



ERNST RUSS AG
2025 GESCHÄFTSBERICHT

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort des Vorstands	6
Bericht des Aufsichtsrats	8
Aktie & Investor Relations	18
1. Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2025	26
1.1. Grundlagen des Konzerns	27
I. Geschäftstätigkeit	27
II. Wirtschaftsbericht	31
1.2. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	34
I. Vermögenslage	34
II. Finanzlage	38
III. Ertragslage	39
IV. Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf	42
1.3. Personal	42
1.4. Chancen- und Risikobericht	43
I. Risikomanagementsystem	43
II. Chancenbericht	45
III. Risikobericht	49
1.5. Prognosebericht	56
2. Konzernabschluss der Ernst Russ AG	58
Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	59
Konzernbilanz	60
Konzernkapitalflussrechnung	61
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	62
Konzern-Anlagenspiegel	64
Konzernanhang	66
3. Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	88

KENNZAHLEN

ERTRAGSKENNZAHLEN	EINHEIT	2025	2024	VERÄNDERUNG
Umsatzerlöse	Mio. EUR	158,1	172,7	-8,5 %
EBITDA	Mio. EUR	126,2	93,0	35,7 %
Betriebsergebnis (EBIT)*	Mio. EUR	96,4	67,7	42,4 %
Ergebnis vor Steuern (EBT)	Mio. EUR	95,1	73,5	29,4 %
Auf andere Gesellschafter entfallender Gewinn	Mio. EUR	26,3	29,3	-10,2 %
Konzernergebnis nach nicht beherrschenden Anteilen	Mio. EUR	73,5	42,5	72,9 %
Ergebnis je Aktie**	EUR	2,18	1,26	0,92 EUR
* Nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ermittelt. ** Eigene Aktien werden nicht gehalten.				
BILANZ	EINHEIT	31.12.25	31.12.24	VERÄNDERUNG
Bilanzsumme	Mio. EUR	370,1	355,0	4,3 %
Bilanziertes Schiffsvermögen***	Mio. EUR	241,2	226,9	6,3 %
Eigenkapital	Mio. EUR	292,8	266,4	9,9 %
Eigenkapitalquote	%	79,1	75,0	4,1 %-Punkte
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	Mio. EUR	114,3	110,7	3,3 %
*** Inkl. geleistete Anzahlungen auf Anlagen im Bau.				
MITARBEITER	EINHEIT	2025	2024	VERÄNDERUNG
Durchschnittliche Mitarbeiterkapazität (gesamt)	FTE	54	70	-16 FTE
Durchschnittliche Mitarbeiterkapazität (Land)	FTE	28	30	-2 FTE
SCHIFFSSPEZIFISCHE KENNZAHLEN	EINHEIT	31.12.25	31.12.24	VERÄNDERUNG
Anzahl vollkonsolidierte Schiffe		25	29	-4 Schiffe
Beauftragte Neubauten		2	0	2 Schiffe
Durchschnittliches Alter der Flotte	Jahre	17,3	16,4	0,9 Jahre
Charter Backlog****	Mio. EUR	448,6	278,8	169,8 Mio. EUR
Durchschnittliche Restlaufzeit der Charterverträge (min.)****	Monate	26,0	13,7	12,3 Monate
Kapazität****	TEU	54.303	59.323	-5.020 TEU
Kapazität****	dwt	733.772	790.612	-56.840 dwt
OPERATIVER SCHIFFSBETRIEB	EINHEIT	2025	2024	VERÄNDERUNG
Durchschnittliche Charrerate	USD/Tag	18.135	17.457	678 USD
Beschäftigungstage	Tag	9.495	10.338	-843 Tage
Technische Verfügbarkeit	%	97,8	96,5	1,3 %-Punkte
Auslastung	%	97,7	96,4	1,3 %-Punkte
**** Inkl. Neubauten.				

DAS JAHR 2025 IN ZAHLEN

26,0 MONATE

Durchschnittliche Restlaufzeit (min.)
der Charterverträge per 31.12.2025

18.135 USD/
TAG

Durchschnittliche Charrate
der Flotte im Jahr 2025

FLOTTENKENNZAHLEN

25

Schiffe
31.12.2025

2

Beauftragte
Neubauten

54.303 TEU

Containerkapazität der
Flotte 31.12.2025

733.772 DWT

Kapazität der Flotte
31.12.2025

17,3 JAHRE

Durchschnittliches
Alter der Flotte
31.12.2025

97,7 %

Auslastung
der Flotte
im Jahr 2025

158,1 MIO.
EUR

Umsatzerlöse 2025

96,4 MIO.
EUR

EBIT 2025

FINANZKENNZAHLEN

241,2 MIO.
EUR

Bilanziertes Schiffsvermögen*
31.12.2025

543,0 MIO.
USD

Marktwert der Flotte
31.12.2025

79,1 %

Eigenkapitalquote
31.12.2025

114,3 MIO.
EUR

Liquidität
31.12.2025

* inkl. Anzahlungen für die Neubauten

VORWORT DES VORSTANDS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

Unsicherheit wohin man schaut – die Ernst Russ AG auf stabilem Kurs in volatilen Zeiten. Wir könnten die meisten unserer Vorworte mit denselben Aussagen beginnen, denn die Welt kommt schlichtweg nicht zur Ruhe. Diese neue Normalität hat uns im Jahr 2025 ebenso gefordert wie in den Jahren zuvor. Doch neben der Beständigkeit unseres Geschäftsmodells und der Widerstandsfähigkeit unserer Ergebnisse hat in diesem Jahr etwas bedeutsam Neues Einzug in unser Unternehmen gehalten: ein erneuertes Bekenntnis zu Transparenz und Sichtbarkeit am Kapitalmarkt, neue Wachstumsambitionen und ein frisches Bewusstsein für unsere Aufgabe – sowohl als neu formiertes Managementteam als auch als Unternehmen, das an der Schwelle seines nächsten Kapitels steht.

Das Jahr 2025 begann so turbulent wie erwartet: Der Regierungswechsel im Weißen Haus setzte unmittelbar den Ton. Was folgte, ging weiter als die meisten antizipiert hatten – nicht nur die Ausweitung etablierter Rivalitäten, sondern die Unterminierung jahrzehnte- und jahrhundertealter Allianzen. Während umsichtiges Management stets geopolitische Spannungen einkalkuliert, lassen sich fundamentale Brüche in festen Partnerschaften schwerer modellieren und abfedern. Dennoch bewies die Schifffahrtsindustrie – und mit ihr der Welthandel – ihre andauernde Widerstandskraft. Trotz erheblicher Störungen auf den Handelsrouten in die und aus den Vereinigten Staaten fand die Fracht ihren Weg zu alternativen Destinationen, umgeleitet mit jener pragmatischen Effizienz, die Märkte zeigen, wenn man ihnen die Anpassung überlässt. Die Frage, ob diese Maßnahmen dem langfristigen Wohlstand des US-amerikanischen Verbrauchers dienen, wird sich über Jahre entscheiden. Was für uns heute zählt: Der Welthandel bleibt dynamisch – und wir mit ihm.

Während der Fertigstellung dieses Vorwortes hat sich die geopolitische Lage nochmal dramatisch zugespitzt. Am 28. Februar 2026 führten die Vereinigten Staaten und Israel koordinierte Angriffe auf den Iran durch. Die vollständigen Konsequenzen für die globale Schifffahrt bleiben abzuwarten, doch eine mehr als wenige Tage andauernde Schließung der Straße von Hormus – durch die rund 20 Prozent des weltweit gehandelten Öls fließen – hat drastische globale Folgen. Wir beobachten die Lage aufmerksam und haben vorsorglich Maßnahmen ergriffen, obwohl unsere Flotte derzeit nicht in der Region operiert.

Auf regulatorischer Seite haben last-minute politische Interventionen mehrerer Staaten das Net-Zero-Rahmenwerk der IMO ins Stocken gebracht bzw. gänzlich blockiert. Die Regulierung einer gesamten globalen Industrie war stets mit außerordentlichen Herausforderungen verbunden, und die Bereitschaft zu tragfähigen Kompromissen hat im vergangenen Jahr deutlich abgenommen. Dies wirft einen Schatten auf die Aussicht eines koordinierten, pragmatischen und zielorientierten Ordnungsrahmens, den die Schifffahrtsindustrie dringend benötigt – und der nach unserer festen Überzeugung nach wie vor der vielversprechendste Weg ist, die vor uns liegenden ökologischen Herausforderungen zu meistern. Wir bringen uns weiterhin konstruktiv in diesen Prozess ein und bleiben unabhängig vom regulatorischen Tempo einem nachhaltigen Betrieb verpflichtet.

Wirtschaftlich markiert 2025 einen Meilenstein in unserer jüngeren Entwicklung – und den Ausgangspunkt unseres neuen Anspruchs. Die Containerchartermärkte blieben robust, und wir konnten gemeinsam mit unserem langjährigen Partner Eimskip zwei Neubauten bestellen, unterlegt mit 10-jährigen Zeitcharterverträgen für deren Blue Line, die Island mit dem europäischen Kontinent verbindet. Dieses Projekt verkörpert, woran wir glauben: strategisch bedeutsame, langfristige Partnerschaften, die dauerhaft Mehrwert schaffen. Es bestärkt uns in der Überzeugung, dass in der Fortführung des Joint Venture-Portfolios mit unseren langjährigen strategischen Partnern zusätzlicher Wert liegt, während wir gleichzeitig unsere nicht-strategischen Investitionspartnerschaften verschlanken.

Parallel dazu haben wir eine weiterentwickelte Gruppenstrategie verabschiedet, die auf Diversifikation über mehrere Schifffahrtssegmente ausgerichtet ist – mit bewusstem Fokus auf langfristige Charterverträge und hochwertige Vertragspartner. Wir sind überzeugt, dass dieser Ansatz gut zu den mitteleuropäischen Kapitalmärkten passt, in denen wir agieren, und dass eine disziplinierte Umsetzung entsprechende Renditen hervorbringen wird. Zu Beginn des Jahres 2026 konnten wir erfreulicherweise unsere Präsenz im Multipurpose-Segment mit zwei zusätzlichen Schiffen mit jeweils siebenjährigen Charterverträgen erweitern. Wir werden unsere diversifizierte Flotte in den kommenden Jahren gemäß unserer kommunizierten Strategie weiter ausbauen.



JOSEPH SCHUCHMANN
Co-CEO und Chief Commercial Officer

DR. CHRISTOPHER EILERS
Co-CEO und Chief Financial Officer

Unsere solide Eigenkapitalbasis mit einer Eigenkapitalquote von 79,1 % und unsere komfortable Liquiditätsausstattung von 114,3 Mio. EUR versetzen uns in die Lage, selektiv und entschlossen zu handeln. Unser Bestandsportfolio erfüllt für uns einen doppelten Zweck: als Fundament für den Aufbau des künftigen Portfolios und als ertragreiches Bindeglied hin zu jüngeren Assets mit langfristiger Beschäftigung. In diesem Sinne haben wir unsere Flotte im Jahr 2025 auf 25 Schiffe optimiert und gleichzeitig unseren Charter Backlog deutlich ausgebaut – die durchschnittliche Restlaufzeit der Charterverträge stieg um 12,3 Monate auf 26,0 Monate, bei einem kontrahierten Umsatzvolumen von 448,6 Mio. EUR. Dies ist keine Reduzierung um ihrer selbst willen, sondern bewusste Portfoliogestaltung zur Verbesserung von Qualität, Planbarkeit und Kapitalmarktfähigkeit der Ernst Russ-Flotte.

Im Geschäftsjahr 2025 erzielte die Ernst Russ-Gruppe konsolidierte Umsatzerlöse von 158,1 Mio. EUR nach 172,7 Mio. EUR im Vorjahr sowie ein EBIT von 96,4 Mio. EUR nach 67,7 Mio. EUR im Vorjahr. Der konsolidierte Jahresüberschuss nach nicht beherrschenden Anteilen stieg von 42,5 Mio. EUR auf 73,5 Mio. EUR. Im Geschäftsjahr 2025 erzielte die Flotte der Ernst Russ-Gruppe durchschnittliche Chartereinnahmen von 18.135 USD pro Tag bei einer Beschäftigungsquote von 97,7 %.

Für das Geschäftsjahr 2026 erwartet die Ernst Russ-Gruppe Umsatzerlöse in einer Bandbreite von 145 Mio. EUR bis 160 Mio. EUR sowie ein operatives Ergebnis (EBIT) zwischen 34 Mio. EUR und 44 Mio. EUR.

Vor diesem Hintergrund werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung die Ausschüttung

einer Dividende von 0,25 EUR je Aktie vorschlagen, die über dem Vorjahresniveau liegt.

Der Fortschritt des Jahres steht neben dem tragischen Vorfall der MS Solong, der uns daran erinnert, dass Sicherheit und Verantwortung stets an erster Stelle stehen müssen. Unser tiefstes Mitgefühl gilt weiterhin der Familie und den Angehörigen des vermissten Seemanns. Wir kooperieren weiterhin vollständig mit sämtlichen Ermittlungen im Interesse größtmöglicher Transparenz. Im Rahmen des jüngsten Gerichtsverfahrens haben wir zur Kenntnis genommen, dass der Kapitän für schuldig befunden wurde. Weder die Staatsanwaltschaft noch die Verteidigung haben Vorwürfe erhoben, dass technisches Versagen an Bord des Schiffes vorlag.

Wir danken unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Einsatz und Engagement im vergangenen Geschäftsjahr. Ihr Beitrag bleibt das Fundament des anhaltenden Erfolgs unseres Unternehmens. Unser aufrichtiger Dank gilt ebenso dem Aufsichtsrat für seine Begleitung und konstruktive Unterstützung sowie unseren Geschäftspartnern für ihr Vertrauen und die wertvolle Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Christopher Eilers
Co-CEO and
Chief Financial Officer

Joseph Schuchmann
Co-CEO and Chief
Commercial Officer

Hamburg, im März 2026

BERICHT DES AUFSICHTSRATS



HARALD CHRIST

Vorsitzender des Aufsichtsrats

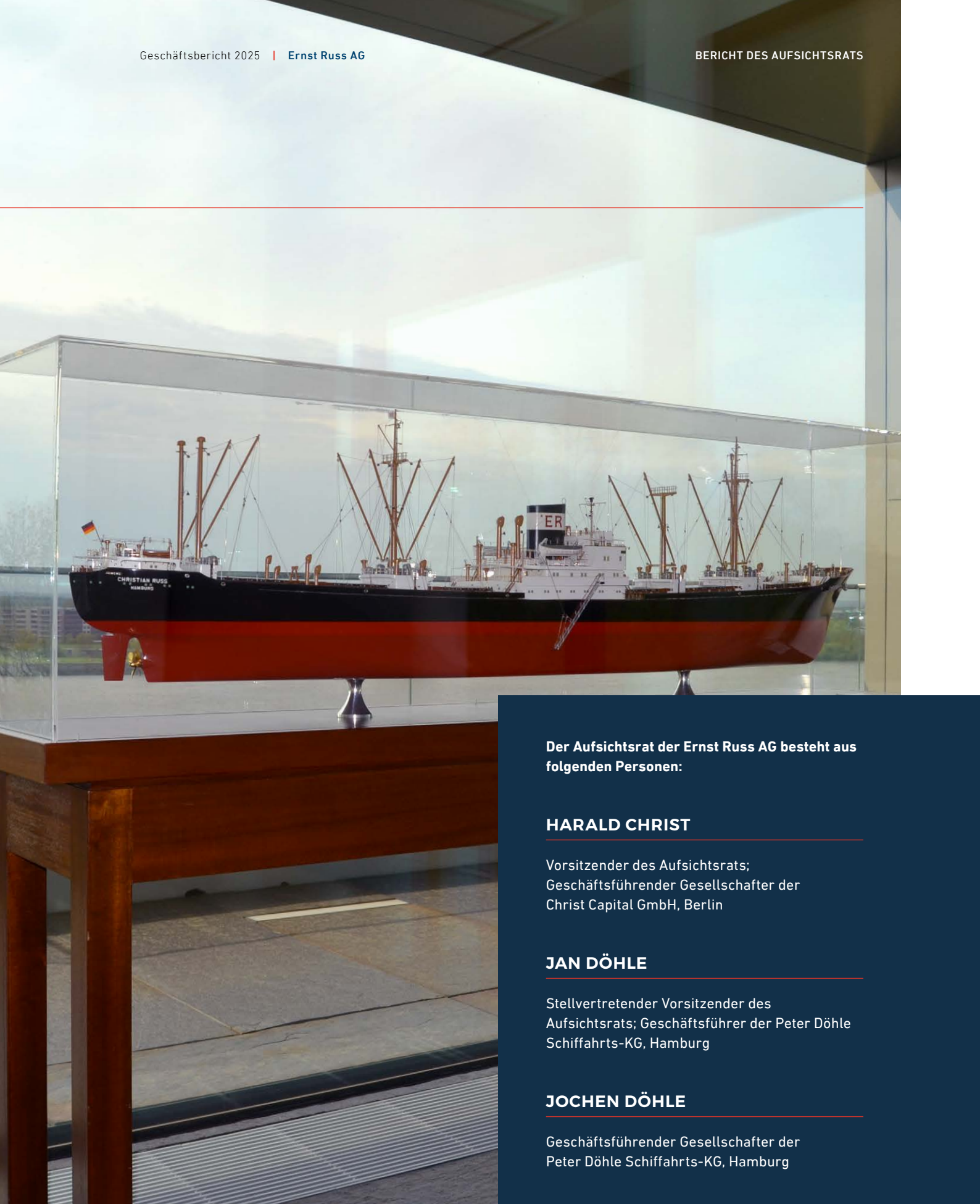
SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE,

der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2025 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 Aufsichtsrats, bilden Herr Jan Döhle als mein Stellvertreter, Herr Jochen Döhle sowie Herr Ingo Kuhlmann das Aufsichtsratsgremium der Ernst Russ AG. Ziel ist es, dass der Aufsichtsrat ein ausgewogen zusammengesetztes Gremium mit unterschiedlichen Kernkompetenzen und einem breiten Spektrum an Erfahrungen bildet. Im Berichtsjahr ist Herr Robert Lorenz-Meyer aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Im Namen des gesamten Aufsichtsrats danke ich ihm sehr für seine kompetente Beratung als langjähriges Mitglied in diesem Gremium. Gleichzeitig konnten wir Herrn Jan Döhle als neues Mitglied und stellvertretenden Vorsitzenden für den Aufsichtsrat der Ernst Russ AG gewinnen. Ich freue mich sehr auf die weitere Zusammenarbeit.

