ ausgewiesen.



ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

(4) ANLAGEVERMÖGEN

(A) Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Entwicklung der einzelnen Posten der immateriellen Vermögensgegenstände der ER-Gruppe ist im Konzernanlagespiegel dargestellt.

Bei in der Vergangenheit vorgenommenen Erstkonsolidierungen von erworbenen Gesellschaften wurden im Rahmen der Neubewertungsmethode stille Reserven bis zur Höhe des Zeitwertes der erworbenen Vermögensgegenstände aufgedeckt. Die stillen Reserven betreffen im Wesentlichen Dienstleistungsverträge, die in einem gesonderten Posten unter den immateriellen Vermögensgegenständen ausgewiesen wurden. Die planmäßige lineare Abschreibung richtet sich nach der angenommenen Vertragslaufzeit.

Aus der Erstkonsolidierung der König & Cie. GmbH & Co. KG, Hamburg, und der König & Cie. Holding GmbH & Co. KG, Hamburg, (im Folgenden zusammen: König & Cie.) zum 31. Januar 2016 ergab sich ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 4.729 TEUR. Aus der Erstkonsolidierung der Ernst Russ Reederei GmbH & Co. KG zum 30. April 2016 ergab sich ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 3.179 TEUR. Im Berichtsjahr haben sich die Geschäfts- oder Firmenwerte, aufgeteilt auf die Segmente der ER-Gruppe, wie folgt entwickelt:

IN TEUR	1.1.2024	ABSCHREIBUNG	31.12.2024
Shipping	1.020	-592	428

(B) Sachanlagevermögen

Hinsichtlich der Entwicklung des Sachanlagevermögens wird auf den Konzernanlagespiegel der ER-Gruppe verwiesen.

Der Ausweis der erworbenen Schiffe erfolgt im Bereich des Sachanlagevermögens unter der gesonderten Bilanzposition.

(C) Finanzanlagen

Hinsichtlich der Entwicklung des Finanzanlagevermögens wird auf den Konzernanlagespiegel der ER-Gruppe verwiesen.

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2024 ist in der Anlage zum Konzernanhang dargestellt.

Der ausgewiesene Buchwert der Beteiligungen an assoziierten Unternehmen entspricht dem niedrigeren Wert aus anteiligem Eigenkapital an dem jeweiligen assoziierten Unternehmen und dem beizulegenden Wert. Die Summe der in der Konzernbilanz nicht erfassten negativen Equity-Werte beträgt 5.771 TEUR.

(5) VORRÄTE

Der Posten „Emissionszertifikate“ setzt sich zum 31. Dezember 2024 wie folgt zusammen:

	STÜCK	ANSCHAFFUNGSKOSTEN (TEUR)
Emissionszertifikate	24.606	447

(6) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die Forderungen haben in Höhe von 379 TEUR (Vorjahr: 360 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die langfristigen Forderungen entfallen wie im Vorjahr vollständig auf sonstige Vermögensgegenstände. Darüber hinaus haben alle verbleibenden Forderungen eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen sonstige Vermögensgegenstände in Zusammenhang mit noch nicht vereinnahmten Ausschüttungen.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen mit 48 TEUR (Vorjahr: 48 TEUR) Forderungen aus Leistungen.

(7) EIGENKAPITAL

Die Veränderung der Eigenkapitalkomponenten ist in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals dargestellt.

(A) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von 33.689.311,00 EUR ist eingeteilt in 33.689.311 nennwertlose auf den Namen lautende Stückaktien. Im Geschäftsjahr 2024 wurde eine Ausschüttung in Höhe von 33.500.286,00 EUR in Form einer Wahldividende beschlossen. Aktionäre haben hierbei Ausschüttungsansprüche in Höhe von 1.001.832,50 EUR als Sachkapitalerhöhung in die Ernst Russ AG ein-

gelegt. Hierdurch hat sich das gezeichnete Kapital um 189.025,00 EUR erhöht. 32.498.453,50 EUR wurden in Form einer Bardividende ausgeschüttet.

Mit Beschluss vom 2. Juni 2021 hat die Hauptversammlung den Vorstand ermächtigt, das Grundkapital bis zum 1. Juni 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage einmalig oder mehrmalig um bis zu insgesamt 14.961.734,00 EUR zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2021). Wird das Grundkapital gegen Bareinlagen erhöht, ist den Aktionären ein Bezugsrecht zu gewähren. Gemäß § 186 Abs. 5 Aktiengesetz können die neuen Aktien auch von einem Kreditinstitut mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten. Der Vorstand wird jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre einmalig oder mehrmalig auszuschließen,

» für Spitzenbeträge,

» soweit es erforderlich ist, um Gläubigern der von der Gesellschaft oder ihren Konzerngesellschaften ausgegebenen Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. einer Wandlungspflicht ein Bezugsrecht auf neue Aktien in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung ihres Wandlungs- oder Optionsrechts bzw. einer Wandlungspflicht zustehen würde,

» bei einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen, wenn der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis von Aktien der Gesellschaft gleicher Ausstattung nicht wesentlich im Sinne des § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz unterschreitet und die unter Ausschluss des Bezugsrechts gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz ausgegebenen Aktien insgesamt zehn Prozent des Grundkapitals nicht überschreiten, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf diese Begrenzung sind diejenigen Aktien anzurechnen, die zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten oder einer Wandlungspflicht ausgegeben wurden oder auszugeben sind, sofern die Schuldverschreibungen während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz von der Gesellschaft oder einer ihrer Tochtergesellschaften ausgegeben wurden. Ferner sind auf diese Begrenzung die Anzahl veräußerter eigener Aktien anzurechnen, sofern die Veräußerung während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz erfolgt,

» bei einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen.

Der Vorstand wird ferner mit Zustimmung des Aufsichtsrats ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung und ihrer Durchführung, insbesondere den Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienaussgabe, festzulegen. Der Aufsichtsrat wird ermächtigt, die Fassung der Satzung entsprechend der jeweiligen Inanspruchnahme des genehmigten Kapitals anzupassen.

Weiterhin ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 16.217.015,00 EUR durch Ausgabe von bis zu 16.217.015 neuen, auf den Namen lautende Stückaktien bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2021). Das bedingte Kapital wird nur verwendet, soweit

» die Inhaber bzw. Gläubiger von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten, die von der Gesellschaft oder deren unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaften aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 2. Juni 2021 ausgegeben wurden, von den Wandlungs- oder Optionsrechten tatsächlich Gebrauch machen oder,

» die Inhaber bzw. Gläubiger von Schuldverschreibungen mit Wandlungspflichten, die von der Gesellschaft oder deren unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaften aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 2. Juni 2021 ausgegeben wurden, ihre Pflicht zur Wandlung erfüllen

und soweit kein Barausgleich stattfindet oder bereits existierende Aktien zur Bedienung eingesetzt werden. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt zu dem nach Maßgabe des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 2. Juni 2021 jeweils zu bestimmenden Options- bzw. Wandlungspreis. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch die Ausübung von Wandlungs- bzw. Optionsrechten oder durch die Erfüllung von Wandlungspflichten entstehen, am Gewinn der Gesellschaft teil.

Der Vorstand ist ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Fassung der Satzung entsprechend der jeweiligen Inanspruchnahme des bedingten Kapitals anzupassen; das Gleiche gilt für den Fall, dass die Ermächtigung vom 2. Juni 2021 zur Begebung von Wandel- oder Optionschuldverschreibungen nicht während der Laufzeit der Ermächtigung ausgeübt wird, sowie im Fall der Nichtausnutzung des bedingten Kapitals nach Ablauf

der Ausübungsfristen für Options- oder Wandlungsrechte bzw. für die Erfüllung der Wandlungs- oder Optionspflichten.

(B) Kapitalrücklage

Der Vorstand hat aufgrund der am 15. Juni 2021 eingetragenen Ermächtigung der Hauptversammlung durch Beschlüsse vom 30. Mai 2024, 10. Juni 2024 und 25. Juni 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Erhöhung des Grundkapitals gegen Sacheinlage um 189.025,00 EUR auf 33.689.311,00 EUR beschlossen. Der den Nennbetrag übersteigende Wert der Sacheinlage in Höhe von 812.807,50 EUR wurde in die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.

Die Kapitalrücklage entfällt in Höhe von 10.047.772,42 EUR (Vorjahr: 9.234.964,92 EUR) auf die Rücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB und in Höhe von 962.033,40 EUR (Vorjahr: 962.033,40 EUR) auf die Rücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB.

(C) Gewinnrücklagen

Bei den gesamten Gewinnrücklagen handelt es sich in voller Höhe um andere Gewinnrücklagen.

(8) RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN UND ÄHNLICHE VERPFLICHTUNGEN

Der Unterschiedsbetrag zwischen den in der Bilanz ausgewiesenen Pensionsrückstellungen, dessen Berechnung ein durchschnittlicher Marktzinssatz aus den vergangenen zehn Jahren zu Grunde liegt, und der Pensionsverpflichtung auf Basis eines 7-Jahres-Durchschnitts beträgt 3 TEUR (Vorjahr: 6 TEUR).

(9) SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für ausstehende Rechnungen in Höhe von 11.623 TEUR (Vorjahr: 2.542 TEUR). Enthalten ist hier eine Rückstellung für die ausstehende Rechnung für Bergungskosten (6.737 TEUR, Vorjahr: keine) und Dockingkosten (2.435 TEUR, Vorjahr: keine). Des Weiteren sind Rückstellungen für Personalverpflichtungen in Höhe von 1.033 TEUR (Vorjahr: 1.278 TEUR), Steuerberatungs- und Prüfungskosten in Höhe von 366 TEUR (Vorjahr: 471 TEUR) sowie Ausgleichsverpflichtungen und Garantien von insgesamt 294 TEUR (Vorjahr: 694 TEUR) hierunter ausgewiesen.

Der Verpflichtung zur Einreichung von Emissionszertifikaten wird durch die Dotierung einer Rückstellung für ungewisse Verbindlichkeiten nach § 249 Abs. 1 Satz 1 HGB Rechnung getragen. Zum 31. Dezember 2024 ist hierfür eine Rückstellung in Höhe von 338 TEUR passiviert. Bei der Bildung der Rückstellungen aus der Verpflichtung zur Einreichung von Emissionszertifikaten, bei denen der Konzern Ersatzansprüche gegen Dritte hat, werden Ersatzansprüche gegen diese Dritten bei der Rückstellungsbemessung berücksichtigt.

42	8
41	6
40	4
39	2
38	12M
37	8
36	6
35	4
34	2
33	11M
32	8
31	6
30	4
29	2
28	10M
27	8
26	6
25	4
24	2
23	9M
22	8
21	6
20	4
19	2
18	8M
17	8
16	6
15	4
14	2
13	5M
12	8
11	6
10	4
	2
	3M

(10) VERBINDLICHKEITEN

Die Verbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

VERBINDLICHKEITENSPIEGEL PER 31.12.2024

TEUR	RESTLAUFZEIT BIS ZU EINEM JAHR	RESTLAUFZEIT VON MEHR ALS EINEM JAHR UND BIS ZU FÜNF JAHREN	RESTLAUFZEIT VON MEHR ALS FÜNF JAHREN
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.067	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.831	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	9.464	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	47.159	-	-
- davon aus Steuern	85	-	-
Summe	61.524	-	-

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen die Finanzierung eines Containerschiffes. Das Darlehen wurde am 4. Februar 2025 um eine Laufzeit bis zum 31. Januar 2028 verlängert. Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind 2.067 TEUR für die Finanzierung von Seeschiffen mit Schiffshypotheken sowie durch Abtretung sämtlicher Charterein-

nahmen, Versicherungserstattungen sowie der übrigen Einnahmen besichert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen wie im Vorjahr im Wesentlichen sonstige Verbindlichkeiten aus Gewinnanteilen von Minderheitsgesellschaftern.

VERBINDLICHKEITENSPIEGEL PER 31.12.2023

TEUR	RESTLAUFZEIT BIS ZU EINEM JAHR	RESTLAUFZEIT VON MEHR ALS EINEM JAHR UND BIS ZU FÜNF JAHREN	RESTLAUFZEIT VON MEHR ALS FÜNF JAHREN
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	207	2.066	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.401	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	11.365	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	42.853	-	-
- davon aus Steuern	67	-	-
Summe	57.829	2.066	-

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG

(11) UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2024	2023
Shipping	166.818	195.501
Management Services	8.830	9.994
Other Services	229	349
Konsolidierung	-3.160	-3.175
Gesamtumsatzerlöse	172.717	202.669

Hinsichtlich der geographischen Verteilung der Umsatzerlöse, die nach dem Sitz der Konzerngesellschaft ermittelt wird, ergeben sich die folgenden Informationen:

TEUR	2023
Inland	167.335
Ausland	35.334

Ab dem Geschäftsjahr 2024 erfolgt die Aufteilung der Umsatzerlöse für die Schiffsgesellschaften nach dem Fahrtgebiet der Schiffe. Die konzernexternen Umsätze der Dienstleistungsgesellschaften werden weiterhin anhand des Sitzes der Gesellschaften geografisch zugeordnet:

	2024
Europa	61.849
Amerika	19.814
Asien	12.009
Afrika	4.754
Ozeanien	3.596
Weltweite Trades	70.695
Gesamt	172.717

(12) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Erträge aus dem Verkauf von einem Containerschiff in Höhe von 1.876 TEUR (Vorjahr: 15.733 TEUR aus dem Verkauf von zwei Containerschiffen). Darüber hinaus enthält der Posten Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe

von 5.946 TEUR (Vorjahr: 2.857 TEUR). Im Übrigen wurden außerordentliche Erträge aus Versicherungsschädigungen, im Wesentlichen in Zusammenhang mit Schäden an den eigenen Schiffen sowie aus der Loss-of-Hire Versicherung, in Höhe von 12.806 TEUR (Vorjahr: 1.052 TEUR) erzielt. Enthalten sind darüber hinaus außerordentliche Erträge aus einer Ausgleichszahlung eines Charterers in Zusammenhang mit der vorzeitigen Rücklieferung eines Containerschiffes aus einer Charter in Höhe von 2.710 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR). Zusätzlich enthält der Posten Erträge aus dem Verkauf von Treibstoffen bei Antritt einer neuen Charter in Höhe von 929 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR), denen Aufwendungen in ähnlicher Höhe gegenüberstehen. Darüber hinaus ist die Zuschreibung auf Schiffsvermögen aufgrund des Wegfalls des Grunds einer vorraussichtlich dauernden Wertminderung im Vorjahr in Höhe von 955 TEUR (Vorjahr: keine) enthalten. Des Weiteren enthalten sind periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 332 TEUR (Vorjahr: 1.423 TEUR) und Erträge aus bereits abgeschriebenen Forderungen in Höhe von 393 TEUR (Vorjahr: 698 TEUR).

(13) MATERIALAUFWAND

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen Schmier- und Treibstoffe aus dem Betrieb der eigenen Flotte.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen enthalten im Wesentlichen Schiffsbetriebskosten in Höhe von 76.202 TEUR (Vorjahr: 79.545 TEUR) sowie Aufwendungen aus der Unterbereederung in Höhe von 1.060 TEUR (Vorjahr: 1.035 TEUR). Die Schiffsbetriebskosten enthalten außergewöhnliche Aufwendungen in Zusammenhang mit einer Havarie bzw. Bergung in Höhe von 10.575 TEUR (Vorjahr: 871 TEUR). Darüber hinaus sind Aufwendungen für Fremdleistungen im Zusammenhang mit Crewingdienstleistungen in Höhe von 4.262 TEUR (Vorjahr: 5.497 TEUR) entstanden.

(14) ABSCHREIBUNGEN

Im Berichtsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen auf das Schiffsvermögen aufgrund von dauerhaften Wertminderungen in Höhe von 1.500 TEUR (Vorjahr: 1.364 TEUR) vorgenommen.

(15) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Aufwendungen aus der Wertberichtigung von Forderungen in Höhe von 936 TEUR (Vorjahr: 1.397 TEUR), die insbesondere Versicherungs-



forderungen betreffen. Darüber hinaus sind Aufwendungen in Form von Versicherungen und Beiträgen in Höhe von 860 TEUR (Vorjahr: 1.041 TEUR), Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 612 TEUR (Vorjahr: 1.286 TEUR (angepasst)), Raumkosten in Höhe von 667 TEUR (Vorjahr: 668 TEUR) sowie Aufwendungen für Steuerberatungs- und Prüfungskosten in Höhe von 517 TEUR (Vorjahr: 634 TEUR) angefallen.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind darüber hinaus Aufwendungen aus der Währungs- umrechnung von 1.966 TEUR (Vorjahr: 4.446 TEUR) sowie Aufwendungen in Zusammenhang mit dem Verkauf von Treibstoffen bei Charterwechseln in Höhe von 921 TEUR (Vorjahr: keine) enthalten.