Darüber hinaus ist der Aufsichtsrat sehr erfreut, Herrn Dr. Christopher Eilers zum 1. August 2025 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



Der Aufsichtsrat der Ernst Russ AG besteht aus folgenden Personen:

HARALD CHRIST

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

JAN DÖHLE

Stellvertretender Vorsitzender des
Aufsichtsrats; Geschäftsführer der Peter Döhle
Schiffahrts-KG, Hamburg

JOCHEN DÖHLE

Geschäftsführender Gesellschafter der
Peter Döhle Schiffahrts-KG, Hamburg

INGO KUHLMANN

Geschäftsführender Gesellschafter der
RTC Business Partners GmbH, Sittensen

wünscht Herrn Dr. Eilers für die kommenden Aufgaben und Herausforderungen viel Erfolg und freut sich auf eine vertrauensvolle und produktive Zusammenarbeit. Herr Dr. Eilers als Chief Financial Officer und Herr Joseph Schuchmann als Chief Commercial Officer werden künftig das Unternehmen neben ihren Zuständigkeitsbereichen als Co-CEOs leiten.

Herrn Robert Gärtner, der das Unternehmen im August auf eigenen Wunsch in den Ruhestand verlassen hat, danken wir für die vertrauensvolle Zusammenarbeit der vergangenen Jahre und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat sich der Aufsichtsrat in zehn 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 2025 lag bei 95 %. Im Mittelpunkt der Sitzungen des Aufsichtsrats standen die Ertrags- und Finanzlage der Gesellschaft, die Entwicklung der Schiffsflotte sowie die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Schifffahrtmärkte. Im Berichtsjahr lag darüber hinaus ein Schwerpunkt auf der Kollision der MS Solong und deren Folgen. 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 **30. Januar 2025**. Auf dieser Sitzung behandelte der Aufsichtsrat in erster Linie Themengebiete aus der Konzern- und Einzelabschluss-erstellung sowie -prüfung für das Geschäftsjahr 2024. Es wurden die wesentlichen Geschäftsvorfälle des Geschäftsjahres 2024 erläutert. Mit den Wirtschaftsprüfern der Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wurden die Prüfungsplanung und -durchführung sowie Prüfungsschwerpunkte der anstehenden Abschlussprüfungen erörtert.

Auf den außerordentlichen Sitzungen am **11. März 2025** und am **18. März 2025** war die Kollision der MS Solong Sitzungsthema. In diesen Sitzungen 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.

Sitzungsschwerpunkt der Aufsichtsratssitzung am **24. März 2025** war die Besprechung und Billigung des Konzernabschlusses 2024 sowie die Feststellung des Jahresabschlusses der Ernst Russ AG für das Geschäftsjahr 2024. Dem Aufsichtsrat wurde außerdem der Bericht des Vorstands über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen für das Geschäftsjahr 2024 vorgelegt. Ferner wurde die anstehende Hauptversammlung erörtert sowie die Tagesordnung einstimmig beschlossen. Der Vorstand berichtete zudem über die Geschäftsentwicklung sowie den aktuellen Stand zur Kollision der MS Solong.

In der Aufsichtsratssitzung am **22. Mai 2025** wurde zunächst über die aktuelle Geschäftsentwicklung der Ernst Russ-Gruppe gesprochen. Hierbei berichtete der Vorstand über den Abschluss neuer Charterverträge. Des Weiteren wurden die wesentlichen Transaktionen des bisherigen Geschäftsjahres und deren Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage erörtert. Zudem wurde Herr Dr. Christopher Eilers als weiteres Vorstandsmitglied bestellt.

Auf der Aufsichtsratssitzung am **27. Mai 2025** wurde ich, Harald Christ, in meiner Rolle als Aufsichtsratsvorsitzender wiedergewählt und Herr Jan Döhle als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender gewählt.

Am **3. September 2025** wurde auf der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung das gemeinsam mit dem Joint Venture-Partner Eimskip geplante Neubauprojekt erörtert. Der Aufsichtsrat ließ sich hierzu umfassend über die wirtschaftlichen, finanziellen und strategischen Aspekte informieren.

In der Sitzung am **11. September 2025** wurden dem Aufsichtsrat die positiven Geschäftszahlen des 1. Halbjahres 2025 erläutert. Darüber hinaus wurden die verschiedenen Projekte zur Verschlinkung der Konzern-



strukturen, zum Abbau von nicht-strategischen Minderheitsbeteiligungen im Konzern sowie zum Ausbau der konzerneigenen Flotte besprochen.

Auf der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am **27. Oktober 2025** wurde die Anteilsaufstockung von acht Schiffsgesellschaften, die bereits Teil der Flotte der Ernst Russ-Gruppe sind, ausgiebig erörtert. Der Vorstand stellte dem Aufsichtsrat die geplante

Investition, die zugrunde liegenden Annahmen sowie die erwarteten wirtschaftlichen Auswirkungen detailliert dar, so dass sich der Aufsichtsrat ein umfassendes Bild zur Entscheidungsbildung machen konnte.

Neben den Erläuterungen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des 3. Quartals 2025 der Ernst Russ-Gruppe war ein wesentlicher Tagesordnungspunkt in der Sitzung am **4. Dezember 2025** die Genehmigung des Budgets für das Geschäftsjahr 2026. Darüber hinaus stellte der Vorstand die Ergebnisse der jährlich stattfindenden internen Revision vor, die ohne Beanstandungen durchgeführt wurde. Weitere Themenschwerpunkte waren die aktuellen Entwicklungen im operativen Schiffsbetrieb sowie der Stand der aktuellen Projekte im Corporate- und im Shipping-Bereich.

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 2025 acht Beschlüsse im Umlaufverfahren gefasst. Hierbei wurden insbesondere die im Geschäftsjahr 2025 getätigten Transaktionen im Segment Shipping sowie Verkäufe von nicht zum originären Geschäftsbetrieb gehörenden Beteiligungen beschlossen.

Die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Einzel- und Konzernabschluss der Ernst Russ AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und den Bericht über die Lage des Konzerns für das Geschäftsjahr 2025 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 2025 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 **29. Januar 2026** die wesentlichen Abschluss Themen sowie die der Abschlussprüfung intensiv erörtert. Sodann wurden in der planmäßigen Aufsichtsratssitzung am **24. März 2026** 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 2026** ausdrücklich zugestimmt und den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss sowie den Bericht über die Lage des Konzerns für das Geschäftsjahr 2025 gebilligt. Der Jahresabschluss wurde festgestellt.

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 2026

Harald Christ

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Ernst Russ AG



UNSER GESCHÄFTSMODELL AUF EINEN BLICK

Die Ernst Russ-Gruppe agiert als **Tonnage Provider** mit Fokus auf die **Bereitstellung, die Finanzierung und das kommerzielle Management von Seeschiffen**. Innerhalb der maritimen Wertschöpfungskette übernehmen wir die Rolle des **Shipowners**, d. h. der Reederei im handelsrechtlichen Sinn als Eigentümer der Schiffe, während der operative Schiffsbetrieb und spezialisierte maritime Dienstleistungen von erfahrenen Partnern erbracht werden.

Der Tonnage Provider erzielt Erlöse aus der **Charterrate** für die Bereitstellung des Schiffs, während der **Charterer** den Warentransport über die **Frachtrate** gegenüber dem Verlager abrechnet.

Integriertes Partnernetzwerk

Unser Geschäftsmodell folgt einem klaren „**Manage-the-Manager**“-Ansatz: Wir vergeben operative Aufgaben an ausgewählte externe Partner bzw. Subkontraktoren, behalten jedoch die **strategische Steuerung, Kontrolle und Ergebnisverantwortung** im Haus.

» Technischer Manager:

Verantwortung für Wartung, Klassifizierung, Compliance und technisches Performance-Management

» Crewing Agency:

Rekrutierung, Einsatz und Management der Besatzungen

» Makler:

Für Versicherung, Befrachtung sowie An- und Verkauf

Wir definieren Leistungsstandards, überwachen KPIs und stellen die Einhaltung von Budget-, Qualitäts- und ESG-Vorgaben sicher. Diese modulare Struktur ermöglicht hohe **Skalierbarkeit**, Transparenz und Kostenkontrolle.

Erlöslogik und Risikoprofil

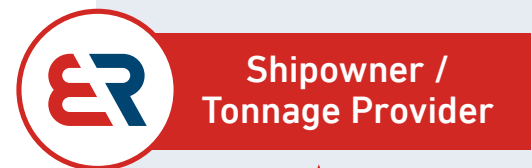
Unsere Erlöse generieren wir primär über **langfristige Charterverträge** mit Linien-Reedereien, Frachtanbietern und Ladungseignern. Die vereinbarten Charterraten bilden eine stabile, gut planbare Cashflow-Basis und werden unabhängig von der Auslastung des Schiffs sowie weitgehend unabhängig von kurzfristigen Schwankungen der **Frachtraten** gezahlt. Operative Risiken werden durch klare Rollenverteilung und professionelle Partnerstrukturen gezielt reduziert.

Wertschöpfung

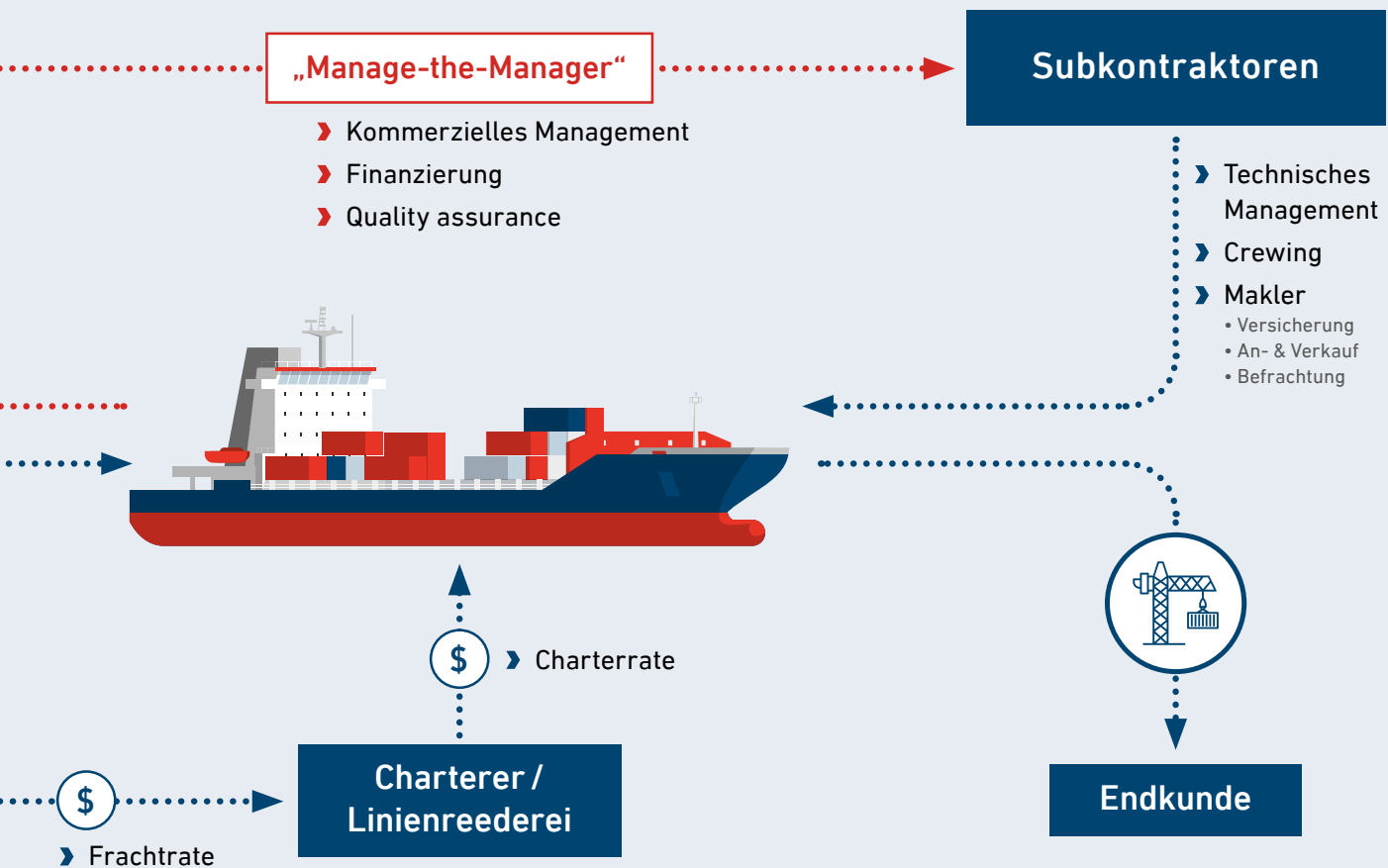
Wir investieren gezielt in moderne, marktfähige Schiffe und sichern deren Einsatz über überwiegend langfristige Charterverträge mit bonitätsstarken Kunden. Dadurch schaffen wir **planbare, wiederkehrende Cashflows** und reduzieren die Ergebnisvolatilität.

Investment Case

Das Geschäftsmodell kombiniert **stabile Erträge, hohe Visibilität** und **attraktive Risiko-Rendite-Profile**.



Verlager



Mit diszipliniertem Kapitaleinsatz, einer fokussierten Flottenstrategie und langfristigen Partnerschaften schaffen wir nachhaltige Werte für unsere Aktionärinnen und Aktionäre.

Aus Sicht des **Tonnage Providers** ist die Wertschöpfungskette durch eine klare Arbeitsteilung geprägt. Warenhersteller buchen Transportkapazitäten bei Linienreedereien, die globale Transportnetzwerke betreiben

und den operativen Seetransport verantworten. Zur Bereitstellung der hierfür erforderlichen Flottenkapazität greifen diese Reedereien in erheblichem Umfang auf Tonnage zurück, die von spezialisierten Schiffseigentümern bereitgestellt wird.

GESAMTFLOTTE DER ERNST RUSS AG

Legende

● Schiff im Hafen

↖ Schiff auf See

● Containerschiff

● Multipurpose-Schiff

● Bulker

Quelle: Ankeri; Stand 5.1.2026



ERNST RUSS-FLOTTE

NAME	SCHIFFSTYP	SCHIFFSEIGNER	KAPAZITÄT IN TEU	KAPAZITÄT IN DWT	FLAGGE	HEIMAT- HAFEN	BESCHÄF- TIGUNG
Rome Express	Container	Ernst Russ	13.400	153.514	Portugal	Madeira	Charter
Venetia	Container	Ernst Russ	4.178	52.788	Portugal	Madeira	Charter
Hebe	Container	Ernst Russ	3.091	42.213	Portugal	Madeira	Charter
Rita	Container	Ernst Russ	2.785	37.213	Portugal	Madeira	Charter
Frida Russ	Container	Ernst Russ	2.194	25.231	Portugal	Madeira	Charter
ESL Winner	Container	Ernst Russ	1.841	28.170	Portugal	Madeira	Charter
Baldur	Container	Ernst Russ	1.341	17.842	Portugal	Madeira	Charter
Faith	Container	Ernst Russ	917	10.701	Portugal	Madeira	Charter
Trouper	Container	Ernst Russ	868	11.404	Portugal	Madeira	Charter
Visitor	Container	Ernst Russ	862	11.181	Portugal	Madeira	Charter
Mirror	Container	Ernst Russ	803	9.344	Portugal	Madeira	Charter
Ido	Container	Ernst Russ	803	9.313	Portugal	Madeira	Charter
Rubina	Bulker	Ernst Russ	0	39.959	Portugal	Madeira	Pool
Ronnie*	Multipurpose	Ernst Russ	842	12.234	Antigua & Barbuda	St. Johns	Charter
Charlie*	Multipurpose	Ernst Russ	842	12.234	Antigua & Barbuda	St. Johns	Charter

* Erwerb der Schiffe am 23.02.2026, geplante Übergabe im März 2026.



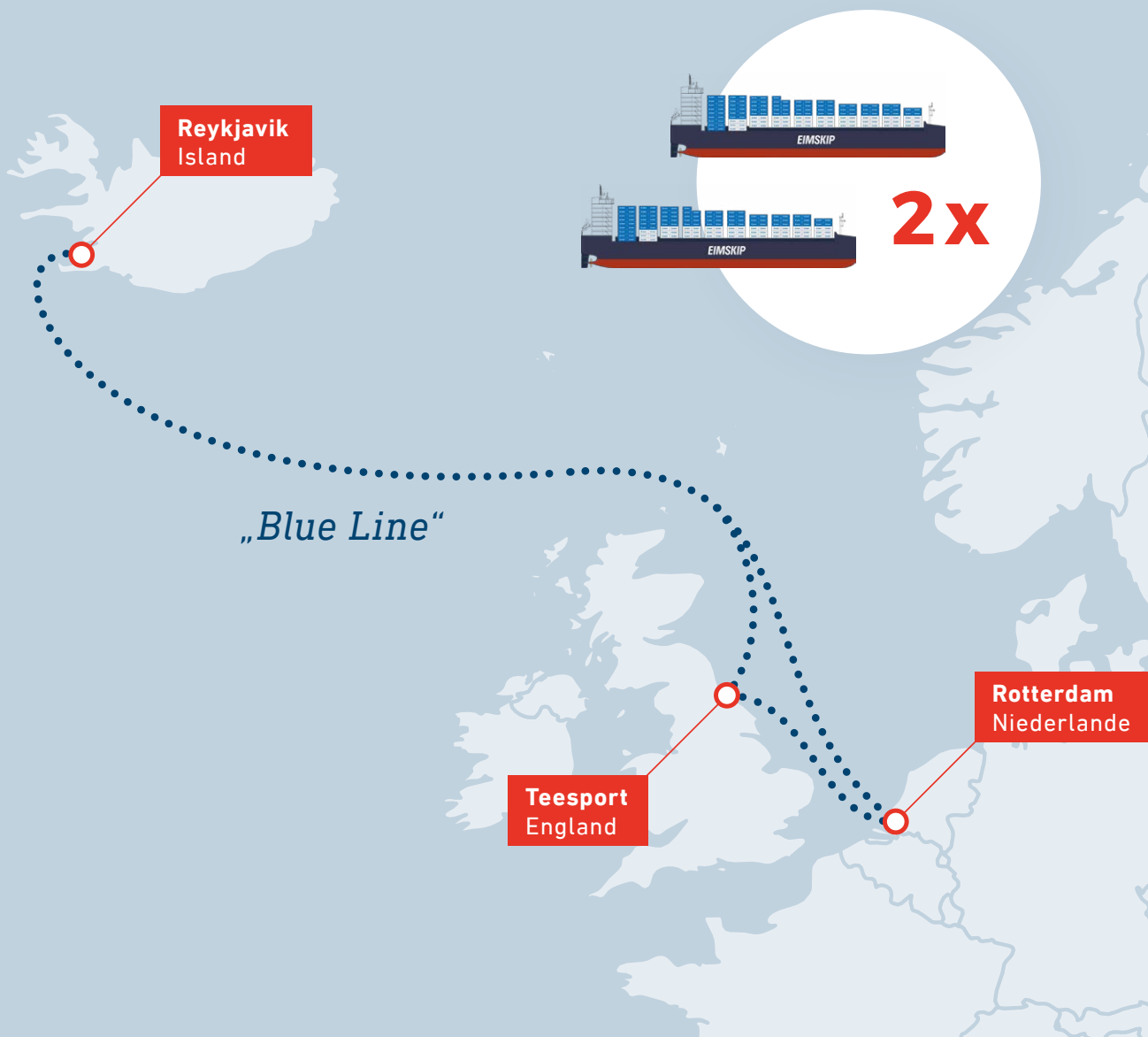
JOINT VENTURE-FLOTTE

NAME	SCHIFFSTYP	SCHIFFSEIGNER	KAPAZITÄT IN TEU	KAPAZITÄT IN DWT	FLAGGE	HEIMAT- HAFEN	BESCHÄF- TIGUNG
EF Olivia	Container	Joint Venture 1	3.091	42.200	Portugal	Madeira	Charter
EF Emira	Container	Joint Venture 1	1.710	24.106	Portugal	Madeira	Charter
EF Emma	Container	Joint Venture 1	1.710	24.095	Portugal	Madeira	Charter
EF Eldra	Container	Joint Venture 1	1.338	17.230	Portugal	Madeira	Charter
Bakkafoss	Container	Joint Venture 1	1.025	14.669	Antigua & Barbuda	St. Johns	Charter
EF Ava	Container	Joint Venture 1	698	8.168	Portugal	Madeira	Charter
Skogafoss	Container	Joint Venture 1	690	8.210	Antigua & Barbuda	St. Johns	Charter
Lodur	Container	Joint Venture 2	3.091	41.833	Antigua & Barbuda	St. Johns	Charter
Isabella B	Container	Joint Venture 3	1.036	12.878	Portugal	Madeira	Charter
Dream	Container	Joint Venture 3	803	9.341	Portugal	Madeira	Charter
Meandi	Container	Joint Venture 3	803	9.350	Portugal	Madeira	Charter
Louise Auerbach	Multipurpose	Joint Venture 4	665	12.720	Liberia	Monrovia	Charter

NEUBAUTEN

NAME	SCHIFFSTYP	SCHIFFSEIGNER	KAPAZITÄT IN TEU	KAPAZITÄT IN DWT	GEPLANTE ABLIEFERUNG	BESCHÄF- TIGUNG
tba 1	Container	Joint Venture 1	2.280	30.050	2. Halbjahr 2028	Charter
tba 2	Container	Joint Venture 1	2.280	30.050	2. Halbjahr 2028	Charter

SCHIFFSROUTEN NEUBAUTEN



SCHIFFSDATEN NEUBAUTEN

Typ
Containerer

Kapazität
2.280 TEU

Tiefgang
11,5 m

Geplante Ablieferung
2028

Länge / Breite
185,0 m / 29,4 m

Kühlcontaineranschlüsse
461

Bauwerft
China Merchants Jin Ling
Shipyard (Nanjing) Co. Ltd.