(16) SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE

Im Geschäftsjahr ergaben sich keine Zinserträge aus der Abzinsung von Rückstellungen.

(17) ABSCHREIBUNGEN AUF FINANZANLAGEN UND WERTPAPIERE DES UMLAUFVERMÖGENS

Die Abschreibungen betreffen in voller Höhe Abschreibungen auf eine Beteiligung (Vorjahr: 667 TEUR). Im Vorjahr ist die Abschreibung auf ein assoziiertes Unternehmen in Höhe von 2.700 TEUR enthalten.

(18) ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN

Im abgelaufenen Geschäftsjahr sind keine Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen entstanden.

(19) STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Als Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sind die in den einzelnen Ländern gezahlten oder geschuldeten Steuern auf Einkommen und Ertrag sowie die latenten Steuern erfasst. Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag setzen sich dabei aus Gewerbesteuer, Körperschaftsteuer, und Solidaritätszuschlag zusammen. Im Vorjahr waren noch die entsprechenden ausländischen Einkommen- bzw. Ertragsteuern enthalten.

Bei in Deutschland ansässigen Unternehmen in der Rechtsform einer Kapitalgesellschaft fällt Körperschaftsteuer in Höhe von 15 % (Vorjahr: 15 %) sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % (Vorjahr: 5,5 %) der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften sowie in Deutschland ansässige Tochterunternehmen in der Rechtsform einer Personengesellschaft der Gewerbesteuer, deren Höhe sich nach den gemeindespezifischen Hebesätzen bestimmt. Bei im Ausland ansässigen Unternehmen beträgt der Steuersatz 19 % (Vorjahr: 19 %). Ein Teil der Tochterunternehmen hat zu der Besteuerung nach der Tonnage optiert. Bei der Tonnagebesteuerung wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach der Nettotonnage und den Betriebstagen der Schiffsflotte des Tochterunternehmens berechnet.

Im Rahmen der Mindestbesteuerung sind die körperschaft- und gewerbesteuerlichen Verlustvorträge in Deutschland nur eingeschränkt nutzbar. Danach ist eine positive steuerliche Bemessungsgrundlage bis zu 1.000 TEUR unbeschränkt nutzbar. Darüberhinausgehende Beträge sind bis maximal 60 % (Körperschaftsteuer: 70 %) um einen vorhandenen Verlustvortrag zu kürzen.

Die aktiven latenten Steueransprüche und die passiven latenten Steuerschulden ergeben sich aus den temporären Differenzen wie folgt:

TEUR	31.12.2024		31.12.2023	
	AKTIVE LATENTE STEUERN	PASSIVE LATENTE STEUERN	AKTIVE LATENTE STEUERN	PASSIVE LATENTE STEUERN
Immaterielle Vermögensgegenstände	394	89	236	113
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	86	6.109	-	5.704
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	-	591	2	-
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	256	78	296	42
Sonstige Verbindlichkeiten	-	-	-	45
Gesamt (Temporäre Differenzen)	736	6.867	534	5.904
Saldierung	-565	-565	-145	-145
Bilanzansatz	171	6.302	389	5.759

Der Berechnung wurde im Jahr 2024 ein Steuersatz von 32,28 % (Vorjahr: 32,28 %) zugrunde gelegt, der sich aus dem Körperschaftsteuersatz von 15,0 %, dem Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % von der Körperschaftsteuer und dem in Hamburg geltenden Gewerbesteuerersatz von 16,45 % (Vorjahr: 16,45 %) zusammensetzt. Unternehmen in der Rechtsform einer Personengesellschaft unterliegen der Gewerbesteuer.

Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen werden bilanziert, sofern deren Realisierung in der nahen Zukunft hinreichend gesichert erscheint.

Die aktiven latenten Steuern auf Basis der temporären Differenzen entfallen wie im Vorjahr im Wesentlichen auf die unterschiedliche Behandlung von Pensionsrückstellungen sowie den in der Ergänzungsbilanz aktivierten entgeltlich erworbenen Geschäftswert. Die passiven latenten Steuern auf Basis der temporären Differenzen resultieren im Wesentlichen aus Schuldenkonsolidierungsmaßnahmen sowie aus der unterschiedlichen Behandlung von Fremdwährungsguthaben in Handels- und Steuerbilanz. In den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sind periodenfremde Erträge von 256 TEUR (Vorjahr: 228 TEUR) aus Steuererstattungen sowie aus der Auflösung von Steuerrückstellungen enthalten. Zudem sind periodenfremde Aufwendungen von 214 TEUR (Vorjahr: 109 TEUR) enthalten. Soweit Gesellschaften zur Tonnagebesteuerung optiert haben, haben temporäre Bewertungsunterschiede keinen Einfluss auf die Besteuerung. Latente Steuern werden in diesem Fall nicht angesetzt.

(20) SONSTIGE STEUERN

Die sonstigen Steuern beinhalteten im Wesentlichen KFZ-Steuern. Im Vorjahr war eine Umsatzsteuererstattung für Vorjahre enthalten.

(21) PERIODENFREMDES ERGEBNIS

Im abgelaufenen Geschäftsjahr resultieren periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 332 TEUR (Vorjahr: 1.423 TEUR) und aus bereits abgeschriebenen Forderungen in Höhe von 393 TEUR (Vorjahr: 698 TEUR). Darüber hinaus bestanden keine wesentlichen periodenfremden Aufwendungen und Erträge.

SONSTIGE ANGABEN

(22) ANGABEN NACH DEM AKTIENGESETZ

Herr Jan Peter Döhle, Hamburg, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihm mehr als der vierte Teil der Aktien



an der Ernst Russ AG teilweise unmittelbar durch eigenen Aktienbesitz und teilweise mittelbar, da ihm gemäß § 16 Abs. 4 AktG auch Anteile von ihm abhängigen Unternehmen zugerechnet werden, gehört.

Herr Jost Diedrich Döhle, Hamburg, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihm mehr als der vierte Teil der Aktien an der Ernst Russ AG teilweise unmittelbar durch eigenen Aktienbesitz und teilweise mittelbar, da ihm gemäß § 16 Abs. 4 AktG auch Anteile von ihm abhängigen Unternehmen zugerechnet werden, gehört.

(23) NACHTRAGSBERICHT

Mit Anteilskaufvertrag vom 3. März 2025 hat die ER-Gruppe ihren Kommanditanteil an einer Schiffsgesellschaft von 73,3 % auf 99,0 % aufgestockt. Die Gesellschaft hält ein Containerschiff und einen Bulker. Der vereinbarte Kaufpreis in Höhe von 11.081 TEUR führt im Geschäftsjahr 2025 zu einer Erhöhung des Schiffsvermögens um 6.836 TEUR und einer Reduzierung des Bilanzpostens „Nicht beherrschende Anteile“ um 2.909 TEUR.

Mit Anteilskaufvertrag vom 3. März 2025 hat die ER-Gruppe ihre Kommanditanteile an einer weiteren Schiffsgesellschaft von 51 % auf 99 % zu einem Kaufpreis in Höhe von 41.666 TUSD aufgestockt. Von dem gezahlten Kaufpreis verbleiben 51 % innerhalb der ER-Gruppe. Die Schiffsgesellschaft ist Eigentümerin eines Containerschiffes. Die Aufstockung der Anteile führt im Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2025



zur anteiligen Aufdeckung der stillen Reserven an dem Containerschiff und damit zu einem Anstieg des Schiffsvermögens um 16.490 TEUR.

Mit Anteilskaufvertrag vom 3. März 2025 hat die ER-Gruppe sämtliche Kommanditanteile an einer weiteren Schiffsgesellschaft zu einem Kaufpreis in Höhe von 42.048 TUSD veräußert. Die ER-Gruppe war mit 51 % an der Schiffsgesellschaft beteiligt. Die Gesellschaft ist Eigentümerin eines Containerschiffes. Die Entkonsolidierung der Gesellschaft führt im Geschäftsjahr 2025 zu einem unter den sonstigen betrieblichen Erträgen auszuweisenden Entkonsolidierungsgewinn in Höhe von 26.924 TEUR. Darüber hinaus reduziert sich das Schiffsvermögen um 12.801 TEUR.

Aufgrund der Grundberührung eines 3.091 TEU-Containerschiffes, an dessen Schiffsgesellschaft die ER-Gruppe zu 51 % beteiligt ist, war das Schiff insgesamt 288 Tage nicht einsatzfähig. Am 28. Februar 2025 hat das Schiff die Werft verlassen und wurde in die laufende Charter übergeben. Die im Geschäftsjahr 2025 voraussichtlich zu zahlenden Werftkosten und übrigen Kosten zur Wiederherstellung des betriebsbereiten Zustandes des Schiffes in Höhe von 10.481 TEUR werden vollständig aktiviert und erhöhen das Schiffsvermögen.

Mit Kaufvertrag („Memorandum of Agreement“) vom 24. Februar 2025 hat eine Tochtergesellschaft, an der die Ernst Russ AG mittelbar zu 51 % beteiligt ist, ein Containerschiff zu einem Kaufpreis von 8.000 TEUR veräußert. Die Übergabe des Schiffes wird voraussichtlich Ende März / Anfang April 2025 erfolgen. Die ER-Gruppe

erzielt hieraus, abhängig vom Zeitpunkt der Übergabe des Schiffes, einen Veräußerungsgewinn in Höhe von voraussichtlich 5.138 TEUR.

Am 10. März 2025 kam es zu einer Kollision zwischen einem Containerschiff der ER-Gruppe und einem weiteren Schiff. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses können die Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns, insbesondere aufgrund der noch laufenden Sachverhaltsaufklärung, noch nicht abschließend beurteilt werden. Hinsichtlich der voraussichtlichen Auswirkungen wird auf den Prognosebericht des Konzernlageberichtes verwiesen.

Darüber hinaus sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

(24) MITARBEITERZAHL

In den Geschäftsjahren 2024 bzw. 2023 waren durchschnittlich 72 bzw. 80 angestellte Mitarbeiter beschäftigt. Davon sind 32 (Vorjahr: 35) Mitarbeiter an Land und 40 (Vorjahr: 45) Mitarbeiter auf See.

Im Geschäftsjahr waren keine Mitarbeiter in nach § 310 HGB anteilmäßig einbezogenen Unternehmen beschäftigt.

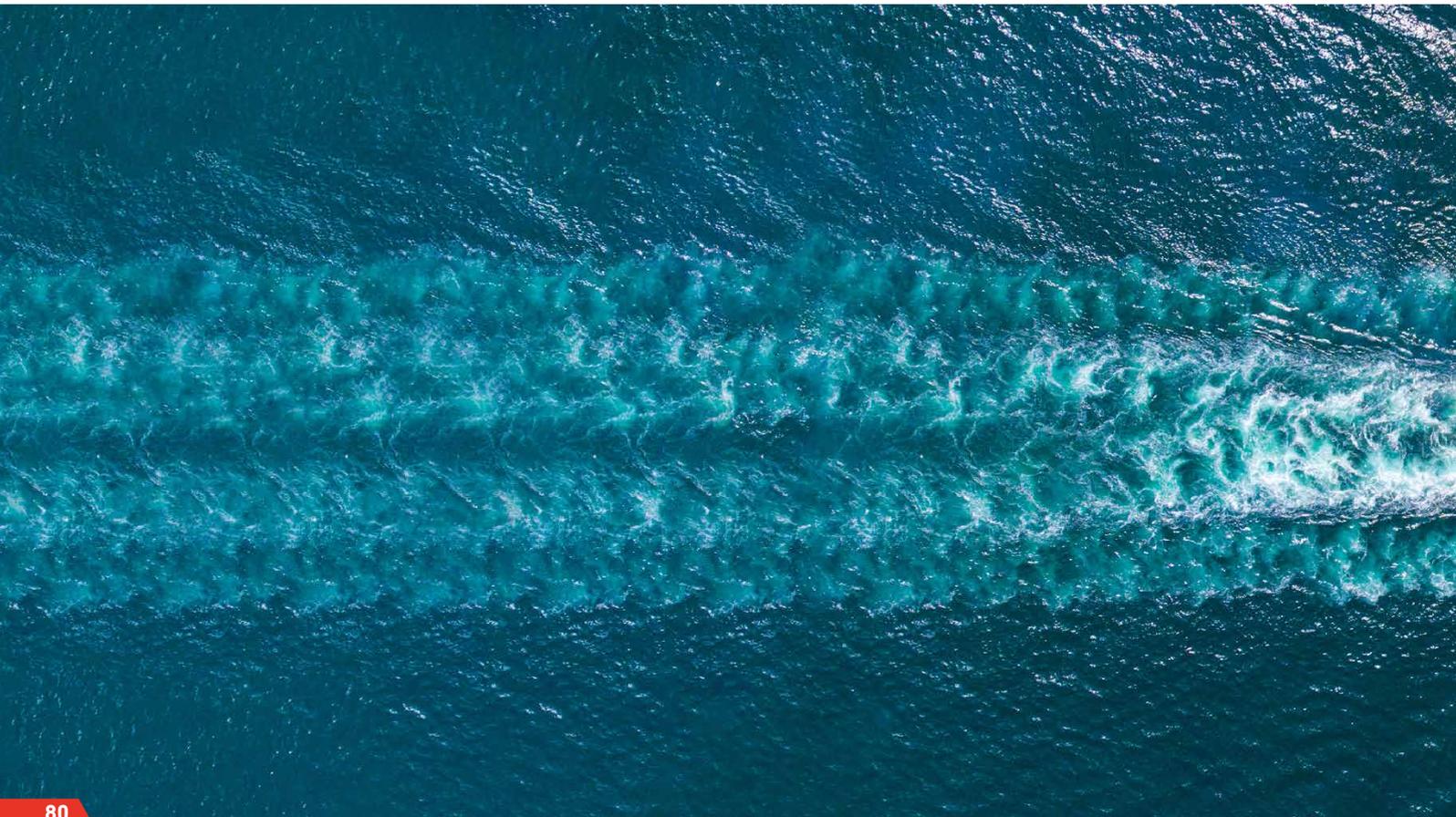
(25) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE UND SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Für die Inanspruchnahme der Haftung nach §§ 171, 172 Abs. 4 HGB von Gesellschaften der ER-Gruppe für die auf eigene Rechnung gehaltenen Anteile an Fondsgesellschaften ist ein Betrag in Höhe von 723 TEUR (Vorjahr: 841 TEUR) anschaffungskostenmindernd im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 berücksichtigt.

Zum 31. Dezember 2024 bestehen darüber hinaus die folgenden Haftungsverhältnisse und sonstigen finanziellen Verpflichtungen:

	31.12.2024			31.12.2023		
	TEUR	TEUR	TUSD	TEUR	TEUR	TUSD
Bürgschaften und andere Verpflichtungen	4.979	4.883	100	5.406	5.316	100
Künftige Zahlungen in operating leases	742	742	-	837	837	-

Von den Bürgschaften und andere Verpflichtungen entfallen 80 TEUR auf assoziierte bzw. verbundene Unternehmen.