Beschäftigung
10-Jahres Charterverträge
mit Eimskip

Hybrides Antriebskonzept
Vorbereitet für den Betrieb mit konventionellen
und alternativen Kraftstoffen

NEUBAUTEN AUF DER BLUE LINE

Der globale Handel unterliegt zunehmenden strukturellen Veränderungen, die geprägt sind von geopolitischen Unsicherheiten, neuen Handelsrouten sowie steigenden Anforderungen an Effizienz und Umweltverträglichkeit. Die zwei aktuellen **Neubauten der Ernst Russ-Gruppe** – im Joint Venture mit dem isländischen Traditionsunternehmen Eimskip – sind Ausdruck einer langfristig ausgerichteten Flottenstrategie und stellen eine vorausschauende Antwort auf dieses dynamische Marktumfeld dar.

Die beiden Schiffe werden zunächst für zehn Jahre im Rahmen eines Zeitcharter-Vertrags auf der **Eimskip Blue Line** zwischen Reykjavík und Rotterdam eingesetzt. Damit stärkt Eimskip die Zukunftsfähigkeit des Island-Europa-Dienstes, während das Joint Venture planbare Einnahmen generiert und zugleich das bestehende Schiffsportfolio der Ernst Russ-Gruppe strategisch und wertsteigernd ergänzt.

Bereits im 14. und 15. Jahrhundert spielte der Export von Stockfisch, insbesondere von getrocknetem Kabeljau, eine zentrale Rolle im isländischen Außenhandel mit Kontinentaleuropa. Mit der Weiterentwicklung der Fischerei, dem Einsatz von Segelschiffen und verbesserten Konservierungsmethoden gewann dieser Handel bis ins 19. Jahrhundert weiter an Bedeutung. Island war Teil eines weit verzweigten nordatlantischen Handelsnetzes, in dem Rotterdam früh eine Schlüsselrolle als Bestimmungs- und Umschlagort für isländische Exporte einnahm. Diese historisch gewachsene Handelsbeziehung bildet bis heute das Fundament der modernen Schifffahrt zwischen Island und Kontinentaleuropa. Rotterdam hat sich zu einem zentralen europä-

schen Gateway für isländische Waren entwickelt. Nach dem Brexit gewann die direkte Verbindung zusätzlich an Bedeutung, da Fischereiprodukte ohne Umwege über das Vereinigte Königreich nach Kontinentaleuropa transportiert werden können und sich Zoll- und Transitrissen deutlich reduzieren.

Die Verbindung ist dabei seit jeher keine Einbahnstraße. Während Island hochwertige Fischereiprodukte exportiert, bildet die gegenläufige Route von Rotterdam nach Island bis heute einen zentralen Pfeiler der Landesversorgung. Über den Hafen Rotterdam gelangen Konsum- und Investitionsgüter aller Art nach Island, von Lebensmitteln darunter auch Salz als unverzichtbarer Faktor für die Haltbarmachung und den Export von Fischprodukten – Baustoffe und Industrieerzeugnisse bis hin zu Maschinen, Fahrzeugen und Ersatzteilen. Als leistungsfähiges europäisches Logistikdrehkreuz bündelt Rotterdam Warenströme aus ganz Europa und ermöglicht so eine zuverlässige und effiziente Versorgung des isländischen Marktes. Gerade für eine geografisch abgelegene Inselnation ist diese stabile Importanbindung von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Die moderne Linienverbindung zwischen Reykjavík und Rotterdam sichert damit nicht nur den Absatz isländischer Exportgüter, sondern gewährleistet zugleich die kontinuierliche Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung – eine maritime Lebensader, die Handel, Versorgungssicherheit und wirtschaftliche Stabilität verbindet.

Mit der langfristigen Charter knüpft Ernst Russ an dieses maritime Erbe an und übernimmt dauerhaft Verantwortung für eine traditionsreiche und wirtschaftlich zentrale Schifffahrtlinie.



ERNST RUSS AG

AKTIE & INVESTOR RELATIONS

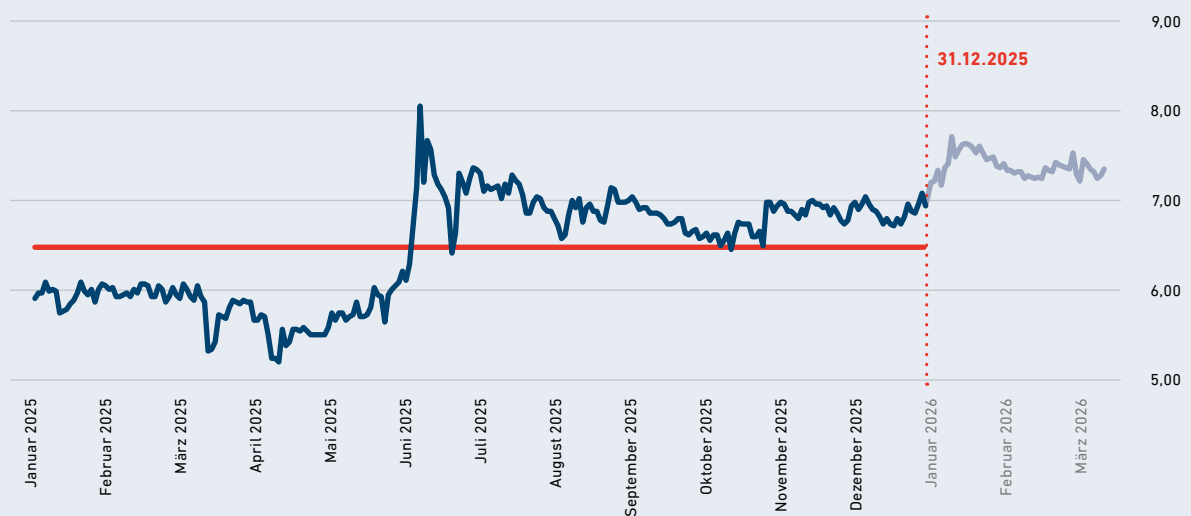
ENTWICKLUNG DER AKTIE IM JAHR 2025

Der Deutsche Leitindex DAX startete in das Börsenjahr 2025 mit einer zunächst verhaltenen, aber kontinuierlichen Aufwärtsbewegung. In den ersten Monaten des Jahres profitierte der Index von nachlassenden Inflations Sorgen und der Erwartung einer geldpolitischen Lockerung. Im weiteren Verlauf kam es zu einer ersten zyklischen Konsolidierung, die den DAX belastete. Ausgehend von diesem Zwischentief setzte eine erneute Aufwärtsbewegung ein, die von einer stabilen Entwicklung der exportorientierten Indexschwergewichte getragen wurde. In der Sommerphase geriet der Index zeitweise auf hohem Niveau unter Druck und stabilisierte sich in einer breiteren Seitwärtsbewegung. Eine ausgeprägte Jahresendrallye führte den Index ab November auf neue Jahreshochs und ließ ihn zu Anfang des neuen Jahr 2026 erstmals in seiner Geschichte die Marke von 25.000 Punkten überschreiten. Über das Jahr 2025 verzeichnete der DAX ein Kursplus von gut 23% und markierte damit das dritte Rekordjahr in Folge

mit überdurchschnittlichen Kurszuwächsen. Trotz eines weiterhin herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Umfelds entwickelte sich der DAX damit erneut robuster als viele europäische Vergleichsindizes. Durch die starke internationale Ausrichtung der Indexmitglieder sowie die hohe Gewichtung defensiver und global tätiger Unternehmen schnitt der DAX im Jahr 2025 deutlich besser ab als der US-Leitindex Dow Jones Industrial und auch als der S&P 500. Sogar mit dem technologie-lastigen Nasdaq 100 ist der deutsche Leitindex in diesem Jahr auf Augenhöhe.

Während der DAX im Jahr 2025 maßgeblich von seiner Struktur als international geprägter Large-Cap-Index profitierte, spiegelten der SDAX und der Scale All Share Index stärker die wirtschaftliche Lage kleinerer und mittlerer Unternehmen wider. Beide Indizes reagierten sensibler auf konjunkturelle Unsicherheiten, Finanzierungskosten und eine zurückhaltende

ENTWICKLUNG DER ERNST RUSS AKTIE (XETRA) IM JAHRESVERLAUF 2025 IN EUR



SCHLUSSKURS **DURCHSCHNITTSKURS (6,47 €)**

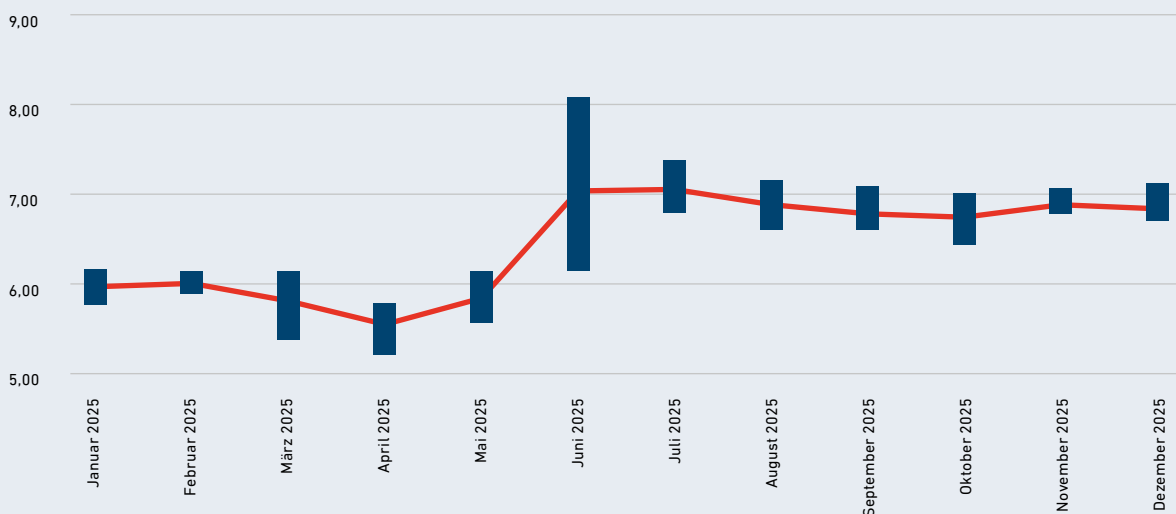
Quelle: EQS Group AG; 2026

Investitionsbereitschaft. Der SDAX, der ungeachtet der im Vergleich zu den Indexmitgliedern geringeren Marktkapitalisierung der Ernst Russ AG als Referenzindex dient, war im Jahresverlauf 2025 von einer insgesamt höheren Volatilität als der DAX geprägt. Vor diesem Hintergrund entwickelte sich die Aktie der Ernst Russ AG im Jahresverlauf 2025 vergleichsweise robust. Trotz zwischenzeitlicher Volatilität behauptete sich die Aktie besser als weite Teile des **Small-Cap-Universums** und zeigte insbesondere in Phasen erhöhter Marktschwäche Stabilität. Auch gegenüber dem Scale All Share Index, der als breiter Referenzindex für kleinere und wachstumsorientierte Unternehmen gilt, zeigte sich eine robuste Entwicklung. Während der Index insgesamt von einer zurückhaltenden Investorenstimmung gegenüber Nebenwerten geprägt war, konnte sich die Ernst Russ-Aktie somit behaupten und zeigte insgesamt eine positive, aber volatile Entwicklung.

Die **Aktie der Ernst Russ AG** startete zu Jahresbeginn bei 5,72 EUR, gab im Frühjahr zunächst leicht nach und erreichte zwischenzeitlich ihren Tiefstand bei 5,24 EUR Anfang April, bevor ab Mai eine kräftige Aufwärtsbewegung einsetzte. Im Frühsommer kletterte der Kurs deutlich und markierte Anfang Juni mit 8,06 EUR den Jahreshöchststand, gestützt durch gute operative Ergebnisse und eine verbesserte Marktstimmung. In der zweiten Jahreshälfte kam es zu Gewinnmitnahmen, sodass der Kurs wieder unter das Sommerhoch zurückfiel, sich jedoch stabil oberhalb des Jahresanfangsniveaus hielt und das Jahr bei 6,96 EUR beendete, was insgesamt eine klare Wertsteigerung gegenüber dem Jahresstart bedeutete. Der Durchschnittskurs im Jahr 2025 lag bei 6,47 EUR.

Die Anzahl der im Durchschnitt börsentäglich gehandelten Aktien belief sich dabei auf 34.563 (Vorjahr: 30.458) Stück bei einem durchschnittlichen Tagesumsatz von 199.683 EUR (Vorjahr: 147.284 EUR).

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



MONATSDURCHSCHNITT

HÖCHST-, TIEFSTKURSE

Quelle: EQS Group AG; 2026

STAMMDATEN DER ERNST RUSS-AKTIE ZUM 31.12.2025

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	ERAG (ab 2.1.2026), HXCK (bis 1.1.2026)
Reuters	ERAGk.DE (ab 2.1.2026), HXCKk.DE (bis 1.1.2026)
Bloomberg	ERAG:GR (ab 2.1.2026) HXCK:GR (bis 1.1.2026)
Common Code	022854488
Designated Sponsor	mwb fairtrade Wertpapierhandelsbank AG
Capital Markets Partner	Quirin Privatbank AG (bis 31.12.2025), Bankhaus Metzler (ab 1.1.2026)
Analysten	Montega AG, mwb Research, Quirin Privatbank AG, Bankhaus Metzler (ab 1.1.2026)

KENNZAHLEN DER ERNST RUSS-AKTIE

	2025	2024
Anzahl der Aktien zum 31.12.	33.689.311	33.689.311
Grundkapital zum 31.12. in EUR	33.689.311,00	33.689.311,00
Jahresschlusskurs in EUR (Xetra)	6,96	5,72
Höchstkurs in EUR (Xetra)	8,06	7,78
Tiefstkurs in EUR (Xetra)	5,24	3,91
Marktkapitalisierung zum 31.12. in Mio. EUR	234,5	192,7
Ergebnis je Aktie in EUR*	2,18	1,26

* Eigene Aktien werden nicht gehalten

DIVIDENDE

Die Hauptversammlung der Ernst Russ AG hat dem Gewinnverwendungsbeschluss von Vorstand und Aufsichtsrat mit klarer Mehrheit zugestimmt. Die

Auszahlung der Dividende in Höhe von 0,20 EUR pro dividendenberechtigter Stückaktie und einem Gesamtbetrag von 6,7 Mio. EUR, erfolgte am 28. Mai 2025.

ERWEITERUNG DES VORSTANDS

Herr Dr. Christopher Eilers verstärkt seit dem 1. August 2025 den Vorstand der Ernst Russ AG. Herr Dr. Eilers verfügt über langjährige Erfahrung als Geschäftsführer im Bereich Investment Management und Asset Finanzierung. Seitdem leitet er als Chief Financial Officer das Unternehmen gemeinsam mit dem Chief Commercial Officer Joseph Schuchmann. Beide Vorstände fungieren neben ihren Zuständigkeitsbereichen als Co-CEOs. Beide Vorstände haben im Jahr 2025 Aktien der Ernst Russ AG erworben und damit ihr Kommitent zum Unternehmen untermauert.

Alle **Director's Dealings** sind unter folgendem Link abrufbar:

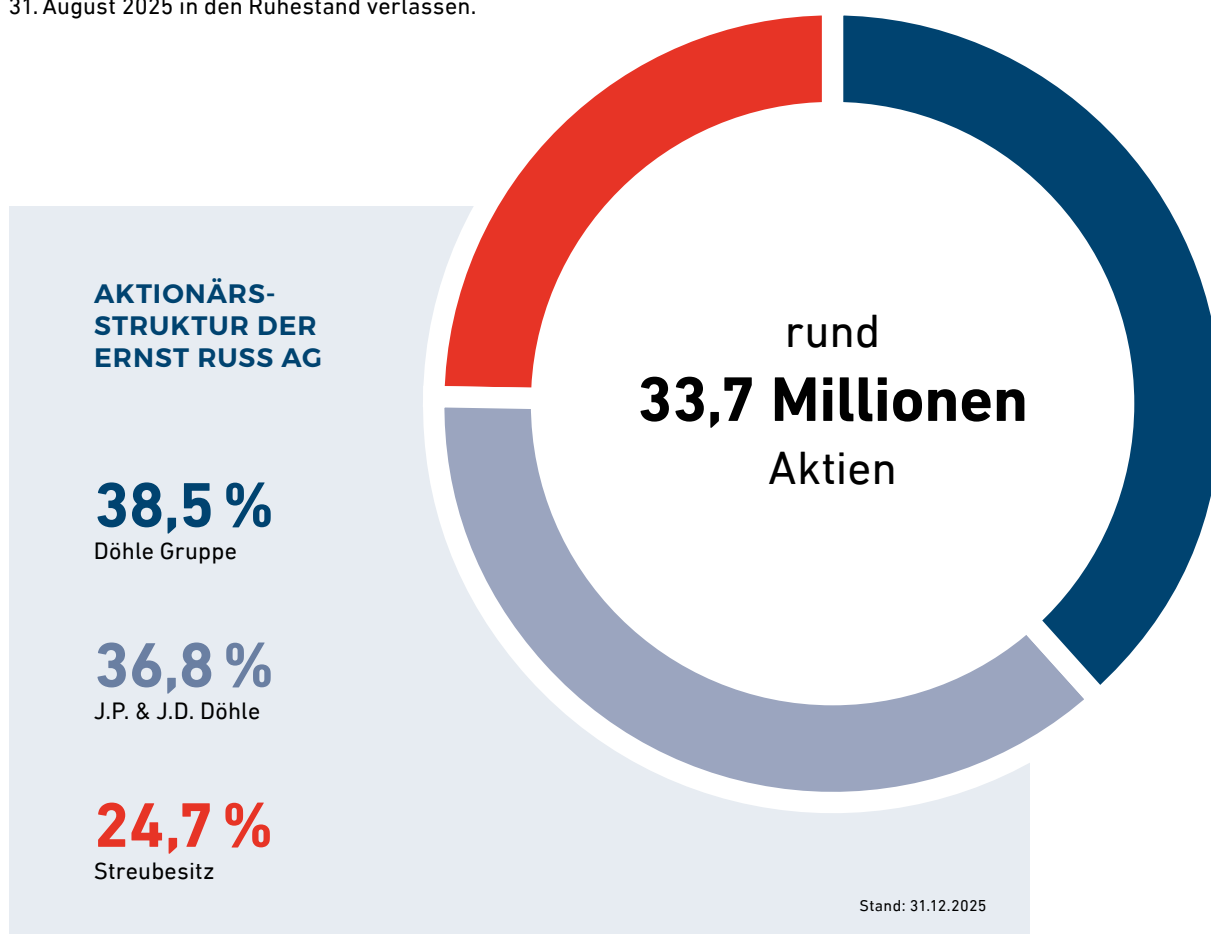


<https://www.ernst-russ.de/de/investor-relations/managers-transactions.html>

AUFSICHTSRATSWAHLEN

Durch Beschlussfassung der ordentlichen Hauptversammlung der Ernst Russ AG vom 23. Mai 2025 wurde Herr Harald Christ als Aufsichtsrat wiedergewählt. Für den nicht mehr kandidierenden Herrn Robert Lorenz-Meyer wurde Herr Jan Peter Döhle in den Aufsichtsrat gewählt. Herr Harald Christ wurde vom Aufsichtsrat erneut als deren Vorsitzender und Herr Jan Döhle als sein Stellvertreter gewählt. Gemeinsam mit Herrn Jochen Döhle und Herrn Ingo Kuhlmann bilden sie das Aufsichtsgremium der Ernst Russ AG.

Herr Robert Gärtner hat das Unternehmen zum 31. August 2025 in den Ruhestand verlassen.



STEIGERUNG DER INVESTOR RELATIONS-MAßNAHMEN

Im Berichtsjahr haben wir unsere Investor Relations-Aktivitäten deutlich ausgebaut und den Kapitalmarkt konsequent in den Mittelpunkt gestellt. Durch verstärkte Kommunikationsmaßnahmen und eine proaktivere Ansprache von Investoren konnten wir den Austausch mit dem Finanzmarkt weiter intensivieren. Transparenz und Verlässlichkeit bleiben dabei die Basis unserer Kapitalmarktkommunikation.

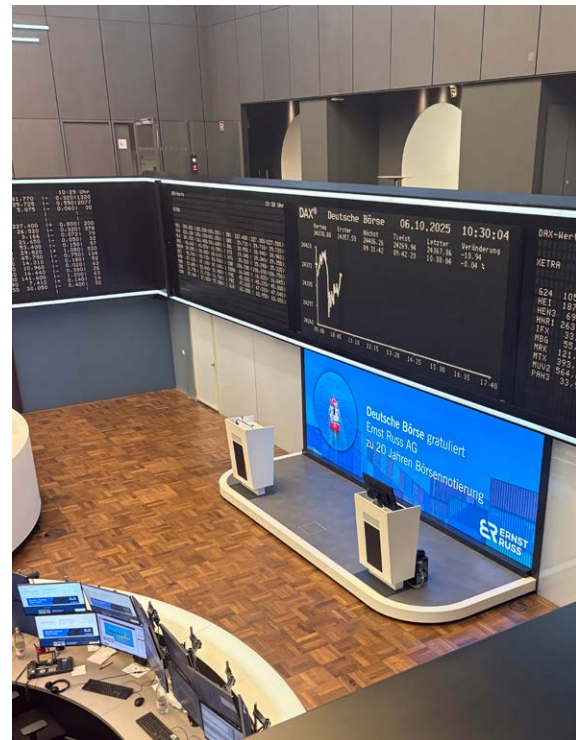
ERWEITERUNG DER RESEARCH COVERAGE

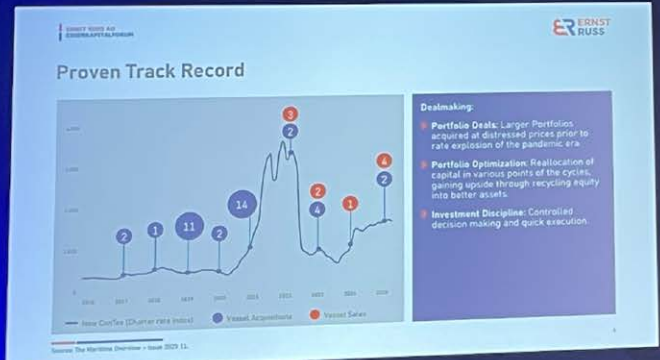
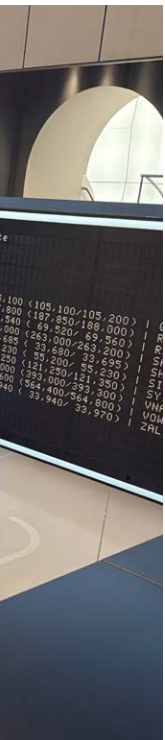
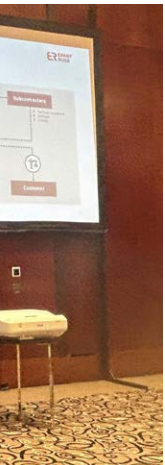
Im Berichtsjahr wurde die Research Coverage maßgeblich ausgebaut. Statt bislang nur eines analysierenden Instituts begleiten nun insgesamt vier Research-Häuser das Unternehmen. Zuletzt hat das Bankhaus Metzler seine Initialstudie zur Ernst Russ AG veröffentlicht. Diese Erweiterung erhöht die Sichtbarkeit am Kapitalmarkt deutlich, sorgt für eine breitere analytische Perspektive und stärkt die Transparenz für bestehende und potenzielle Investoren.

Alle **Research-Berichte** können Sie unter folgendem Link abrufen:



<https://www.ernst-russ.de/de/investor-relations/research-berichte.html>





FOLGEN SIE UNS AUF LINKEDIN!



Blieben Sie stets auf dem Laufenden über Unternehmensnachrichten und aktuelle Entwicklungen aus der maritimen Welt. Wir freuen uns darauf, unsere Erfahrungen, Einblicke und Perspektiven mit Ihnen zu teilen und den fachlichen Austausch innerhalb der Branche zu fördern.

KAPITALMARKTKONFERENZEN UND ROADSHOWS

Im Berichtsjahr haben wir unsere Präsenz auf Investorenkonferenzen deutlich erhöht und eine europäische Kapitalmarkt-Tour absolviert. Mit Stationen in Paris, Wien, München und Frankfurt sowie ergänzenden virtuellen Formaten konnten wir den Austausch mit bestehenden und potenziellen Investoren maßgeblich ausbauen und unsere Strategie einem breiteren Publikum vorstellen. Selbstverständlich waren wir auch in unserer Heimatstadt Hamburg präsent, um den Dialog mit lokalen Stakeholdern zu stärken und die Sichtbarkeit des Unternehmens weiter zu fördern.

BÖRSENJUBILÄUM

Am 6. Oktober 2025 feierte die Ernst Russ AG ihr 20-jähriges Börsenjubiläum. Die beiden Vorstände Dr. Christopher Eilers und Joseph Schuchmann nutzten diese Gelegenheit, um das Parkett der Börse Frankfurt zu besuchen.

WEITERE PUBLIKATIONEN

Neben den turnusmäßigen Finanzberichten stellt die Ernst Russ AG seit dem Beginn des Jahres 2025 ihren Aktionärinnen und Aktionären zusätzlich eine quartalsweise Investorenpräsentation mit Zahlen, Daten und Fakten, einem Marktüberblick sowie Perspektiven der Unternehmensgruppe zur Verfügung:



<https://www.ernst-russ.de/de/investor-relations/presentationen.html>

Auch unsere Berichterstattung zu den Quartalen haben wir um zusätzliche Informationen erweitert.

ÄNDERUNG BÖRSENKÜRZEL

Im Zuge der strategischen Weiterentwicklung unseres Unternehmens seit dem Börsengang im Jahr 2005 haben wir auch unser Börsenkürzel angepasst. Zum 2. Januar 2026 wurde das bisherige Kürzel **HXCK** durch **ERAG** ersetzt. Dieser Schritt unterstreicht unseren Anspruch, die gesteigerten Investor Relations-Aktivitäten sichtbar am Kapitalmarkt zu verankern und unsere Präsenz gegenüber bestehenden und potenziellen Investoren weiter zu stärken. Das neue Kürzel erhöht die Wiedererkennbarkeit unserer Marke, schafft zusätzlich Klarheit und unterstützt unsere Ausrichtung auf eine transparente, moderne und zukunftsorientierte Kapitalmarktkommunikation.

WARUM ERNST RUSS?

PURE PLAY-SCHIFFFAHRT

Fokus auf Schifffahrtsinvestments mit direktem Marktzugang zu globalen Märkten und zentralen Segmenten.

ATTRAKTIVE BEWERTUNG

Marktbasierte Bewertungen deuten auf erhebliches Aufwärtspotenzial hin.

SOLIDE FINANZIELLE BASIS

Robuste Bilanz, geringe Verschuldung und hohe finanzielle Effizienz.

NEUE PORTFOLIO-STRATEGIE

Risikodiversifizierter Portfolioansatz mit bereits eingeleiteten ersten Schritten – für steigende Stabilität.

MARITIME TRADITION & PARTNERSCHAFTEN

Über 130 Jahre Erfahrung, starke Branchenverbindungen und konsequente Qualitätssicherung.

STARKE AKTIONÄRE & TRANSPARENZ

Großaktionäre sichern Stabilität und Orientierung; die Börsennotierung in Deutschland gewährleistet Transparenz.

ERFAHRENES MANAGEMENT

Neu aufgestelltes Führungsteam treibt strategisches Wachstum und langfristige Wertschöpfung voran.

SCHLANK & DIGITAL

Agile, effiziente und technologiegestützte Strukturen und Prozesse unterstützen kontinuierliche Weiterentwicklung.

FINANZKALENDER 2026*

<p>APRIL</p> <p>14</p> <p>Metzler Small Caps Conference (Frankfurt)</p>	<p>APRIL</p> <p>22</p> <p>MKK – Münchner Kapitalmarkt Konferenz</p>	<p>MAI</p> <p>28</p> <p>Veröffentlichung Drei-monatsbericht 2026 & Earnings Call</p>
<p>JUNI</p> <p>04</p> <p>Hauptversammlung 2026 (virtuell)</p>	<p>JUNI</p> <p>23</p> <p>Scale Summit (virtuell)</p>	<p>JUNI</p> <p>24</p> <p>mwb inspired (Frankfurt)</p>
<p>AUGUST</p> <p>25</p> <p>Veröffentlichung Halbjahresbericht 2026 & Earnings Call</p>	<p>AUGUST</p> <p>26</p> <p>Hamburger Investorentage (HIT)</p>	<p>NOVEMBER</p> <p>12</p> <p>Veröffentlichung Neun-monatsbericht 2026 & Earnings Call</p>
<p>NOVEMBER</p> <p>23–25</p> <p>Eigenkapitalforum (Frankfurt)</p>	<p>MORE TO COME</p> <p>...</p>	<p> ONLINE Finanzkalender</p>

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

1.

KONZERNLAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

1.1. Grundlagen des Konzerns	27
I. Geschäftstätigkeit	27
II. Wirtschaftsbericht	31
1.2. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	34
I. Vermögenslage	34
II. Finanzlage	38
III. Ertragslage	39
IV. Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf	42
1.3. Personal	42
1.4. Chancen- und Risikobericht	43
I. Risikomanagementsystem	43
II. Chancenbericht	45
III. Risikobericht	49
1.5. Prognosebericht	56

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.

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 besitzt zum 31. Dezember 2025 eine Flotte von 25 (Vorjahr: 29) Schiffen („Gesamtflotte“). Von den 25 Schiffen werden 13 Schiffe ohne Investmentpartner („ER-Flotte“) und zwölf Schiffe gemeinsam mit Joint Venture-Partnern („Joint Venture-Flotte“) von der ER-Gruppe gehalten. Die ER-Gruppe hält auch bei der Joint Venture-Flotte die Beteiligungsmehrheit. Dieses Beteiligungsportfolio setzt sich überwiegend aus Containerschiffen der Größenklassen von 700 bis 4.200 TEU zusammen und wird ergänzt um ein größeres Containerschiff mit 13.400 TEU sowie einen Handysize-Bulker mit 39.959 dwt und ein Multipurpose-Schiff mit rund 13.000 dwt. Ferner hat die ER-Gruppe gemeinsam mit einem Joint-Venture-Partner zwei Containerschiffe bestellt, die im Jahr 2028 abgeliefert werden sollen. Darüber hinaus managt die ER-Gruppe vier (Vorjahr: vier) RoRo-Fähren („Roll on Roll off“), an deren Schiffsgesellschaften sie Beteiligungen hält. Ferner hat die ER-Gruppe im Geschäftsjahr 2026 zwei Multipurpose-Schiffe erworben.

Zu den zentralen Aktivitäten des Unternehmens zählen der strategische An- und Verkauf von Schiffen bei entsprechender Marktattraktivität, die Strukturierung und Umsetzung der jeweiligen Finanzierungen sowie die Sicherstellung hoher Qualitäts- und Leistungsstandards im laufenden Schiffsbetrieb. Das technische Management, das Crewmanagement sowie weitere operative Dienstleistungen werden an spezialisierte externe Dienstleister vergeben. Dieses Geschäftsmodell gewährleistet eine klare strategische Fokussierung, hohe Skalierbarkeit und Unabhängigkeit von technischen Einzelspezialisierungen und ermöglicht es, Investitions- und Portfoliobeschlüsse strikt nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu treffen.

Die ER-Gruppe übernimmt regelmäßig selbst die vollumfängliche kaufmännische Betreuung. Dies umfasst

auch die Prüfung und Überwachung sämtlicher Verträge und der Zahlungsströme sowie eine Budgetkontrolle, 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.

Die ER-Gruppe verfolgt 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 auf dem Ausbau eines ausgewogenen Schiffsportfolios unterschiedlicher Segmente, Größe und Beschäftigungsdauer. Während die Bestandsflotte überwiegend aus Containerschiffen besteht, werden auch Investitionsmöglichkeiten in andere Handelsschiff-Segmente, wie zum Beispiel Bulker, Multipurpose-Schiffe und Tanker, geprüft. Das Ziel ist es dabei, eine nachhaltige Flotte mit einer ausgewogenen Risikosteuerung hinsichtlich der Charterer der Schiffe, der Laufzeiten der Beschäftigung und der relevanten Segmente 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 Services tätig. Die Steuerung, die Planung und das Reporting der Unternehmensgruppe durch das Management erfolgt anhand dieser Segmente.

SHIPPING

Das Segment Shipping bildete im Berichtsjahr 2025 den Kernbereich der Geschäftsaktivitäten der ER-Gruppe. Dieses Segment umfasst den Betrieb der eigenen und der im Mehrheitsbesitz befindlichen Schiffe. Hierunter fallen insbesondere die Chartererinnahmen dieser Schiffe sowie deren Betriebs- und Finanzierungskosten.

Insgesamt betreibt die ER-Gruppe zum 31. Dezember 2025 eine Flotte von 25 (Vorjahr: 29) vollkonsolidierten Schiffen. 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 vier Schiffe der Classic Panamax-

Klasse, zwei Schiffe der Sub-Panamax-Klasse sowie sieben der Handy-Klasse zur Flotte der ER-Gruppe. Außerdem befinden sich neun Feeder-Containerschiffe im Mehrheitsbesitz der ER-Gruppe. Neben den vorgenannten 23 Containerschiffen zählen ein Handysize-Bulker mit einer Tragfähigkeit von 39.959 dwt sowie ein Multipurpose-Schiff mit rund 13.000 dwt zur Gesamtflotte. Ferner sind vier RoRo-Fähren mit jeweils 1.600 sogenannten Lane Metern (Spurenmeter) im Management der ER-Gruppe.

Die ER-Gruppe verfolgt das Ziel, ihre Beteiligungsstruktur sukzessive, sofern wirtschaftlich sinnvoll, zu vereinfachen, um die Effizienz und Transparenz sowie damit die Kapitalmarktfähigkeit weiter zu erhöhen. Zur Erreichung dieses Ziels wurden im Geschäftsjahr 2025 diverse Maßnahmen umgesetzt.

Es erfolgten Anteilsaufstockungen bei zehn Schiffsgesellschaften, die im Besitz von insgesamt elf Schiffen sind. Im ersten Halbjahr wurden die Anteile von rund 73 % auf 99 % an der Schiffsgesellschaft, die das 3.091 TEU-Containerschiff MS Hebe und den Bulker MS Rubina betreibt, erhöht. Darüber hinaus erfolgte ebenfalls im ersten Halbjahr eine Anteilserhöhung von 51 % auf 99 % bei der Schiffsgesellschaft, die das 4.178 TEU-Containerschiff MS Venetia betreibt. Im zweiten Halbjahr wurden bei sechs Einschiffsgesellschaften (MS Faith, MS Ido, MS Mirror, MS Trouper, MS Visitor, MS ESL Winner) die Anteile des Joint Venture-Partners übernommen und bei zwei weiteren Schiffsgesellschaften (MS Dream, MS Meandi) wurden die Anteile weiter aufgestockt.