Im Folgenden sind die wesentlichen Haftungsverhältnisse kurz erläutert:

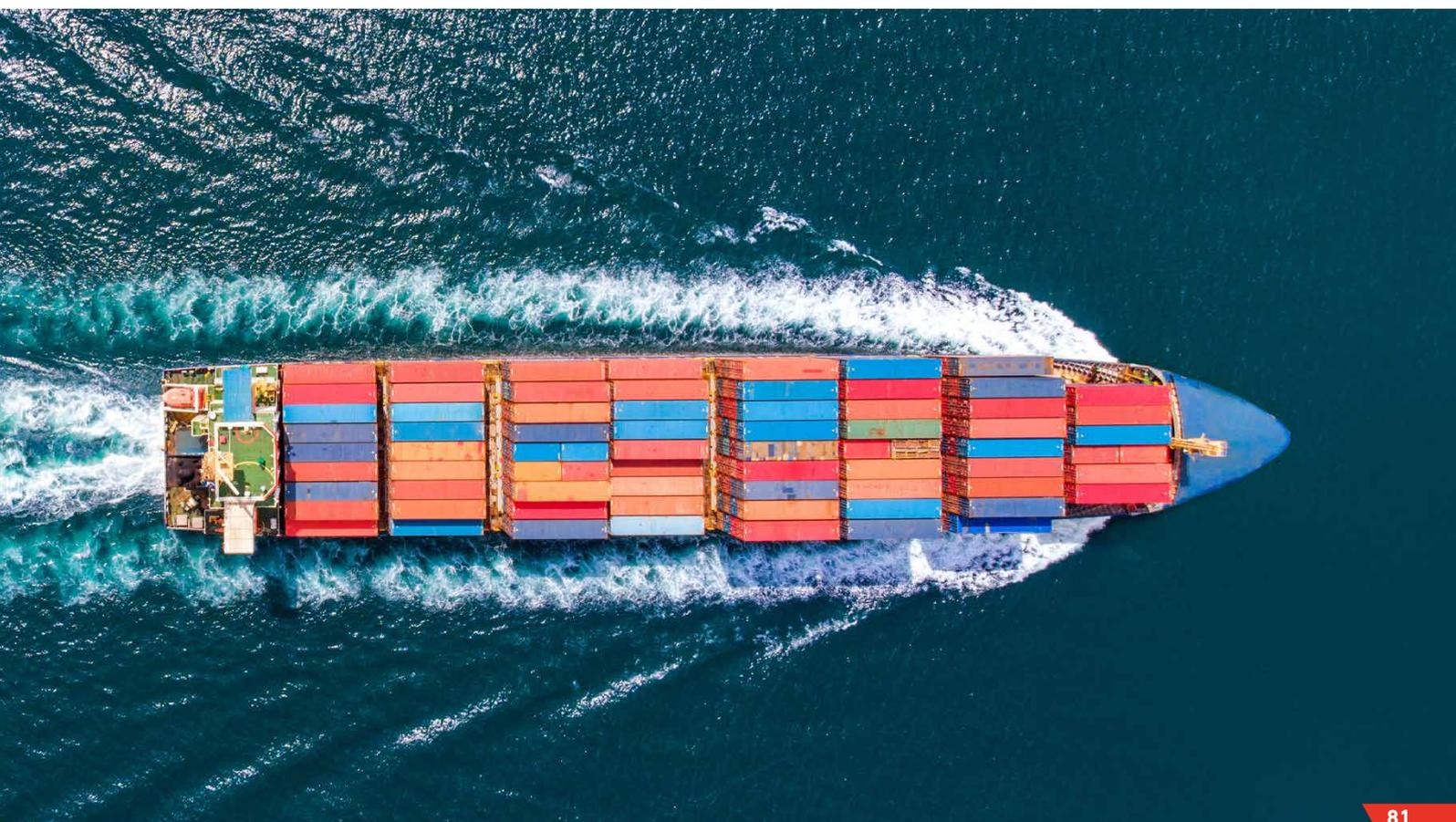
- » Gegenüber zwei in Abwicklung befindlichen Schiffsgesellschaften hat die Ernst Russ AG eine Liquiditätszusage in Höhe von insgesamt 100 TUSD gewährt. Mit einer Inanspruchnahme wird nicht gerechnet. Die Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wird als unwahrscheinlich eingeschätzt, da insoweit eine ausreichende Liquiditätsausstattung in diesen Gesellschaften besteht.
- » Mit der Veräußerung des Segments Investor Management hat die Ernst Russ AG diverse Verkäufergarantien abgegeben sowie die Käuferseite von verschiedenartigen Risiken freigestellt. Die Garantien entfallen zum 31. Dezember 2024 nur noch auf die Freistellung von steuerlichen Risiken. Diese Haftungsrisiken sind der Höhe nach auf einen Betrag von 650 TEUR begrenzt. Bisher sind keine der Garantien in Anspruch genommen worden, die Eintrittswahrscheinlichkeit hierfür wird als gering eingeschätzt.
- » Mit der Veräußerung des Segments Real Estate hat die Ernst Russ AG diverse Verkäufergarantien abgegeben sowie die Käuferseite von verschiedenartigen Risiken freigestellt. Die Garantien entfallen

zum 31. Dezember 2024 nur noch auf die Freistellung von steuerlichen Risiken. Diese Haftungsrisiken sind der Höhe nach auf einen Betrag von 4.153 TEUR begrenzt. Bisher sind keine der Garantien in Anspruch genommen worden, die Eintrittswahrscheinlichkeit hierfür wird als gering eingeschätzt.

- » Die ER-Gruppe hat aus einem Besserungsschein von einem verbundenen Unternehmen eine Vorabauszahlung in Höhe von 80 TEUR erhalten. Sollte bei dem verbundenen Unternehmen Liquiditätsbedarf bestehen, müsste die ER-Gruppe den Betrag zurückzahlen. Das verbundene Unternehmen verfügt aktuell über eine ausreichende Liquidität, so dass die Eintrittswahrscheinlichkeit für eine Rückzahlung als gering eingeschätzt wird.

Die zukünftigen Zahlungsverpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen bestehen sämtlich für „operating leases“ und setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	RESTLAUFZEIT BIS ZU EINEM JAHR	RESTLAUFZEIT VON MEHR ALS EINEM BIS ZU FÜNF JAHREN
31. Dezember 2024	688	54
31. Dezember 2023	697	140



(26) KAPITALFLUSSRECHNUNG

Es sind nicht zahlungswirksame Währungskurserträge und -aufwendungen in Höhe von -4.391 TEUR (Vorjahr: 1.144 TEUR) unter den nicht zahlungswirksamen Erträge und Aufwendungen ausgewiesen. Im Berichtsjahr wurden Ausschüttungsansprüche von Aktionären in Höhe von 1.002 TEUR (Vorjahr: 4.606 TEUR) als Sacheinlage in die Ernst Russ AG eingelegt. Hierbei handelt es sich um einen nicht zahlungswirksamen Finanzierungsvorgang.

(27) AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Der Aufsichtsrat der Ernst Russ AG setzte sich im Geschäftsjahr 2024 wie folgt zusammen:

- » Herr Harald Christ, Geschäftsführender Gesellschafter der Christ Capital GmbH, Berlin (Vorsitzender)
- » Herr Jochen Thomas Döhle, Geschäftsführer der Peter Döhle Schiffahrts-KG, Hamburg (stellvertretender Vorsitzender)
- » Herr Ingo Kuhlmann, Geschäftsführer der RTC Business Partners GmbH, Sittensen
- » Herr Robert Lorenz-Meyer, Unternehmensberater, Hamburg

Der Vorstand der Ernst Russ AG setzte sich im Geschäftsjahr 2024 wie folgt zusammen:

- » Herr Robert Gärtner, Chief Executive Officer der Ernst Russ AG, Schliersee
- » Herr Joseph Schuchmann, Chief Commercial Officer der Ernst Russ AG, Hamburg (seit 1. Dezember 2024)

(28) ORGANBEZÜGE

Die Gesamtbezüge inklusive der Sachbezüge setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2024	2023
Vorstand	635	617
Aufsichtsrat	198	209
Gesamt	833	826

(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Das im Konzernabschluss berechnete Honorar des Abschlussprüfers im Geschäftsjahr 2024 betrug 341 TEUR (Vorjahr: 354 TEUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

ART DER LEISTUNG (IN TEUR)	2024	2023
Abschlussprüfung	341	354

(30) BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN FÜR KONSOLIDIERTE UNTERNEHMEN

Für folgende Gesellschaften, die sämtlich ihren Sitz in Hamburg haben, werden die Befreiungsvorschriften nach § 264 (b) HGB in Anspruch genommen:

- » HCI Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG
- » Rote Anna Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » Fernando Feeder Parent GmbH & Co. KG
- » MS "Solong" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Dream" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Ido" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Meandi" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Mirror" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Troupier" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Visitor" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Winner" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Moveon" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Andante" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » Ernst Russ Maritime Management GmbH & Co. KG
- » MS "Rita" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Ella" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "AGRAFFA" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » REAH Holding GmbH & Co. KG