Parallel dazu hat die ER-Gruppe sämtliche Kommanditanteile an der Schiffsgesellschaft (ER Anteil: 51 %), die das 6.589 TEU-Containerschiff MS ESL Wasl betreibt, im ersten Halbjahr veräußert. Zudem wurden das 868 TEU-Containerschiff MS Andante (ER Anteil: 51 %) und das 1.338 TEU-Containerschiff MS EF Elena (ER-Anteil 52 %) im Berichtsjahr veräußert. Zu den finanziellen Auswirkungen der genannten Transaktionen siehe die Ausführungen in Abschnitt 1.2 „Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns“.

Bei der MS Solong kam es im März 2025 zu einer Kollision mit einem weiteren Schiff. Aufgrund der Einstufung als wirtschaftlicher Totalschaden wurde das Schiff im August 2025 an eine belgische Recyclingwerft veräußert.

Die oben genannten Transaktionen führten zur erheblichen Reduzierung nicht-strategischer Minderheitsbeteiligungen. So wurde die ER-Flotte innerhalb des abgelaufenen Geschäftsjahres von vier auf 13 Schiffe erhöht.

Im strategischen Joint Venture mit dem isländischen Transportunternehmen Eimskip hat die ER-Gruppe

im September 2025 mit der China Merchants Jin Ling Shipyard (Nanjing) Co. Ltd. Schiffsbauverträge über zwei 2.280 TEU-Containerschiffe abgeschlossen. Die beiden Schiffe sind „Dual-fuel-ready“, d. h., mit einem Antrieb ausgerüstet, der für LNG und Methanol vorbereitet ist und die Einhaltung künftiger Treibstoffstrategien sicherstellt. Die Ablieferung der Neubauten ist für die zweite Jahreshälfte 2028 vorgesehen. Die Neubauten werden zunächst für zehn Jahre im Rahmen eines Zeitcharter-Vertrags auf der Eimskip Blue Line zwischen Reykjavik und Rotterdam eingesetzt. Das Projekt wird durch eine Kombination aus Eigen- und Fremdkapital finanziert.

Regulatorische Neuerungen

Zum 1. Januar 2025 ist die FuelEU-Verordnung in Kraft getreten, nach der Schiffe über 5.000 BRZ (=Bruttoreaumzahl) die Treibhausgasintensität der an Bord genutzten Energie bis zum Jahr 2050 schrittweise um 80 % verringern müssen (im Vergleich zum Jahr 2020). Ähnlich wie beim Emissionshandel zählen Hafenanläufe aus einem EU-Hafen in einen anderen EU-Hafen zu 100 % und Anläufe aus einem Drittlandhafen in einen EU-Hafen und umgekehrt zu 50 %. Ferner regelt FuelEU Maritime, dass Container- und Passagierschiffe ab dem Jahr 2030 in großen EU-Häfen ihren gesamten Strombedarf durch Landstrom abdecken müssen. Für kleinere EU-Häfen gilt diese Regelung ab dem Jahr 2035, sofern Landstrom verfügbar ist. Es bestehen die Möglichkeiten, die Anforderungen der FuelEU-Verordnung für eine Flotte von Schiffen zu erfüllen (sogenanntes Pooling) sowie des Ansparens und Ausleihens von Erfüllungsüberschüssen.

Zur Umsetzung dieser ambitionierten Regelungen hat die ER-Gruppe diverse Maßnahmen implementiert. Dazu zählt im ersten Schritt eine umfassende Analyse zur Bewertung der Emissionsintensität ihrer Flotte. Auf dieser Basis wurde ein digitales Monitoring-System implementiert, das kontinuierlich den Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen pro Reise erfasst. Ferner werden die Charterverträge um spezifische FuelEU Maritime-Klauseln erweitert. Diese Regeln umfassen u. a. die Bereitstellung alternativer, konformer Kraftstoffe (z. B. Biofuel), die Kostenteilung bei Sanktionszahlungen und klar definierte Verantwortungsgrenzen bei Verstößen gegen die Verordnung. Zusätzlich finden Gespräche mit Partnern zum Poolen von Schiffen und somit zur Kostenteilung für alternative Kraftstoffe und zur Risikominimierung der Strafzahlungen statt. Die finanziellen Auswirkungen hängen von den Regelungen der Charterverträge ab. Da für einen Großteil der Gesamtflotte entsprechende Klauseln vereinbart sind und Kosten von Charterern getragen werden, sind die finanziellen Auswirkungen für die ER-Gruppe gering.

Operativer Schiffsbetrieb

Aus der Gesamtflotte absolvierten im Geschäftsjahr 2025 zwei (Vorjahr: drei) Schiffe, die MS Rome Express und die MS Trouper, die turnusgemäße Klasseerneuerung – ohne Beanstandungen. Für die Gesamtflotte werden regelmäßig die nach Hersteller-vorschriften 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, zum Teil unter Kostenbeteiligung des Charterers, in effizientere Propeller investiert sowie Silikonanstriche zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aufgetragen.

Von 9.722 möglichen Einsatztagen war die Gesamtflotte an 9.512 Tagen (97,8 %, Vorjahr: 96,5 %) einsatzfähig. In der Prognose des Geschäftsberichtes 2024 für das Jahr 2025 wurde von einer Auslastung in Höhe von rund 95 % ausgegangen. Die technischen Ausfallzeiten von 2,2 % (Vorjahr: 3,5 %) waren insbesondere auf 59 Tage (Vorjahr: 52 Tage) für planmäßige Werftaufenthalte von zwei Schiffen (Vorjahr: zwei Schiffe) sowie auf die außerplanmäßige Ausfallzeit von 151 Tagen (Vorjahr: 324 Tage) von insbesondere zwei Schiffen zurückzuführen: Die MS Lodur verzeichnete aufgrund eines ungeplanten Werftaufenthalts im Jahr 2025 rund 59 Ausfalltage. Am 10. März 2025 kam es zu einer Kollision zwischen der MS Solong und einem weiteren Schiff. Hierauf entfallen 21 Ausfalltage. Seit Anfang April 2025 wird die MS Solong aufgrund des wirtschaftlichen Total-schadens nicht mehr in der Beschäftigungsstatistik aufgeführt. Die MS Solong wurde an eine belgische Recyclingwerft veräußert und im August 2025 an diese übergeben. Die finanziellen Auswirkungen werden in der Vermögenslage beschrieben.

Darüber hinaus kam es bei vier Schiffen im Zusammenhang mit Eigner- und/oder Charterwechseln zu beschäftigungslosen Zeiten von insgesamt 17 Tagen. Damit lagen die tatsächlichen Betriebstage bei insgesamt 9.495 (Vorjahr: 10.338). Dies entspricht einer Auslastung der Gesamtflotte von 97,7 % (Vorjahr: 96,4 %).

Im Geschäftsjahr 2025 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 Schiffsflotte entwickelte diversifizierte Beschäftigungskonzept ist auf eine nachhaltige und dauerhafte Absicherung der Einnahmen ausgerichtet. Im Geschäftsjahr 2025 umfasste die Gesamtflotte durchschnittlich 27 Schiffe, von denen wir in einem uneinheitlichen Marktumfeld sechzehn Schiffe neu verchartern konnten. Im Verlauf des Jahres 2025 haben sich die durchschnittlich erzielten Einnahmen von rund 16.875 USD pro Tag im Januar 2025 auf rund 19.551 USD pro Tag im Dezember 2025 erhöht. Über das gesamte Jahr 2025 hinweg konnten Einnahmen von durchschnittlich 18.135 USD pro Tag erzielt werden. Dies entspricht einer Zunahme von 3,9 % im Vergleich zum Vorjahreswert von 17.457 USD pro Tag. Die durchschnittliche Restlaufzeit der Charterverträge der Gesamtflotte betrug zum 31. Dezember 2025 18,5 Monate auf Basis der minimalen bzw. 20,7 Monate auf Basis der maximalen Vertragslaufzeit (31. Dezember 2024: 13,7 bzw. 15,8 Monate). Unter Berücksichtigung der beiden sich im Bau befindlichen Containerschiffen beträgt die durchschnittliche Restlaufzeit der Charterverträge 26,0 Monate auf Basis der minimalen bzw. 28,0 Monate auf Basis der maximalen Vertragslaufzeit.

Zum 31. Dezember 2025 sind zehn Schiffe der Gesamtflotte mittelfristig und weitere sechs Schiffe langfristig verchartert. Acht Schiffe sind per 31. Dezember noch mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten verchartert. Ein Schiff erzielt weiterhin Erlöse aus einem Chartereinnahmepool. Mit Ablauf des 31. März 2025 sind zwei Schiffe und per 1. Juni 2025 ist ein weiteres Schiff aus einem Chartereinnahmepool aufgrund dessen Auflösung ausgetreten.

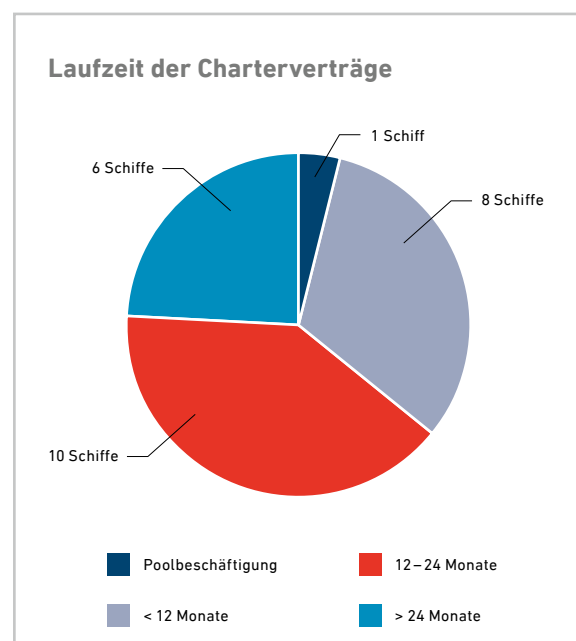


Abbildung 1: Laufzeit der Charterverträge der Gesamtflotte zum 31.12.2025

MANAGEMENT SERVICES

In diesem Segment wird insbesondere das Assetmanagement für die Gesamtflotte der ER-Gruppe abgebildet. Neben dem kommerziellen Management der Schiffe umfassen die Leistungen des Assetmanagements auch die Sicherstellung und Kontrolle einer qualitativ hochwertigen Arbeit bei unseren Subdienstleistern („Manage-the-Manager“-Ansatz). Darüber hinaus übernimmt die ER-Gruppe für einen Teil der Flotte Bereederungstätigkeiten, von denen einzelne Leistungsbestandteile wiederum an Subdienstleister untervergeben werden.

Im Vorjahr gehörte zu diesem Segment auch der Bereich Crewing für vier Schiffe. Die nicht zum Kerngeschäft gehörende Crewing-Gesellschaft der ER-Gruppe wurde im Berichtsjahr veräußert, so dass diese Dienstleistung zum aktuellen Zeitpunkt nicht mehr von der ER-Gruppe angeboten wird.

OTHER SERVICES

Die Zentral-Funktionen der ER-Gruppe werden im Segment Other Services dargestellt. Das Segment umfasst insbesondere Erträge aus Geschäftsbesorgungsverträgen und übrige Dienstleistungen. Das Segment Other Service übernimmt darüber hinaus die Akquisition und Strukturierung von Finanzierungen zur Unterstützung des Segments Shipping.

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 quartalsweise 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 2025 verwiesen.



II. WIRTSCHAFTSBERICHT

In diesem Abschnitt werden die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie die Marktentwicklungen auf dem Schifffahrtsmarkt im Berichtsjahr 2025 dargestellt.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Das Jahr 2025 verdeutlichte einmal mehr die hohe Anpassungsfähigkeit der Weltwirtschaft in einem dauerhaft volatilen Umfeld. Eine historisch außergewöhnliche Zahl paralleler Konflikte belastete Handelsströme, Investitionsentscheidungen und Lieferketten. Der anhaltende Krieg in der Ukraine, die zunehmende militärische und rhetorische Zuspitzung im Umfeld Taiwans, die fragile Sicherheitslage im Nahen Osten sowie ein intensiviertes machtpolitisches Engagement der USA in Lateinamerika erzeugten ein Klima permanenter Unsicherheit. Für die Schifffahrt bedeutete dies steigende Versicherungsprämien, Umroutungen, operative Ineffizienzen und erhöhte Volatilität. Zudem sorgten die USA durch bestehende und potenziell neue Zölle sowie durch weitere Hafengebühren gegenüber China für zusätzliche systemisch riskante Belastungen.

Trotz dieser komplexen geo- und handelspolitischen Rahmenbedingungen setzte sich das globale Wirtschaftswachstum moderat fort. Nach der jüngsten Prognose des Internationalen Währungsfonds (IWF) hat das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2025 um rund 3,3% zugelegt (World Economic Outlook (WEO), Update). Auch der internationale Handel blieb 2025 robust. Getragen von steigenden Investitionen in Technologie und KI, vor allem in Nordamerika und Asien, sowie unterstützenden fiskalischen und monetären Impulsen wuchs der Handel deutlich. Nach Schätzungen der UN Trade and Development (UNCTAD) dürfte das globale Handelsvolumen 2025 erstmals über 35 Bio. USD liegen (+7% gegenüber 2024). Wesentliche Impulse kamen aus Schwellen- und Entwicklungsländern, insbesondere durch den um rund 8% gewachsenen Süd-Süd-Handel, während die Handelsdynamik der USA dämpfend wirkte.

Parallel zu diesen realwirtschaftlichen Entwicklungen stand die Geldpolitik im Zeichen der Stabilisierung der wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen. Vor diesem Hintergrund leitete die US-Notenbank Federal Reserve (Fed) im September 2025 eine geldpolitische Lockerung ein und senkte den Leitzins um 75 Basispunkte, so dass er zum Jahresende 2025 bei 3,50% bis 3,75% lag.

Auch die Europäische Zentralbank (EZB) setzte ihren Lockerungskurs fort und senkte die Leitzinsen Anfang

Juni 2025 um 25 Basispunkte. Der Einlagenzins lag anschließend bei 2,00%. Ab Juni 2025 legte die EZB eine Zinspause ein, da sich die Inflation im Euroraum nahe dem mittelfristigen Zielwert von 2% bewegte und die wirtschaftliche Entwicklung moderat ausfiel. In der Folge belief sich die jährliche Gesamtinflation in den G20-Volkswirtschaften im Jahr 2025 nach Angaben der OECD auf rund 3,4%, während die globale Gesamtinflation mit geschätzten 4,1% ebenfalls einen nachlassenden Inflationsdruck widerspiegelte.

Der Euro-Referenzkurs der EZB gegenüber dem US-Dollar lag im Jahresdurchschnitt 2025 bei 1,1300 USD je EUR und damit über dem Vorjahreswert von 1,0824 USD je EUR. Auch zum Jahresende wertete der Euro deutlich auf: Der Schlusskurs stieg um 13,1% von 1,0389 USD je EUR zum Ende des Jahres 2024 auf 1,1750 USD je EUR zum 31. Dezember 2025. Ein wesentlicher Teil der Erlöse, insbesondere aus der Vercharterung der Schiffe, ein bedeutender Anteil der operativen Kosten sowie Investitions- und Desinvestitionstransaktionen werden in US-Dollar abgewickelt. Dadurch besteht eine weitgehende Währungskongruenz zwischen Zahlungsströmen auf Einnahmen- und Ausgabenseite. Diese natürliche Absicherung („Natural Hedge“) reduziert die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen zwischen US-Dollar und der Berichtswährung (Euro) des Konzerns auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Verbleibende Währungsrisiken können sich insbesondere aus zeitlichen Verschiebungen von Zahlungsströmen, nicht US-Dollar-denominierten Ertrags- und Kostenbestandteilen oder bilanziellen Bewertungstichtageffekten ergeben.

SCHIFFFAHRTSMÄRKTE

Trotz anhaltender geopolitischer Unsicherheiten zeigten sich die Schifffahrtsmärkte im Jahr 2025 robust und gewannen in der zweiten Jahreshälfte deutlich an Dynamik. Insgesamt wuchs der globale seegestützte Handel um 1,1% auf rund 12,9 Mrd. Tonnen. Ein wesentlicher Einflussfaktor blieb die fortgesetzte Umleitung von Verkehren über das Kap der Guten Hoffnung infolge anhaltender geopolitischer Unsicherheit im Bereich der Suezpassage. Obwohl zum Jahresende über einen Zeitraum von mehr als 100 Tagen kein Handelsschiff im Golf von Aden angegriffen wurde, verzeichnete der Verkehr durch den Suezkanal keine nennenswerte Belegung. Nach Angaben der Schifffahrtsorganisation BIMCO lag das Schiffsverkehrsaufkommen in der ersten Woche des Jahres 2026 weiterhin rund 60% unter dem Niveau des Vergleichszeitraums 2023.

Innerhalb der Segmente der internationalen Handelsschifffahrt zeigte sich ein heterogenes Bild. Besonders stark entwickelte sich die für die ER-Gruppe relevante



Containerschifffahrt, getragen von hohen Transportvolumina. Der Containerhandel wuchs 2025 um 4 %. Starke chinesische Exporte nach Europa, Südostasien und in den globalen Süden kompensierten dabei die schwächere Entwicklung auf den transpazifischen Routen.

Trotz US-Zöllen von bis zu 145 % erreichten chinesische Häfen im Jahr 2025 einen neuen Rekord: Mit insgesamt 350 Mio. TEU lag der Umschlag von Chinas Häfen um 5,4 % über dem Vorjahr (siehe Abbildung 2) und markierte das höchste jemals erreichte Umschlagsvolumen

Chinas. Auf globaler Ebene wurde die Nachfrage nach Containerschiffen zudem durch ausgleichende Entwicklungen auf den Handelsrouten gestützt. Besonders deutlich zeigte sich dies auch im kräftigen Anstieg der Exporte aus Fernost, angeführt von China, in eine Reihe von Entwicklungsmärkten wie nach Südamerika (geschätzt von Clarksons +14 % im Jahr 2025) und Afrika (+25%). Insgesamt sind nach Clarksons auch die Fern Ost-Europa-Verkehre um rund 9 % gewachsen, da chinesische Exporteure Waren vom US-Markt umgelenkt haben und sich die europäische Wirtschaft widerstandsfähiger zeigte als zunächst erwartet.

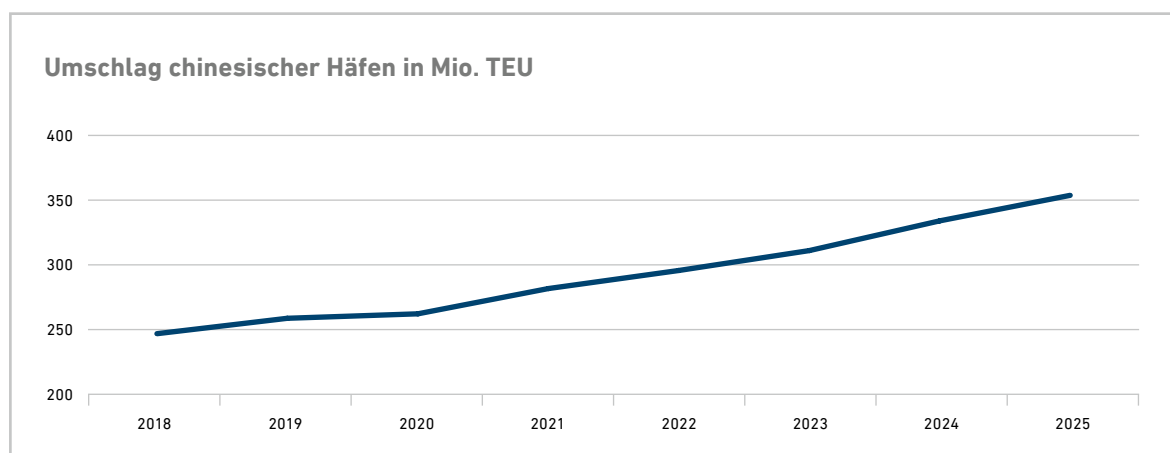


Abbildung 2: Umschlag chinesischer Häfen (Quelle: Clarksons)

Der Chartermarkt der Containerschifffahrt präsentierte sich 2025 auf einem anhaltend hohen Niveau. Über nahezu alle Schiffsgrößen hinweg wirkte das weiterhin knappe Angebot an verfügbarer Chartertonnage und die starke Nachfrage stabilisierend, selbst vor dem Hintergrund deutlich rückläufiger Frachtraten. Diese Entwicklung schlug sich in den Charterindizes nieder: Der Containership Timecharter Rate Index von Clarksons lag Mitte Januar 2026 bei 199 Punkten und damit rund 11 % über dem Vorjahresniveau. Der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS) herausgegebene New ConTex zeigte sich über weite Teile des Jahres stabil und schloss 2025 mit 1.485 Punkten ab – ein Plus von rund 6 % gegenüber dem Vorjahr. Die Abschlüsse von Charterverträgen wurden bei knappem Angebot bis Mitte Januar 2026 vor allem von Feeder-Einheiten dominiert, da die größeren Einheiten mittlerweile nahezu ausgebucht sind und auch mit langen Vorlaufzeiten eine neue Beschäftigung finden können.

Die Frachtraten gaben demgegenüber im Jahresverlauf spürbar nach und es zeigte sich ab der Jahresmitte eine zunehmende Divergenz zwischen Charter- und Frachtraten. Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) fiel von 2.505 Punkten in der ersten Kalender-

woche 2025 auf 1.647 Punkte in der ersten Kalenderwoche 2026. Nach Clarksons lag der SCFI im Jahresdurchschnitt 37 % unter dem Vorjahresniveau bei rund 1.600 Punkten, zugleich aber noch 57 % über dem Niveau von 2023 (siehe Abbildung 3).

Diese gegenläufige Entwicklung verdeutlicht eine strukturelle Entkopplung beider Marktsegmente: Während die Spot-Frachtraten unter nachlassender Nachfrage standen, stützten langfristige Charterverträge und die begrenzte Verfügbarkeit von Tonnage weiterhin das Chartermarktumfeld, unter anderem infolge einer deutlichen Reduzierung der für den Chartermarkt verfügbaren Schiffe durch umfangreiche Zukäufe der Linienreedereien.

Das Jahr 2025 war für die Schifffahrt insgesamt ein aktives Jahr im Neubaubereich. Insgesamt wurden 2.036 Schiffe mit 151,2 Mio. tdw bestellt, ein Bestellvolumen, das rund 34 % über dem Zehnjahresdurchschnitt liegt. Gleichwohl blieb die Neubautätigkeit um 27 % unter dem außergewöhnlich hohen Niveau des Jahres 2024, da politische, regulatorische und technologische Unsicherheiten und hohe Neubaupreise die Investitionsbereitschaft dämpften. Gleich-

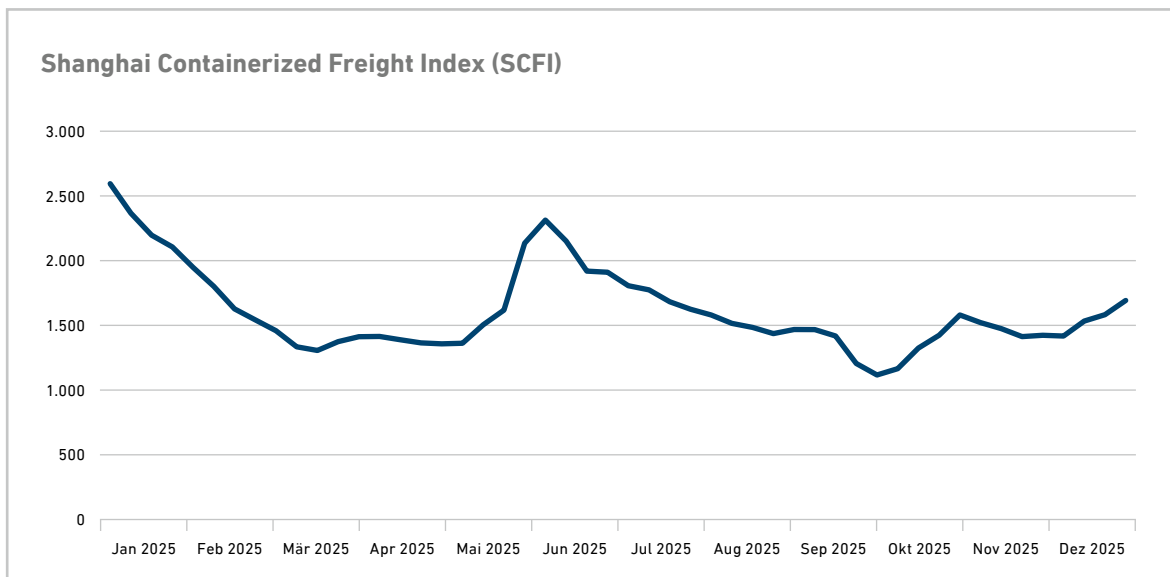


Abbildung 3: Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), Quelle: Clarksons

zeitig nahm die Marktkomplexität zu, bedingt durch die geopolitische Bedeutung des Schiffbaus, den hohen Flottenerneuerungsbedarf sowie die anhaltende Unsicherheit bei den Emissionsregulierungen.

Das Jahr 2025 war im Schiffbau maßgeblich von der hohen Nachfrage nach Containerschiffen geprägt. Nach den jüngsten Daten von Clarksons wurden allein im Monat Dezember 46 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 294.000 TEU bestellt. Damit belief sich das Gesamtbestellvolumen im Jahr 2025 auf den neuen historischen Jahresrekord von 649 Containerschiffen mit zusammen 4,8 Mio. TEU. Während die Auftragsgänge in den übrigen Schiffssegmenten rückläufig waren, entfiel mit rund 41 % der mit Abstand größte Anteil aller Neubaufträge auf Containerschiffe, vor allem auf größere Segmente ab 10.000 TEU. Insgesamt wurden Bestellungen über rund 59 Mrd. USD platziert. Tanker- und Bulker-Bestellungen blieben deutlich unter den Zahlen des Vorjahres, zogen aber gegen Ende des Jahres 2025 und Anfang 2026 wieder deutlich an. Auf Basis des aktuellen Orderbuchs dürfte sich das Flottenwachstum von Multipurpose-Schiffen nach Angaben von Drewry nach dem Jahr 2025 abschwächen und bei steigenden Abwrackungen sogar geringer ausfallen, wobei die Altersstruktur mit rund 51 % der Schiffe über 20 Jahre bereits auf einen strukturellen Mangel an Schiffen mittelfristig hindeutet. Damit gewinnen die Verfügbarkeit von Schiffen und der weltweite Schiffbau an strategischer Bedeutung. Nationale Programme u. a. in Indien, den USA und Südostasien wirken bislang eher stabilisierend als marktverändernd. Vor diesem Hintergrund bleibt insbesondere die dominante Rolle Chinas prägend: Die Volksrepublik China behauptete mit einem Marktanteil von 63 % ihre führende Position, gefolgt von Südkorea mit 21 %.

Der kommerziell beschäftigungslose Containerflottenanteil lag zum Jahresende 2025 mit rund 0,8 % unter der Ein-Prozent-Schwelle und somit auf sehr niedrigem Niveau. Da dies annähernd dem Jahresdurchschnitt entsprach, stellte stillliegende Tonnage erneut kein relevantes Thema für den Containerschiffmarkt dar. Die Abwrackaktivität zog an, blieb insgesamt aber unter dem historischen Durchschnitt. Die Unsicherheit über die künftigen Emissionsvorgaben der International Maritime Organisation (Internationale Seeschiffahrtsorganisation, „IMO“) bleibt hoch. Gleichwohl ist inzwischen nahezu die Hälfte des weltweiten Auftragsbestands mit alternativen Antriebssystemen ausgestattet. Auch der Einsatz von Emissionsminderungs-Technologien (ESTs) nimmt zu.

Insgesamt erwies sich das Jahr 2025 als dynamisch, zugleich jedoch von markanten Gegensätzen geprägt: Während die Frachtratenmärkte volatil und insgesamt schwächer tendierten, im historischen Vergleich jedoch auf hohem Niveau verblieben, erreichten die Chartermärkte neue Höchststände seit der Covid-19-Pandemie. Robuste Produktion und volle Auftragsbücher standen dabei geopolitischen Risiken, steigenden Kapazitäten und anhaltender regulatorischer Unsicherheit gegenüber.

1.2. VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Die Ernst Russ AG hat den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 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	31.12.2025	31.12.2024	VERÄNDERUNG
Aktiva	370,1	355,0	15,1
Langfristiges Vermögen	248,0	231,2	16,8
Geschäfts- oder Firmenwert	0,0	0,4	-0,4
Schiffe	241,2	226,9	14,3
Übrige immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	0,5	0,5	0,0
Finanzanlagen	5,4	3,0	2,4
Langfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0,9	0,4	0,5
Kurzfristiges Vermögen	122,1	123,8	-1,7
Vorräte	1,5	2,7	-1,2
Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4,7	8,3	-3,6
Flüssige Mittel	114,3	110,7	3,6
Rechnungsabgrenzungsposten	1,6	1,9	-0,3
Aktive latente Steuern	0,0	0,2	-0,2
Passiva	370,1	355,0	15,1
Langfristiges Kapital	320,1	267,4	52,7
Eigenkapital	292,8	266,4	26,4
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	27,3	1,0	26,3
Kurzfristiges Kapital	50,0	87,6	-37,6
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	47,1	76,7	-29,6
Rechnungsabgrenzungsposten	2,9	4,6	-1,7
Passive latente Steuern	0,0	6,3	-6,3

Die **Bilanzsumme** hat sich zum 31. Dezember 2025 im Vergleich zum Vorjahr von 355,0 Mio. EUR um 15,1 Mio. EUR auf 370,1 Mio. EUR erhöht. Zu den einzelnen Bilanzpositionen werden die Veränderungen nachstehend ausgeführt.

Der Anstieg des langfristigen Vermögens um 16,8 Mio. EUR auf 248,0 Mio. EUR ist insbesondere auf Investitionen in das Schiffsvermögen zurückzuführen.

Das Anlagevermögen erhöhte sich um 16,3 Mio. EUR auf 247,1 Mio. EUR und beträgt damit 66,8% der Bilanzsumme. Der Anstieg des Anlagevermögens resultiert insbesondere aus dem Anstieg des bilanzierten Schiffsvermögens um 14,3 Mio. EUR. Ursächlich sind insbesondere Investitionen in Höhe von 64,2 Mio. EUR. Die Investitionen betreffen zum großen Teil die Aufstockung der Kommanditanteile der ER-Gruppe an zehn Schiffsgesellschaften (elf Schiffe). Hierauf entfallen Investitionen von 40,9 Mio. EUR. Weitere 13,5 Mio. EUR betreffen eine Anzahlung an die Werft für die beiden Neubauten der ER-Gruppe. Darüber hinaus wurden Werftkosten für ein Schiff in Höhe von 9,5 Mio. EUR akti-

viert, da sich das betreffende Schiff über den ursprünglichen Zustand hinaus verbessert hat. Den Investitionen stehen Desinvestitionen durch den Abgang von vier Schiffen mit einem Buchwertabgang von insgesamt 19,8 Mio. EUR gegenüber. Der Abgang eines Schiffes betrifft die MS Solong: Aufgrund einer Kollision mit einem weiteren Schiff kam es zum Totalverlust. Im Zuge dessen wurden Versicherungserstattungen in Höhe von 9,8 Mio. EUR vereinnahmt. Des Weiteren enthalten die Abschreibungen auf das Schiffsvermögen in Höhe von 29,7 Mio. EUR außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 3,2 Mio. EUR in Zusammenhang mit der MS Solong.

Das Schiffsvermögen inkl. geleisteter Anzahlungen und Anlagen im Bau stellt sich zum 31. Dezember 2025 wie folgt dar:

KLASSE	31.12.2025 ANZAHL	31.12.2024 ANZAHL	31.12.2025 BUCHWERT IN MIO. EUR	31.12.2024 BUCHWERT IN MIO. EUR	VERÄNDERUNG IN MIO. EUR
< 1.000 TEU	9	11	37,6	37,4	0,2
1.000 – 2.000 TEU	7	8	45,9	50,4	-4,5
2.000 – 3.000 TEU	2	2	23,8	25,0	-1,2
3.000 – 4.000 TEU	3	3	29,6	20,6	9,0
> 4.000 TEU	2	3	71,0	74,6	-3,6
Neubauten	2	0	13,5	0,0	13,5
Summe Container	25	27	221,4	208,0	13,4
Übrige Schiffssegmente	2	2	19,8	18,9	0,9
Summe	27	29	241,2	226,9	14,3

Nachfolgend wird die Gesamtflotte der ER-Gruppe inkl. Neubauten unterteilt nach deren Eigentumsverhältnissen dargestellt:

	31.12.2025 ANZAHL	31.12.2024 ANZAHL	31.12.2025 BUCHWERT IN MIO. EUR	31.12.2024 BUCHWERT IN MIO. EUR	VERÄNDERUNG IN MIO. EUR
ER-Flotte	13	4	162,9	85,5	77,4
Joint Venture-Flotte	14	25	78,3	141,4	-63,1
Summe	27	29	241,2	226,9	14,3



Die sich im Zuge von Kaufpreisallokationen bei erfolgten Unternehmenszukaufen in vorangegangenen Geschäftsjahren entstandenen **Geschäfts- oder Firmenwerte** wurden im Berichtsjahr planmäßig um 0,4 Mio. EUR vollständig abgeschrieben.

Das **Finanzanlagevermögen** erhöhte sich um 2,4 Mio. EUR insbesondere aufgrund einer Zuschreibung auf ein Wertpapier in Höhe von 2,2 Mio. EUR. Der Verkauf der Wertpapiere erfolgte im Januar 2026.

Langfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände haben sich im Berichtsjahr um 0,5 Mio. EUR erhöht. Ursächlich ist eine Kaufpreisforderung in Zusammenhang mit dem Verkauf einer ehemaligen Tochtergesellschaft, die Dienstleistungen im Bereich Crewing erbringt.

Das **kurzfristige Konzernvermögen** verminderte sich um 1,7 Mio. EUR auf 122,1 Mio. EUR. Diese Veränderung ist insbesondere auf die Reduzierung der Vorräte um 1,2 Mio. EUR sowie der kurzfristigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von 3,6 Mio. EUR zurückzuführen. Dem entgegen wirkte die Erhöhung der flüssigen Mittel um 3,6 Mio. EUR.

Der unter dem **Vorratsvermögen** ausgewiesene Bestand an Schmier- und Treibstoffen hat sich um 1,0 Mio. EUR reduziert und beträgt 1,3 Mio. EUR. Dar-

über hinaus wird unter dem Vorratsvermögen der Bestand an Emissionszertifikaten der ER-Gruppe mit einem Buchwert in Höhe von 0,2 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 3,7 Mio. EUR. Der Rückgang resultiert insbesondere aus dem Zahlungsausgleich von Steuerforderungen. Dieser Posten hat sich im Berichtsjahr um 2,2 Mio. EUR reduziert. Des Weiteren sind die geleisteten Anzahlungen an Lieferanten (debitorische Kreditoren) um 0,5 Mio. EUR zurückgegangen.

Der Bestand an **flüssigen Mitteln** der ER-Gruppe stieg um 3,6 Mio. EUR auf 114,3 Mio. EUR. Hinsichtlich der Veränderung der flüssigen Mittel wird auf die Erläuterungen zur Finanzlage verwiesen.

Die **aktiven latenten Steuern** entfielen im Vorjahr 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. Im Berichtsjahr wurden die aktiven latenten Steuern vollständig aufgelöst.



Das **Eigenkapital** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 26,4 Mio. EUR auf 292,8 Mio. EUR. Der Anstieg des Eigenkapitals resultiert im Wesentlichen aus dem Konzernjahresüberschuss nach Minderheiten des Geschäftsjahres in Höhe von 73,5 Mio. EUR.

Der Anteil der Minderheitsgesellschafter am Eigenkapital hat sich um 41,0 Mio. EUR reduziert. Vom Konzernjahresüberschuss der ER-Gruppe wurden 26,3 Mio. EUR den Minderheitsgesellschaften zugewiesen. Der Anteil der Minderheitsgesellschafter an den Jahresüberschüssen der einzelnen Kommanditgesellschaften im Konsolidierungskreis der ER-Gruppe werden gemäß den Regelungen des jeweiligen Gesellschaftsvertrages auf Eigen- und Fremdkapalkonten verteilt. Vom Ergebnisanteil der Minderheitsgesellschafter wurden 37,9 Mio. EUR den Verbindlichkeiten gegenüber Minderheitsgesellschaftern zugewiesen. Die Differenz zwischen Ergebnisanteil der Minderheitsgesellschaftern von 26,3 Mio. EUR und den 37,9 Mio. EUR zugewiesenen Verbindlichkeiten reduzieren den Anteil der Minderheitsgesellschafter am Eigenkapital. Weitere 14,1 Mio. EUR wurden an Minderheitsgesellschafter aus deren Eigenkapitalanteil ausgeschüttet. Des Weiteren hat sich der Posten um 15,3 Mio. EUR vermindert, da die ER-Gruppe Kommanditanteile von Tochtergesellschaften, die vormals zum Teil Minderheitsgesellschaftern gehörten, erworben und somit aufgestockt hat.

Im Geschäftsjahr 2025 wurde eine Dividende in Höhe von 6,7 Mio. EUR beschlossen und ausgezahlt, die das Eigenkapital vermindert hat.