- » MS "JULIA" Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » Feederstar GmbH & Co. KG
- » Ernst Russ Polaris Holding GmbH & Co. KG
- » MS "Lodur" Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Vidar" Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » Ernst Russ Flotten Holding GmbH & Co. KG
- » Auerbach Schiff 6 GmbH & Co. KG
- » MS "Baldur" Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » Ernst Russ Schiff II GmbH & Co. KG
- » EF Ava GmbH & Co. KG
- » EF Eldra GmbH & Co. KG
- » EF Elena GmbH & Co. KG
- » EF Emira GmbH & Co. KG
- » EF Emma GmbH & Co. KG
- » EF Olivia GmbH & Co. KG
- » MS Isabella B Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Faith" Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Frida Russ" Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » Ernst Russ Schiff VI GmbH & Co. KG
- » ElbFeeder Germany GmbH & Co. KG
- » EF Eva GmbH & Co. KG

(31) VORSCHLAG ZUR ERGEBNISVERWENDUNG

Der Vorstand schlägt dem Aufsichtsrat vor, der Hauptversammlung vorzuschlagen, den Bilanzgewinn der Ernst Russ AG in Höhe von 168.574.994,31 EUR wie folgt zu verwenden:

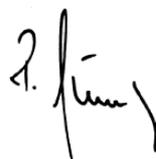
EUR	
Ausschüttung von 0,20 EUR Dividende je dividendenberechtigter Stückaktie	6.737.862,20
Vortrag auf neue Rechnung	161.837.132,11
Bilanzgewinn	168.574.994,31

(32) SONSTIGES

Der Konzernabschluss wurde vom Vorstand am 14. März 2025 aufgestellt und damit zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Konzernabschluss wird dem Aufsichtsrat in der Aufsichtsratssitzung vom 24. März 2025 zur Billigung vorgelegt werden.

Hamburg, den 14. März 2025

Ernst Russ AG



Robert Gärtner



Joseph Schuchmann

Vorstand der Ernst Russ AG

ANTEILSBESITZLISTE DER ERNST RUSS AG

GESCHÄFTSJAHR 2024

	SITZ	BETEILIGUNG	LAND	EIGENKAPITAL IN EUR	ERGEBNIS IN EUR	
A. Vollkonsolidierte verbundene Unternehmen						
Schiffsgesellschaften						
MS "Lodur" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	50,98 %	DEU	-110.370,96	-596.561,44	(1)
MS "Baldur" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	99,00 %	DEU	6.387.469,23	1.025.289,40	(1)
MS "Vidar" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	50,98 %	DEU	7.285.176,83	2.146.069,23	(1)
Rote Anna Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	50,98 %	DEU	4.118.589,47	4.852.373,36	(1)
MS "Rita" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	99,00 %	DEU	400.764,12	10.050.688,54	(1)
MS "Solong" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	55,45 %	DEU	1.458.716,66	2.589.849,11	(1)
MS "Dream" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	28,50 %	DEU	598.745,70	1.213.858,05	(1)
MS "Ido" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	55,45 %	DEU	4.247.337,11	-569.107,57	(1)
MS "Meandi" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	28,50 %	DEU	1.255.981,56	1.287.513,25	(1)
MS "Mirror" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	55,45 %	DEU	4.216.147,63	444.491,65	(1)
MS "Troupier" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	55,45 %	DEU	2.816.460,74	1.185.805,47	(1)
MS "Visitor" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	55,45 %	DEU	3.304.191,10	-311.215,94	(1)
MS "Winner" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	55,45 %	DEU	4.384.055,03	4.689.299,58	(1)
MS "Andante" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	55,45 %	DEU	2.780.443,60	1.058.763,11	(1)
MS "Faith" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	55,45 %	DEU	6.017.710,46	47.262,14	(1)
MS Isabella B Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	51,00 %	DEU	3.441.013,43	801.915,51	(1)
EF Eva GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	9.128.600,00	483.427,75	(1)
EF Ava GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	6.232.463,72	1.905.221,00	(1)
EF Eldra GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	7.974.466,86	3.367.106,45	(1)
EF Elena GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	6.261.931,50	5.515.770,81	(1)
EF Emira GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	10.694.687,58	3.170.044,43	(1)
EF Emma GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	9.080.668,36	7.794.728,40	(1)

	SITZ	BETEILIGUNG	LAND	EIGENKAPITAL IN EUR	ERGEBNIS IN EUR	
EF Olivia GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	18.331.470,19	3.591.250,37	(1)
Ernst Russ Schiff VI GmbH & Co. KG	Hamburg	99,00 %	DEU	35.913.339,72	-264.138,43	(1)
MS "JULIA" Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	73,32 %	DEU	14.049.981,01	12.962.931,76	(1)
Feederstar GmbH & Co. KG	Hamburg	51,10 %	DEU	730.000,00	205.093,40	(1)
Auerbach Schiff 6 GmbH & Co. KG	Hamburg	51,00 %	DEU	3.500.000,00	1.781.751,71	(1)
MS "Frida Russ" Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	99,00 %	DEU	17.406.865,82	1.463.320,40	(1)
Holding-Gesellschaften						
Ernst Russ Flotten Holding GmbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	166.949.981,17	45.934.868,71	(1)
Fernando Feeder Parent GmbH & Co. KG	Hamburg	55,00 %	DEU	58.637.299,95	15.524.444,35	(1)
REAH Holding GmbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	3.488.088,66	10.289.727,01	(1)
Ernst Russ Polaris Holding GmbH & Co. KG	Hamburg	51,00 %	DEU	11.795.878,57	7.565.314,11	(1)
ElbFeeder Germany GmbH & Co. KG	Hamburg	52,00 %	DEU	121.469.587,97	28.291.414,43	(1)
Elbfeeder Inc.	MHL	52,00 %	MHL	161.701,46	6.264.378,51	
Dienstleistungsgesellschaften						
Ernst Russ Maritime Management GmbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	2.140.800,04	-684.021,34	(1)
Ernst Russ Consulting GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	172.155,35	77.791,72	
Ernst Russ Management Services GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	35.300,06	6.468,70	
Übrige Gesellschaften						
HCI Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	150.000,00	360.512,08	(1)
HCI Beteiligungsverwaltung GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	1.064.808,91	108.855,15	
MS "Ella" Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	99,00 %	DEU	-1.547,88	-6.547,88	(1)
MS "Moveon" Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	55,45 %	DEU	40.510,00	2.544.527,95	(1)
Assetando Hospitality GmbH i.L.	Hamburg	100,00 %	DEU	-355.117,52	-1.130,90	
MS "AGRAFFA" Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	106.275,84	-54.553,17	(1)
EF Olivia Ltd.	MHL	52,00 %	MHL	70.591,06	-6.785,37	
EF Olivia Chartering Ltd.	MHL	52,00 %	MHL	0,00	0,00	
EF Elena Ltd.	MHL	52,00 %	MHL	247.034,06	54.328,27	
EF Ava Ltd.	MHL	52,00 %	MHL	346.637,83	59.504,38	
EF Ava Chartering Ltd.	MHL	52,00 %	MHL	0,00	0,00	
EF Eldra Limited	Isle of Man	52,00 %	IMN	145.561,80	34.442,80	

Anteilsbesitzliste

	SITZ	BETEILIGUNG	LAND	EIGENKAPITAL IN EUR	ERGEBNIS IN EUR	
EF Emira Limited	Isle of Man	52,00 %	IMN	260.590,54	1.179.713,76	
EF Emma Limited	Isle of Man	52,00 %	IMN	196.496,70	63.997,97	
EF Emma Chartering Limited	Isle of Man	52,00 %	IMN	0,00	0,00	
EF Eliza Limited	Isle of Man	52,00 %	IMN	96.524,09	6.413,53	
Ernst Russ Schiff II GmbH & Co. KG	Hamburg	55,00 %	DEU	1.000,00	13.700,47	(1)

B. Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Marvest GmbH i.L.	Hamburg	49,40 %	DEU	537.780,71	-702,93	(2)
MS "Tasman Castle" GmbH & Co. KG i.L.	Hamburg	50,00 %	DEU	-12.141.525,99	-5.395.247,42	(5)
Vierte RRS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG i.L.	Bad Zwischenahn	50,00 %	DEU	51.895,91	k.A.	(5)
Zweite RRS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG i.L.	Bad Zwischenahn	50,00 %	DEU	71.779,24	k.A.	(5)