Die Konzerneigenkapitalquote erhöhte sich auf 79,1 % (Vorjahr: 75,0 %).

Die **langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 26,3 Mio. EUR auf 27,3 Mio. EUR. Der Anstieg ist in Höhe von 24,7 Mio. EUR auf eine langfristige Verbindlichkeit aus einem Anteilskaufvertrag zurückzuführen, durch den die ER-Gruppe ihre Anteile an Teilen der Schiffsflotte aufgestockt hat. Hier wurde eine langfristige Kaufpreisratenzahlung vereinbart. Darüber hinaus entfallen 1,7 Mio. EUR auf ein Darlehen zur Schiffsfinanzierung und 0,9 Mio. EUR auf Pensionsverpflichtungen.

Der Rückgang der **kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten** beträgt 29,6 Mio. EUR und ist das Resultat verschiedener, teils gegensätzlich wirkender Sachverhalte. Die Verbindlichkeiten gegenüber Minderheitsgesellschafter reduzierten sich um 22,5 Mio. EUR auf 18,7 Mio. EUR und betreffen im Wesentlichen Gewinnansprüche aus dem aktuellen sowie aus vorherigen Geschäftsjahren. Des Weiteren wurde ein Darlehen zur Schiffsfinanzierung im Berichtsjahr vollständig getilgt, wodurch es zu einer Reduzierung von 13,7 Mio. EUR kommt. Die Rückstellungen für ausstehende Rechnungen haben sich darüber hinaus um 3,2 Mio. EUR reduziert. Im Vorjahr war hier eine Rückstellung für die Dockingkosten eines Schiffes berücksichtigt, die im Berichtsjahr vollständig verbraucht wurde. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten enthalten u. a. eine Verbindlichkeit in Höhe von 9,5 Mio. EUR aus einem im Berichtsjahr geschlossenen Anteilskaufvertrag, durch den die ER-Gruppe ihre Anteile an Teilen der Schiffsflotte aufgestockt hat.

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.

Darüber hinaus reduzierten sich die **passiven latenten Steuern** um 6,3 Mio. EUR. Der Rückgang betrifft in Höhe von 5,6 Mio. EUR Differenzen in der Schuldenkonsolidierung, die aufgrund einer konzerninternen Verschmelzung weggefallen sind. Des Weiteren betraf der Posten die unterschiedliche Behandlung von Fremdwährungsguthaben in Handels- und Steuerbilanz, die aufgrund der Entwicklung des Fremdwährungskurses ebenfalls aufgelöst wurde.

II. FINANZLAGE

IN MIO. EUR	2025	2024
Konzernergebnis einschließlich Ergebnisanteil anderer Gesellschafter	99,8	71,8
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	28,1	26,3
Zunahme / Abnahme der Rückstellungen	-3,5	8,4
Zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-14,2	-4,4
Veränderung Working Capital	1,8	-0,4
Anpassungen der Gewinne- und Verluste aus Abgang von Anlagevermögen, Zinsergebnis, Beteiligungserträge und Steuern	-26,5	-2,9
Ertragsteuerzahlungen	1,4	-0,3
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	86,9	98,5
Cashflow aus Investitionstätigkeit	23,9	6,5
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-96,0	-66,2
Nettomittelzufluss	14,8	38,8
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderungen	-11,2	4,6
Flüssige Mittel am Beginn der Periode	110,7	67,3
Flüssige Mittel am Ende der Periode	114,3	110,7

Der **Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit** verminderte sich im Geschäftsjahr 2025 um 11,6 Mio. EUR aufgrund des Rückgangs der Umsatzerlöse um 14,6 Mio. EUR. In Folge ist ein Rückgang des EBITDAs (ohne Berücksichtigung von Schiffsverkäufen) um 7,8 Mio. EUR von 91,1 Mio. EUR auf 83,3 Mio. EUR zu verzeichnen. Darüber hinaus hat sich zum Bilanzstichtag der Bestand an Rückstellungen, insbesondere in Zusammenhang mit ausstehenden Rechnungen für Schiffsbetriebskosten, reduziert.

Der **Cashflow aus Investitionstätigkeit** in Höhe von 23,9 Mio. EUR (Vorjahr: 6,5 Mio. EUR) resultiert primär aus Desinvestitionen im Segment Shipping sowie erhaltenen Zinsen auf Festgeldanlagen. Im Berichtsjahr führte der Verkauf von drei Schiffen zu einem Anstieg des Investitionscashflows von 61,7 Mio. EUR, nachdem im Vorjahr im Investitionscashflow 5,0 Mio. EUR aus dem Verkauf eines Schiffes enthalten waren. Gleichzeitig wurden im Berichtsjahr Investitionen in das Sachanlagevermögen, insbesondere ins Schiffsvermögen, in Höhe von 45,7 Mio. EUR (Vorjahr: 3,9 Mio. EUR) getätigt. Hierunter fallen insbesondere die Anzahlungen an die Werft für zwei Neubauten (insgesamt 13,5 Mio. EUR) sowie die Aufstockung der Kommanditanteile an bereits vollkonsolidierten Schiffsgesellschaften in Höhe von 22,3 Mio. EUR. Die erhaltenen Zinsen und Dividenden belaufen sich auf 4,4 Mio. EUR (Vorjahr: 4,2 Mio. EUR).

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** beläuft sich auf -96,0 Mio. EUR (Vorjahr: -66,2 Mio. EUR) und

betrifft im Wesentlichen Ausschüttungen und Eigenkapitalentnahmen von Aktionären und Minderheitsgesellschaftern in Höhe von 81,3 Mio. EUR (Vorjahr: 51,2 Mio. EUR). Dies betrifft insbesondere die ausgezahlte Dividende in Höhe von 6,7 Mio. EUR (Vorjahr: 32,5 Mio. EUR) sowie den Ausgleich von Gewinnansprüchen von Minderheitsgesellschaftern in Höhe von 60,4 Mio. EUR (Vorjahr: 15,1 Mio. EUR). Darlehensstilgungen wurden in Höhe von 13,9 Mio. EUR (Vorjahr: 13,4 Mio. EUR) und Zinszahlungen in Höhe von 0,8 Mio. EUR (Vorjahr 1,6 Mio. EUR) vorgenommen.

Somit ergibt sich zum 31. Dezember 2025 unter Berücksichtigung der wechselkursbedingten Verringerung des Finanzmittelfonds in Höhe von 11,2 Mio. EUR (Vorjahr: Anstieg von 4,6 Mio. EUR) eine zahlungswirksame Erhöhung des Finanzmittelfonds von 3,6 Mio. EUR. Der **Bestand des Finanzmittelfonds am Ende der Periode** beträgt 114,3 Mio. EUR (Vorjahr: 110,7 Mio. EUR).

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

III. ERTRAGSLAGE

Die Ertragslage der ER-Gruppe im Geschäftsjahr 2025 stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

IN MIO. EUR	2025	2024	VERÄNDERUNG
Umsatzerlöse	158,1	172,7	-14,6
Gesamtleistung	158,1	172,7	-14,6
Sonstige betriebliche Erträge	59,5	20,4	39,1
Materialaufwand	-74,7	-88,7	14,0
Personalaufwand Land	-4,8	-4,3	-0,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-11,9	-7,1	-4,8
Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)	126,2	93,0	33,2
Abschreibungen	-29,8	-25,3	-4,5
Betriebsergebnis (EBIT)	96,4	67,7	28,7
Andere betriebliche Erträge	6,3	6,9	-0,6
Andere betriebliche Aufwendungen	-15,9	-2,0	-13,9
Andere Abschreibungen	-0,4	-2,1	1,7
Neutrales Ergebnis	-10,0	2,8	-12,8
Zuschreibungen auf Finanzanlagen	2,2	0,3	1,9
Erträge aus sonstigen Beteiligungen	4,2	1,0	3,2
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3,6	3,3	0,3
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,0	-0,2	0,2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1,3	-1,4	0,1
Zins- und Beteiligungsergebnis	8,7	3,0	5,7
Ergebnis vor Steuern (EBT)	95,1	73,5	21,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	4,7	-1,7	6,4
Konzernergebnis vor nicht beherrschenden Anteilen	99,8	71,8	28,0
Auf andere Gesellschafter entfallender Gewinn	-26,3	-29,3	3,0
Konzernergebnis nach nicht beherrschenden Anteilen	73,5	42,5	31,0

Die **Umsatzerlöse** sind im Berichtszeitraum um 14,6 Mio. EUR auf 158,1 Mio. EUR gesunken. Im Prognosebericht des Vorjahres wurden Umsatzerlöse in einer Bandbreite von 147,0 bis 167,0 Mio. EUR erwartet. Im Neunmonatsbericht 2025 wurde die Prognose auf eine Bandbreite zwischen 152,0 Mio. EUR und 162,0 Mio. EUR konkretisiert. Die Entwicklung der

Umsatzerlöse deckt sich damit mit den Erwartungen aus dem Prognosebericht des Geschäftsberichtes 2024 und der Konkretisierung im Neunmonatsbericht 2025.

Die Umsatzerlöse setzen sich im Einzelnen wie folgt zusammen:

IN MIO. EUR	2025	2024	VERÄNDERUNG IN MIO. EUR	VERÄNDERUNG IN %
Umsatzerlöse	158,1	172,7	-14,6	-8,5 %
Shipping	152,6	166,8	-14,2	-8,5 %
Management Services	8,1	8,8	-0,7	-8,0 %
Other Services	0,2	0,2	0,0	0,0 %
Konsolidierung	-2,8	-3,1	0,3	-9,7 %

Die **Umsatzerlöse** im Segment Shipping verringerten sich um 14,2 Mio. EUR und entsprechen im Geschäftsjahr 2025 rund 97 % der gesamten Umsatzerlöse. Hiervon entfallen 81,1 Mio. EUR auf Schiffe, die zum Bilanzstichtag im Besitz der ER-Gruppe waren und 71,5 Mio. EUR auf Schiffe, die zum Bilanzstichtag gemeinsam mit Joint Venture-Partnern gehalten werden. Die Reduzierung der Chartererlöse ergibt sich hauptsächlich aus dem Rückgang der Beschäftigungstage von 10.338 Tage um 843 Tage auf 9.495 Tage in Zusammenhang mit der Reduzierung der Gesamtflotte von 29 zum Ende des Geschäftsjahr 2024 auf 25 Schiffe zum Bilanzstichtag. Die Entwicklung des durchschnittlichen USD-Wechselkurses (1,1300 USD/EUR gegenüber 1,0824 USD/EUR im Vorjahr) wirkte sich ebenfalls negativ auf die Konzernumsätze aus. Die durchschnittliche Charrate hat sich demgegenüber um 678 USD auf 18.135 USD pro Tag erhöht.

Der Rückgang der Umsatzerlöse im Segment Management Services resultiert in Höhe von 0,3 Mio. EUR aus geringeren Crewing-Erträgen aufgrund des unterjährigen Verkaufs der für Crewing zuständigen Unternehmenseinheit. Darüber hinaus haben sich die Assetmanagementgebühren und Bereederungserlöse mit konzerneigenen Schiffen um 0,3 Mio. EUR, insbesondere aufgrund von Schiffsabgängen, reduziert.

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 59,5 Mio. EUR sind im Vergleich zum Vorjahr um 39,1 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus einem Anstieg der Gewinne aus der Veräußerung von Schiffen. Im Berichtsjahr wurde ein Gewinn in Höhe von insgesamt 42,9 Mio. EUR aus dem Verkauf von vier Schiffen (MS Andante, MS ESL Wasl, MS EF Elena, MS Solong) erzielt, nachdem im Vorjahr ein Gewinn in Höhe von 1,9 Mio. EUR aus dem Verkauf von einem Schiff (MS Moveon) erzielt wurde. Die Versicherungserstattungen sind um 2,1 Mio. EUR auf 10,7 Mio. EUR gesunken und enthalten insbesondere Versicherungsleistungen in Zusammenhang mit der Kollision der MS Solong. Im Vorjahr waren hier insbesondere Versicherungsleistungen in Zusammenhang mit der Grundberührung der MS Lodur enthalten. Darüber hinaus enthält der Posten Erträge aus Kostenersatzungen, insbesondere von Charterern in Höhe von 2,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,7 Mio. EUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 1,5 Mio. EUR (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR) sowie Erträge aus dem Verkauf von Treibstoffen und Emissionszertifikaten in Höhe von 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1,2 Mio. EUR).

Der **Materialaufwand** verringerte sich im Berichtsjahr um 14,0 Mio. EUR, im Wesentlichen aufgrund der um 13,5 Mio. EUR gesunkenen Schiffsbetriebs- und Crewing-Kosten. Ursächlich sind insbesondere um 9,7 Mio. EUR gesunkene Reparaturkosten, nachdem im Vorjahr hier erhöhte Kosten aus der Grundberührung der MS Lodur enthalten waren. Des Weiteren sind die Dockingkosten um 2,9 Mio. EUR gesunken. Im letzten Jahr fielen Kosten für drei Klasseerneuerungen an. Im Berichtsjahr sind Kosten für die Klasseerneuerung eines Schiffes im Aufwand enthalten. Die Crewing-Aufwendungen für die eigene Schiffsflotte sind aufgrund der geringeren Flottengröße im Vergleich zum

Vorjahr um 1,9 Mio. EUR gesunken. Des Weiteren sind die Personalkosten der bei der ER-Gruppe angestellten Seeleute im Materialaufwand ausgewiesen. Auf die angestellten Seeleute entfallen Personalkosten in Höhe von 2,8 Mio. EUR (Vorjahr: 4,1 Mio. EUR) bei einer durchschnittlichen Mitarbeiterkapazität auf Vollbeschäftigtenbasis in Höhe von 26 (Vorjahr: 40) Mitarbeitern. Der Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeiterkapazität der Seeleute hängt neben der Verringerung der Flottengröße mit der Anpassung von Crewing-Verträgen zusammen, so dass weiteres Führungspersonal beim Crewmanager angestellt ist. Diese Aufwendungen sind ebenfalls im Materialaufwand enthalten.

Neben den Betriebskosten der eigenen Flotte sind die Crewing-Kosten für fremde Schiffe analog zu den Umsatzerlösen um 0,5 Mio. EUR gesunken.

Der **Personalaufwand Land** hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Mio. EUR erhöht und beträgt nunmehr 4,8 Mio. EUR. Ursächlich ist insbesondere die personelle Umstrukturierung im Vorstand. Der Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeiterkapazität von 30 auf 28 wirkt sich gegenläufig aus.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** in Höhe von 11,9 Mio. EUR lagen um 4,8 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Ursächlich sind insbesondere um 2,6 Mio. EUR gestiegene Rechts- und Beratungskosten, die insbesondere mit der Kollision der MS Solong im Zusammenhang stehen, allerdings überwiegend durch Versicherungserstattungen gedeckt sind. Des Weiteren entfallen 1,3 Mio. EUR auf Aufwendungen im Zusammenhang mit einer nachträglichen Kaufpreisverpflichtung aus der in Vorjahren erfolgten Aufstockung von Anteilen an Schiffsgesellschaften, bei denen zwischenzeitlich bereits der Verkauf des jeweiligen Schiffes erfolgt ist. Darüber hinaus enthält dieser Posten Aufwendungen in Zusammenhang mit dem Abgang von Treibstoff, Emissionszertifikaten sowie FuelEU von insgesamt 1,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1,3 Mio. EUR), denen Erträge in ähnlicher Höhe gegenüberstehen. Die Kosten für FuelEU betreffen Off-Hire-Zeiten bzw. Erstattungen an Charterer für vorherige Charterperioden. Zusätzlich sind Kosten für Versicherungen und übrige Gebühren in Höhe von 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 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 0,5 Mio. EUR) angefallen.

Das **EBITDA** der ER-Gruppe hat sich von 93,0 Mio. EUR um 33,2 Mio. EUR auf 126,2 Mio. EUR erhöht. Daraus ergibt sich eine EBITDA-Marge in Höhe von 79,9 % (Vorjahr: 53,9 %). Bereinigt um Gewinne aus Schiffverkäufen ergibt sich eine EBITDA-Marge von 52,7 % (Vorjahr: 52,8 %).

Die **Abschreibungen** in Höhe von 29,8 Mio. EUR (Vorjahr: 25,3 Mio. EUR) betreffen das Sachanlagevermögen und die immateriellen Vermögensgegenstände. Der Anstieg betrifft eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 3,2 Mio. EUR aufgrund der Kollision der MS Solong sowie planmäßige Abschreibungen auf das Schiffsvermögen in Zusammenhang mit den im Berichtsjahr getätigten Investitionen.

Das **Betriebsergebnis (EBIT vor neutralem Ergebnis)** und damit operative Ergebnis der ER-Gruppe ist mit 96,4 Mio. EUR positiv und liegt aufgrund des beschriebenen Geschäftsverlaufs im Berichtsjahr 2025 um 28,7 Mio. EUR über dem Vorjahreswert von 67,7 Mio. EUR. Die EBIT-Marge beträgt 61,0 % (Vorjahr: 39,2 %), ohne Berücksichtigung von Gewinnen aus Schiffverkäufen liegt diese bei 33,9 % (Vorjahr: 38,1 %). Im Prognosebericht des Vorjahres wurde für das Geschäftsjahr 2025 ein Betriebsergebnis aus dem operativen Schiffsbetrieb ohne Berücksichtigung von Schiffverkäufen in einer Bandbreite zwischen 43,0 und 73,0 Mio. EUR angegeben. Unter Berücksichtigung von Gewinnen aus der Veräußerung von Schiffen wurde im Geschäftsbericht 2024 für das Betriebsergebnis inkl. Schiffverkäufen eine Bandbreite von 75,0 bis 105,0 Mio. EUR prognostiziert. Im Neunmonatsbericht 2025 wurde die Prognose für das operative Betriebsergebnis ohne Berücksichtigung von Gewinnen aus Schiffverkäufen in einer Bandbreite von 48,0 Mio. EUR und 63,0 Mio. EUR und für das Betriebsergebnisse inkl. Gewinnen aus Schiffverkäufen in einer Bandbreite von 87,0 Mio. EUR bis 102,0 Mio. EUR konkretisiert. Das operative Betriebsergebnis ohne Gewinne aus Schiffverkäufen beträgt 53,5 Mio. EUR und inkl. Gewinnen aus Schiffverkäufen 96,4 Mio. EUR und liegt damit jeweils innerhalb der prognostizierten Bandbreiten.

Das **neutrale Ergebnis** ist im abgelaufenen Geschäftsjahr in Höhe von -10,0 Mio. EUR negativ (Vorjahr: positiv 2,8 Mio. EUR). Ursächlich dafür ist insbesondere das negative Ergebnis aus Währungskursdifferenzen in Höhe von -10,3 Mio. EUR, welches im Vorjahr noch mit 4,0 Mio. EUR positiv war. Darüber hinaus werden Abschreibungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,6 Mio. EUR) im neutralen Ergebnis ausgewiesen. Im Vorjahr waren außerplanmäßige Abschreibungen auf das Schiffsvermögen in Höhe von 1,5 Mio. EUR sowie Zuschreibungen auf das Schiffsvermögen in Höhe von 1,0 Mio. EUR enthalten.