C. Nicht in den Konzernabschluss der Ernst Russ AG gemäß § 296 HGB einbezogene Tochterunternehmen sowie Beteiligungen gemäß § 271 HGB der Ernst Russ AG oder eines Tochterunternehmens

Europa Schiffsfonds Verwaltungs GmbH i.L.	Hamburg	48,50 %	DEU	36.679,04	3.155,64	(5)
Verwaltung MS "Tasman Castle" GmbH i.L.	Hamburg	50,00 %	DEU	20.046,50	501,12	(5)
Manta Maritime Limited	MHL	100,00 %	MHL	k.A.	k.A.	*
HCI Real Estate BRIC GmbH & Co. KG	Hamburg	<1,00 %	DEU	16.467.629,40	-6.605.272,52	(2)
Ernst Russ Shipping Verwaltung GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	31.101,16	886,55	*
King "D" Dritte Tankschiffahrts Verwaltungs UG	Hamburg	100,00 %	DEU	28.610,27	13.328,10	(2)*
King "D" Vierte Tankschiffahrts Verwaltungs UG	Hamburg	100,00 %	DEU	28.823,92	13.328,11	(2)*
MS "Emotion" Verwaltung GmbH i.L.	Hamburg	100,00 %	DEU	k.A.	k.A.	*
HCI Shipping Opportunity Management GmbH i. L.	Hamburg	50,00 %	DEU	1.393,06	-14.472,91	(8)
MarCalabria Verwaltungs GmbH	Hamburg	50,00 %	DEU	25.237,50	-1.223,91	(5)
MarChaser Verwaltungs UG (haftungsbeschränkt)	Hamburg	50,00 %	DEU	-10.671,09	-1.500,00	(12)
MarChicora Verwaltungs UG (haftungsbeschränkt)	Hamburg	50,00 %	DEU	6.014,93	756,70	(5)
MarComanche Verwaltungs UG (haftungsbeschränkt)	Hamburg	50,00 %	DEU	-7.536,93	-1.310,56	(5)
MS "ANGELN" Verwaltungs UG (haftungsbeschränkt) i.L.	Hamburg	49,00 %	DEU	11.486,44	-2.223,40	(7)
MS "Birk" Verwaltungs UG (haftungsbeschränkt) i.L.	Hamburg	49,00 %	DEU	9.929,75	-724,20	(7)
MS "HR Constellation" Verwaltung GmbH i.L.	Hamburg	50,00 %	DEU	0,00	-1.749,43	(10)
MS "HR Constitution" Verwaltung GmbH i.L.	Hamburg	50,00 %	DEU	0,00	-4.757,91	(10)
MS "Hermann-S." Schifffahrtsverwaltung GmbH	Bad Zwischenahn	47,50 %	DEU	2.698,59	-4.747,71	(2)
MS "Indication" Verwaltung GmbH i.L.	Hamburg	47,00 %	DEU	25.518,89	-108,00	(5)

	SITZ	BETEILIGUNG	LAND	EIGENKAPITAL IN EUR	ERGEBNIS IN EUR	
MS "Intonation" Verwaltung GmbH i.L.	Hamburg	47,00 %	DEU	25.085,33	0,00	(5)
MS "Mastery" Verwaltung GmbH	Hamburg	50,00 %	DEU	29.284,82	2.029,68	(9)
MS "Missunde" Verwaltungs UG (haftungsbeschränkt) i.L.	Hamburg	49,00 %	DEU	0,00	-2.503,50	(7)
MS "Motivation" Verwaltung GmbH	Hamburg	50,00 %	DEU	28.449,05	1.950,88	(9)
MS "PAVIAN" Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg	50,00 %	DEU	-3.719,53	692,10	(2)
MS "Recognition" Verwaltung GmbH i.L.	Hamburg	50,00 %	DEU	26.130,87	2.017,22	(5)
MS "Sandwig" Verwaltungs UG (haftungsbeschränkt) i.L.	Hamburg	49,00 %	DEU	9.669,03	-3.893,80	(7)
MS Trustful Verwaltungs GmbH i.L.	Hamburg	50,00 %	DEU	k.A.	k.A.	
MS "Voge Dignity" Verwaltungs GmbH	Hamburg	49,00 %	DEU	34.600,89	586,70	(5)
MS "Warnow Vaquita" Verwaltungs GmbH i.L.	Hamburg	50,00 %	DEU	k.A.	k.A.	
MT "Hellespont Commander" Verwaltungs GmbH i.L.	Hamburg	50,00 %	DEU	k.A.	k.A.	
MT "Hellespont Crusader" Verwaltungs GmbH i.L.	Hamburg	50,00 %	DEU	k.A.	k.A.	
Verwaltung MS Renate P GmbH	Drochtersen	50,00 %	DEU	38.873,00	1.072,41	(4)
Vierte RRS Verwaltungs GmbH i.L.	Bad Zwischenahn	50,00 %	DEU	0,00	0,00	(5)
MT "Gaschem Ice" Verwaltungs-Unter- nehmergesellschaft (haftungsbeschränkt)	Hamburg	50,00 %	DEU	3.209,32	1.466,36	(5)
MT "Gaschem Snow" Verwaltungs-Unter- nehmergesellschaft (haftungsbeschränkt)	Hamburg	50,00 %	DEU	3.120,38	1.533,80	(5)
MS Stadt Solingen Verwaltungs UG (haftungsbeschränkt)	Emden	50,00 %	DEU	4.151,82	1.409,01	(5)
Ernst Russ Mercator Navigation GmbH i.L.	Hamburg	100,00 %	DEU	16.066,02	315,53	(2)*
Verwaltung MS "CAROLINE RUSS" Schiffahrtsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	25.979,94	135,30	(2)*
Verwaltung MS "Elisabeth Russ" Schiffahrts- gesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	25.838,63	135,30	(2)*
Verwaltung MS "PAULINE RUSS" Schiffahrts- gesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	25.997,29	134,24	(2)*
Verwaltung MS "Friedrich Russ" Schiffahrts- gesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	24.628,60	135,30	(2)*
Verwaltung MS "HELENE RUSS" Schiffahrts- gesellschaft mbH i. L.	Hamburg	100,00 %	DEU	15.112,38	11.631,74	(2)*
Ernst Russ Shipbroker GmbH & Co. KG	Hamburg	15,00 %	DEU	1.929.206,35	3.313.284,07	(1)
Deepwater Maritime Invest GmbH i.L.	Hamburg	100,00 %	DEU	215.250,09	902,33	(8)*
MS "CAROLINE RUSS" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	3,60 %	DEU	543.757,48	1.610.430,51	(2)
MS "Elisabeth Russ" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	6,90 %	DEU	686.953,75	1.777.671,63	(2)
MS "PAULINE RUSS" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	3,60 %	DEU	729.480,51	1.743.300,30	(2)
MS "Friedrich Russ" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	6,10 %	DEU	-610.259,00	1.655.075,52	(2)

Anteilsbesitzliste

	SITZ	BETEILIGUNG	LAND	EIGENKAPITAL IN EUR	ERGEBNIS IN EUR	
MS "EM" 1. Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG i.L.	Hamburg	99,00 %	DEU	54.165,73	-8.310,36	(11)*
Fernando Feeder Schiffverwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	48.653,29	17.632,83	*
MS "TILLY RUSS" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG i.L.	Hamburg	100,00 %	DEU	0,00	0,00	(2)*
MS "PAUL RUSS" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG i.L.	Hamburg	100,00 %	DEU	0,00	0,00	(2)*
MS "KING BASIL" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L.	Hamburg	99,00 %	DEU	0,00	0,00	(7)*
MS "KING BRUCE" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L.	Hamburg	99,00 %	DEU	0,00	0,00	(7)*
WestFonds-PHG-Gesellschaft BI-Fonds 12 mbH i.L.	Hamburg	100,00 %	DEU	15.321,97	225,28	(7)*
ER Gesellschaft für Abwicklungen mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	58.580,12	29.066,27	(2)*
Hanseatische Immobilienfonds Holland XXV Verwaltungsgesellschaft mbH i.L.	Bremen	100,00 %	DEU	2.012,08	-5.962,00	(7)*
Hanseatische Immobilienfonds Österreich Verwaltungsgesellschaft mbH i.L.	Bremen	100,00 %	DEU	58.783,01	-1.850,77	(2)*
Hanseatische Immobilien Management GmbH i.L.	Hamburg	100,00 %	DEU	23.108,44	-3.510,12	(4)*
Hanseatische Immobilien Management Niederlande GmbH i.L.	Hamburg	100,00 %	DEU	28.351,25	6.478,65	(2)*
SCB ShipCooperation am Burchardplatz GmbH i.L.	Hamburg	100,00 %	DEU	25.174,14	-4.376,34	(11)*
WestFonds 3 Düsseldorf, Tiefenbroicher Weg GmbH & Co. KG	Düsseldorf	5,98 %	DEU	5.865.010,76	524.435,66	(1) + (3)
HGA Luxemburg Objekt Ikaros Immobilienfonds GmbH & Co. KG	Hamburg	<1,00 %	DEU	45.316.488,65	-13.294.110,50	(1) + (3)
Verwaltung MS "JULIA" Schiffahrtsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	35.358,76	1.692,33	(2)*
Fernando Feeder Parent Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg	55,00 %	DEU	34.548,46	611,10	*
Ritella Schiffverwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	32.321,14	7.321,14	(2)*
Feederstar Verwaltung GmbH	Hamburg	51,00 %	DEU	28.309,32	944,01	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Polaris GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	32.235,51	7.235,51	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Schiffahrt I GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	33.059,49	4.903,40	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Schiffahrt II GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	25.633,32	1.343,09	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Schiffahrt III GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	23.900,75	-151,11	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Schiffahrt IV GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	34.315,56	5.599,04	(2)*
Verwaltung ERB Shipping GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	35.495,67	4.985,38	*
Verwaltung Ernst Russ Schiffahrt VI GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	25.414,33	1.336,65	*
Ernst Russ Schiff VII GmbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	-6.221,25	-4.292,04	(2)*
Verwaltung ElbFeeder Germany GmbH	Hamburg	52,00 %	DEU	33.511,24	10.037,24	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Schiffahrt VIII GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	23.499,28	-1.500,72	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Schiffahrt X GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	23.148,53	-1.851,47	(2)*

	SITZ	BETEILIGUNG	LAND	EIGENKAPITAL IN EUR	ERGEBNIS IN EUR	
Verwaltung Ernst Russ Schifffahrt XI GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	23.148,08	-1.851,92	(2)*
EF Ragna GmbH & Co. KG	Hamburg	99,00 %	DEU	-1.931,58	-2.931,58	(2)*
EF Rika GmbH & Co. KG	Hamburg	99,00 %	DEU	-1.931,58	-2.931,58	(2)*
EF Shipping Ltd	St. John's	100,00 %	ATG	k.A.	k.A.	*
Lodur Shipping Ltd	St. John's	100,00 %	ATG	k.A.	k.A.	*
ER Maritime Limited	St. John's	100,00 %	ATG	k.A.	k.A.	*

- Legende:** (1) Vor Ergebnisabführung
(2) Ergebnis 2023
(3) Ergebnis 2022
(4) Ergebnis 2021
(5) Ergebnis aus dem Jahr 2020 oder früher
(6) Jahresabschluss zum 30.6.2023
(7) Liquidationsschlussbilanz im Geschäftsjahr 2023
(8) Liquidationsschlussbilanz im Geschäftsjahr 2022
(9) Liquidationsschlussbilanz im Geschäftsjahr 2021
(10) Liquidationsschlussbilanz im Geschäftsjahr 2020
(11) Ergebnis Rumpfgeschäftsjahr 01.07. – 31.12.2023
(12) Liquidationsschlussbilanz im Geschäftsjahr 2019
* Eine Konsolidierung unterbleibt gemäß § 296 Abs. 2 HGB

3.

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Ernst Russ AG, Hamburg

PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Konzernabschluss der Ernst Russ AG, Hamburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Ernst Russ AG, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft. Die in dem Abschnitt „Nachhaltiges Handeln“ des Konzernlageberichts enthaltenen Aussagen haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- » entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- » vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf die Inhalte des oben genannten Abschnitts „Nachhaltiges Handeln“.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

SONSTIGE INFORMATIONEN

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen:

- » den Bericht des Aufsichtsrats,
- » den Abschnitt „Nachhaltiges Handeln“ im Konzernlagebericht,
- » alle übrigen Teile des Geschäftsberichts,
- » aber nicht den Konzernabschluss, nicht die inhaltlich geprüften Angaben im Konzernlagebericht und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen zuständig.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend

geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- » wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im Konzernlagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- » anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DEN KONZERNABSCHLUSS UND DEN KONZERNLAGEBERICHT

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und

die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- » identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risi-



ken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- » erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- » beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- » ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- » beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- » planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- » beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.



» führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 24. März 2025

Deloitte GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez.
Prof. Dr. Arno Probst
Wirtschaftsprüfer

gez.
Maximilian Freiherr v. Perger
Wirtschaftsprüfer

DISCLAIMER

VORAUSSCHAUENDE ANGABEN

Diese Unterlagen enthalten unter anderem vorausschauende Aussagen und Informationen über künftige Entwicklungen, die auf Überzeugungen des Vorstands der Ernst Russ AG sowie auf Annahmen und Informationen beruhen, die der Ernst Russ AG gegenwärtig zur Verfügung stehen. Worte wie „erwarten“, „einschätzen“, „annehmen“, „beabsichtigen“, „planen“, „sollten“, „könnten“ und „projizieren“ sowie ähnliche Begriffe in Bezug auf das Unternehmen sollen solche vorausschauenden Angaben anzeigen, die Unsicherheitsfaktoren unterworfen sind.

Viele Faktoren können dazu beitragen, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse der ER-Gruppe wesentlich von den Zukunftsprognosen unterscheiden, die in solchen vorausschauenden Aussagen getroffen werden.

Die Ernst Russ AG übernimmt keine Verpflichtung gegenüber der Öffentlichkeit, vorausschauende Aussagen zu aktualisieren oder zu korrigieren. Sämtliche vorausschauenden Aussagen unterliegen unterschiedlichen Risiken und Unsicherheiten, durch welche die tatsächlichen Ergebnisse zahlenmäßig von den Erwartungen abweichen können. Die vorausschauenden Aussagen geben die Sicht zu dem Zeitpunkt wieder, zu dem sie gemacht wurden.

CLARKSON RESEARCH SERVICES LIMITED

Clarkson Research Services Limited (CRSL) have not reviewed the context of any of the statistics or information contained in the commentaries and all statistics and information were obtained by ER from standard CRSL published sources. Furthermore, CRSL have not carried out any form of due diligence exercise on the information, as would be the case with finance raising documentation such as Initial Public Offering (IPOs) or Bond Placements. Therefore reliance on the statistics and information contained within the commentaries will be for the risk of the party relying on the information and CRSL does not accept any liability whatsoever for relying on the statistics or information.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Ernst Russ AG
Elbchaussee 370
22609 Hamburg

DRUCK UND VERARBEITUNG

BEISNER DRUCK GmbH & Co. KG
Müllerstraße 6
21244 Buchholz in der Nordheide

KONZEPTION UND GESTALTUNG

Ernst Russ AG

© Ernst Russ AG 2025

Tel.: +49 40 88 88 1-0

Fax: +49 40 88 88 1-199

E-Mail: info@ernst-russ.de

Internet: www.ernst-russ.de

KONTAKT

Anika Hillmer
Investor Relations

Ernst Russ AG
Elbchaussee 370
22609 Hamburg

Tel.: +49 40 88 88 1-18 00

E-Mail: ir@ernst-russ.de

BILDNACHWEISE

Ernst Russ AG: Seiten 2, 3, 9, 18, 19, 36 | **Dietmar Hasenpusch:** Seiten 2, 3, 11, 22, 23, 49, 55, 78–79
Martina van Kann: Seiten 8, 9, 12–13 | **Julia Zimmermann:** S. 12 | **Adobe Stock:** Titel: Cavan Images | S. 6–7: yihchang
S. 14–15: jochenbrunkhorst | S. 20–21, 22–23: pyty | S. 27: fotofabrika | S. 62–63: snapshotfreddy | S. 70: BKP | S. 73: Mariusz
S. 76: phaisarnwong2517 | S. 80–81: © Yellow Boat | S. 92–93: © Mariusz