Das **Zins- und Beteiligungsergebnis** beträgt 8,7 Mio. EUR (Vorjahr: 3,0 Mio. EUR). Ursächlich für den Anstieg ist zum einen der Verkauf einer nicht zum originären Geschäftsbetrieb der ER-Gruppe gehörende Beteiligungsgesellschaft mit einem Veräußerungsgewinn in Höhe von 3,5 Mio. EUR. Zum anderen wurde ein Wertpapier des Anlagevermögens um 2,2 Mio. EUR

zugeschrieben. Aufgrund von Festgeldanlagen ergibt sich ein positives Zinsergebnis in Höhe von 2,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1,9 Mio. EUR).

Das **Ergebnis vor Steuern (EBT)** im Jahr 2025 beträgt 95,1 Mio. EUR (Vorjahr: 73,5 Mio. EUR).

Die **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** belaufen sich für das Geschäftsjahr 2025 auf einen Ertrag in Höhe von 4,7 Mio. EUR (Vorjahr: Aufwand von 1,7 Mio. EUR). Ursächlich für den Ertrag ist die Auflösung latenter Steuern in Höhe von 6,1 Mio. EUR (Vorjahr: Aufwand von -0,8 Mio. EUR). Aufwendungen in Höhe von 1,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR) entfallen auf laufende Ertragsteuern. Die laufenden Steueraufwendungen betreffen Gewerbe- und Körperschaftsteuer sowie Solidaritätszuschlag.

Der **auf andere Gesellschafter entfallende Gewinn** verminderte sich von 29,3 Mio. EUR auf 26,3 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 73,5 Mio. EUR (Vorjahr: 42,5 Mio. EUR).

IV. GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe hat sich im Geschäftsjahr 2025 erwartungsgemäß positiv entwickelt. Die Unternehmensgruppe konnte im Berichtsjahr von dem nachhaltigen Beschäftigungskonzept der Flotte profitieren. Daneben hat der Verkauf von vier Schiffen zu einem Veräußerungsgewinn von 42,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1,9 Mio. EUR) geführt. Das Betriebsergebnis ist deutlich positiv. Das Konzernergebnis nach Steuern und vor Minderheiten beträgt 99,8 Mio. EUR (Vorjahr: 71,8 Mio. EUR). Die ER-Gruppe verfügt zum 31. Dezember 2025 weiterhin über eine starke Liquiditätslage mit einem deutlich positiven operativen Cashflow und einer Liquidität zum Jahresende in Höhe von 114,3 Mio. EUR. Die Konzerneigenkapitalquote erhöhte sich von 75,0% auf rund 79,1%. 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:

	2025	2024
Durchschnittliche Mitarbeiterkapazität*	54	70
- davon Mitarbeiter an Land	28	30
- davon Seeleute	26	40
Personalaufwand in Mio. EUR	7,6	8,4
- davon Personalaufwand Land	4,8	4,3
- davon Personalaufwand Seeleute	2,8	4,1

* Vollzeitäquivalent

Der Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeiterkapazität der Seeleute hängt neben der Verringerung der Flottengröße mit der Anpassung von Crewing-Verträgen zusammen, so dass weiteres Führungspersonal beim Crewmanager angestellt ist. Damit verschiebt sich Aufwand im Berichtsjahr vom Personalaufwand in die Aufwendungen für bezogene Leistungen.



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 und alle Bereiche 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, 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 im selben Turnus an den Aufsichtsrat der Ernst Russ AG weitergeleitet sowie in den Aufsichtsratssitzungen besprochen. 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 4) 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).

Die ER-Gruppe unterscheidet zudem zwischen Brutorisiken, bei denen der potenzielle Schadenswert vor Einleitung von Gegenmaßnahmen zur Risikobegrenzung bewertet wird, und Nettorisiken. 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

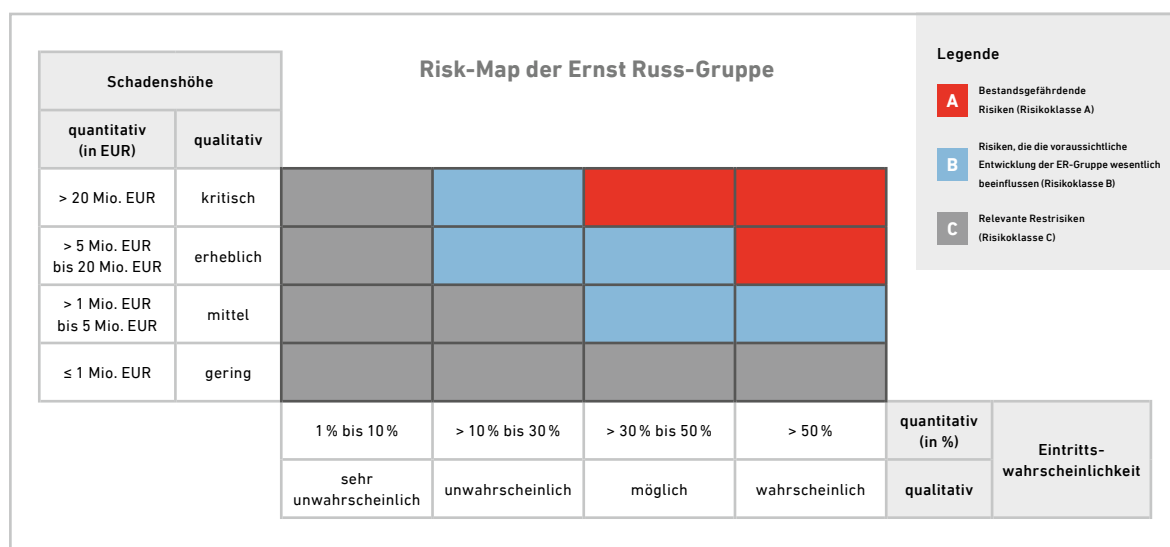


Abbildung 4: Risk-Map der ER-Gruppe

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 Konzernabschlusserstellung 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 Verfahrensweisen. 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 Schifffahrtsmärkten 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:

Pure Play Shipping

Die Fokussierung der Unternehmensstrategie auf das Segment Shipping führt zur Bündelung von Ressourcen mit dem Ziel des stetigen Ausbaus fundierter Spezialkenntnisse. Die Unternehmensgruppe hat sich dabei klar als sogenannter „Tonnage Provider“ positioniert – mit ihrer Kernkompetenz dem Erwerb, der Finanzierung und dem kommerziellen Management von Seeschiffen. 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.

Maritime Tradition

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.

Globales Netzwerk und starke Partnerschaften

Die ER-Gruppe ist in ein globales Netzwerk erfahrener maritimer Dienstleister eingebunden, darunter technische Manager, Crewing-Agenturen und Befrachtungsunternehmen. Dieses Netzwerk ermöglicht eine qualitativ hochwertige Betreuung des Schiffsbetriebs sowie eine effiziente und marktgerechte Beschäftigung der Flotte. Das Geschäftsmodell basiert dabei auf einem konsequenten „Manage-the-Manager“-Ansatz: Operative Aufgaben werden an spezialisierte und vertrauensvolle Partner vergeben, während die strategische Steuerung, Leistungsüberwachung und Ergebnisverantwortung innerhalb der ER-Gruppe verbleiben.

Darüber hinaus profitiert die ER-Gruppe von der starken Verbindung mit der Döhle-Gruppe, Hamburg, und ihrer langjährigen Erfahrung als technischer Mana-

ger sowie in den Bereichen Crewing, Versicherungen, Bereederung und Befrachtung. Die Aktien der Ernst Russ AG werden zum 31. Dezember 2025 zu einem großen Anteil von der Döhle-Gruppe gehalten.

Insbesondere 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.

Die ER-Gruppe verfügt über langjährige starke Partnerschaften mit renommierten europäischen Reedereien, welche über die vergangenen Jahre 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. Zusätzlich können durch langfristige Charterabschlüsse mit diesen Partnern für die ER-Gruppe nachhaltige Umsatzerlöse gesichert und somit das grundsätzliche Risikoprofil dieser Investitionen reduziert werden. Zuletzt hat die ER-Gruppe mit einem führenden isländischen Transportunternehmen, Eimskip, ihre Partnerschaft weiter ausgebaut und zwei Containerschiffsneubauten bestellt, die für jeweils zehn Jahre an diesen Partner verchartert werden. Diese engen Verbindungen zu Industriepartnern stellen einen wichtigen Erfolgsfaktor für die zukünftige strategische Weiterentwicklung der ER-Gruppe dar.

Entwicklung der Schifffahrtsmärkte

Als wesentlicher Träger des weltweiten Güterverkehrs steht die Schifffahrt in enger Wechselwirkung mit Konjunkturentwicklung, handelspolitischen Rahmenbedingungen und geopolitischen Verschiebungen. Da mehr als 80 % des Welthandelsvolumens über See transportiert werden, spiegeln sich Veränderungen der globalen Wirtschaftsaktivität unmittelbar in Transportnachfrage, Frachtraten und Kapazitätsauslastung wider. Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen wurden auch im Jahr 2025 durch strukturelle Einflussfaktoren geprägt, darunter der bereits im vierten Jahr andauernde Russland-Ukraine-Krieg, der weiterhin ungelöste Gaza-Konflikt sowie die US-Handelspolitik. Der Gaza-Konflikt befindet sich derzeit in einer Phase, die eine Rückkehr zu etablierten Handelsrouten begünstigt und damit die Wahrscheinlichkeit rückläufiger Fracht- und Charraten erhöht. Die US-Handelspolitik trägt unter der aktuellen Administration weiterhin zu erhöhter Prognoseunsicherheit und Volatilität bei. Gleichwohl dürften sich die für die ER-Gruppe relevanten Chartermärkte weiterhin auf einem auskömmlichen Niveau bewegen (vgl. Abschnitt 1.5 Prognosebericht).

Die Containerschiffahrt zeichnet sich durch eine überdurchschnittliche Effizienz, Umweltverträglichkeit und insbesondere im Feeder-Segment durch hohe Flexibilität aus. Sie profitiert zudem vom globalen Wirtschaftswachstum, der fortschreitenden Industrialisierung sowie dem steigenden Konsum in Schwellen- und Entwicklungsländern. Eine hohe Zahl an Neubausauslieferungen dürfte zu sinkenden Preisen für Containerschiffe führen und damit attraktive Investitionsoportunitäten eröffnen. Für die ER-Gruppe ergeben sich daraus günstige Voraussetzungen, das Flottenwachstum durch gezielte Investitionen fortzusetzen. Trotz anhaltender geopolitischer Risiken sieht die ER-Gruppe in der aktuellen Marktdynamik substantielle Chancen, an der weiteren Entwicklung des globalen Wirtschaftswachstums zu partizipieren. Darüber hinaus bieten sich Chancen aus der Diversifizierung der Segmente.

Flottenausbau und Diversifizierung des Portfolios

In den vergangenen Jahren konnte die ER-Gruppe ein Portfolio aus eigener Tonnage und Joint Venture-Beteiligungen entwickeln. Zum 31. Dezember 2025 betreute die ER-Gruppe eine Flotte von 25 vollkonsolidierten Schiffen, primär im Bereich der Container-Feederschiffe, sowie von vier weiteren Schiffen im Management. Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr 2025 zwei Containerschiffsneubauten bestellt, die im Geschäftsjahr 2028 abgeliefert werden sollen. Im Jahr 2026 wurden zwei Multipurpose-Schiffe erworben.

Die Unternehmensgruppe verfolgt einen konservativen und nachhaltigen Investitionsansatz und prüft laufend Opportunitäten am Markt mit dem Ziel, eine profitable und nachhaltige Flotte aufzubauen. Die gezielte Diversifizierung des Portfolios durch die Ausweitung bestehender und die Erschließung neuer Segmente stärkt die Widerstandsfähigkeit des Geschäftsmodells. Ergänzend dazu reduziert die Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Charterern die Abhängigkeit von einzelnen Partnern und verteilt potenzielle Risiken auf mehrere Schultern. Die Kombination verschiedener Beschäftigungslaufzeiten erhöht zusätzlich die strukturelle Flexibilität und ermöglicht eine bessere Anpassung an sich verändernde Marktbedingungen. Die ER-Gruppe setzt zudem auf eine Verjüngung ihrer Flotte. Diese hat sie im Berichtsjahr mit dem Verkauf älterer Tonnage sowie der Bestellung von Containerschiffsneubauten weiter vorangetrieben.

Daraus ergibt sich die konkrete Chance für die ER-Gruppe, die Ertragsstabilität zu erhöhen, Marktschwankungen abzufedern und nachhaltig planbares Wachstum zu realisieren.

Nachhaltiges Beschäftigungskonzept

Das Beschäftigungskonzept für die Gesamtflotte ist auf eine nachhaltige und dauerhafte Absicherung der Einnahmen sowie auf die Nutzung sich bietender Marktchancen ausgerichtet. Ziel ist es, durch eine ausgewogene Balance zwischen langfristiger Einnahmensicherheit und operativer Flexibilität eine stabile Ertragsbasis zu gewährleisten und gleichzeitig von positiven Entwicklungen auf den Chartermärkten profitieren zu können.

Ein diversifiziertes Beschäftigungskonzept mit variierenden kurz-, mittel- und langfristigen Charterlaufzeiten ermöglicht es, einerseits eine verlässliche Grundauslastung der Flotte sicherzustellen und andererseits flexibel auf Marktveränderungen zu reagieren. Sowohl bei Neubauprojekten als auch bei Investitionen in Second-Hand-Schiffe legt das Unternehmen besonderen Wert darauf, die Schiffe möglichst mit langfristigen Charterverträgen zu beschäftigen, um stabile Erträge und Planungssicherheit zu gewährleisten.

Die Vercharterung an verschiedene international tätige Linienreedereien bzw. Unternehmen trägt zur weiteren Diversifizierung der Einnahmequellen und zur Reduzierung von Abhängigkeiten von einzelnen Charterern bei. Gleichzeitig wird durch die Zusammenarbeit mit etablierten und bonitätsstarken Partnern die Planungssicherheit erhöht.

Insgesamt trägt das flexible und diversifizierte Beschäftigungskonzept dazu bei, die Ertragskraft der Flotte nachhaltig zu sichern und gleichzeitig von günstigen Marktbedingungen zu profitieren.

Optimierung der Konzernstruktur

Die ER-Gruppe verfolgt das Ziel, ihre Konzernstruktur sukzessive, sofern wirtschaftlich sinnvoll, zu vereinfachen. Zur Erreichung dieses Ziels wurden im Berichtsjahr 2025 diverse Maßnahmen erfolgreich umgesetzt und weitere initiiert. Mit verschiedenen Transaktionen konnte die ER-Flotte von vier zum 31. Dezember 2024 auf 13 zum 31. Dezember 2025 erhöht werden. Ziel ist der Ausbau dieser konzern-eigenen Flotte. Zudem wurden nicht zum Kerngeschäft gehörende Beteiligungen veräußert und die Anteilsbesitzliste dadurch deutlich verschlankt. All diese Maßnahmen schärfen den Fokus der Unternehmensgruppe, um die Effizienz und Transparenz sowie die Kapitalmarktfähigkeit weiter zu erhöhen.

Starke Kapitalbasis mit ausgewogenem Risikoprofil

Die ER-Gruppe hat ihre finanzielle Stärke in den vergangenen Geschäftsjahren genutzt, um die Darlehen zur Finanzierung ihrer Flotte weitestgehend zurückzuführen. Der wirtschaftliche Erfolg der vergangenen Jahre hat die ER-Gruppe in die Lage versetzt, die

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zum 31. Dezember 2025 auf lediglich 1,9 Mio. EUR zu reduzieren. Des Weiteren besteht eine Verbindlichkeit in Höhe von 34,2 Mio. EUR aus der Aufstockung der Kommanditbeteiligungen für einen Teil der Gesamtflotte. Die Eigenkapitalquote beträgt 79,1 %. 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.

Für die Finanzierung zukünftiger Investitionen verfolgt die ER-Gruppe einen ausgewogenen Ansatz aus Eigenkapital, Joint Venture-Beiträgen, Bankfinanzierungen und kapitalmarktbasierenden Instrumenten. Ergänzend werden projektbezogene alternative Finanzierungsstrukturen, wie beispielsweise Leasingmodelle, geprüft. Im Berichtsjahr wurden in einem insgesamt günstigen Marktumfeld selektiv Vermögenswerte zu marktgerechten Konditionen veräußert, um die Kapitalbindung zu senken und die finanzielle Flexibilität weiter zu stärken.

Zusammenfassend sehen wir aufgrund der genannten Entwicklungen sehr gute Chancen, dass sich die ER-Gruppe am Markt weiterhin positiv entwickelt und erfolgreich wächst

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 hat ihre Investor Relations-Aktivitäten im Berichtsjahr deutlich gesteigert. So wurde beispielsweise die Research Coverage ausgeweitet, die Teilnahme an Investorenkonferenzen intensiviert und die Transparenz, insbesondere durch die Einführung einer quartalsweisen Investorenpräsentation, erhöht. Das Ziel all dieser Maßnahmen ist die Steigerung der Visibilität und Transparenz der Ernst Russ AG, um damit zukünftig Kapital für weitere Investition generieren zu können. 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.

Schlanke und digital unterstützte Organisationsstruktur

Organisatorisch verfolgt die ER-Gruppe eine konsequente Bündelung ihrer Ressourcen und Kompetenzen. Die Personalstruktur wurde kontinuierlich an die Unternehmensgröße angepasst, während flache Hierarchien kurze Entscheidungswege und eine hohe Reaktionsgeschwindigkeit ermöglichen. Mit einem stringenten Kostenmanagement sowie gezielte Investitionen in die digitale Infrastruktur haben wir unser Unternehmen für die Zukunft aussichtsreich positioniert.

Starkes Managementteam

Die Ernst Russ AG verfügt über ein leistungsfähiges und zukunftsorientiertes Vorstandsteam, mit hoher fachlicher Kompetenz und klarer strategischer Ausrichtung. Die enge Zusammenarbeit der beiden Vorstandsmitglieder als Co-CEOs ermöglicht schnelle und fundierte Entscheidungsprozesse sowie eine effiziente Unternehmenssteuerung. Durch moderne Managementansätze, hohe Umsetzungsstärke und eine langfristig ausgerichtete Führung ergeben sich Chancen insbesondere in den Bereichen nachhaltiges Wachstum, Effizienzsteigerung und strategische Weiterentwicklung der Gesellschaft.

Chancen durch unsere Mitarbeiter

Die ER-Gruppe verfügt über ein sehr erfahrenes, hochmotiviertes und exzellent ausgebildetes Team bestehend aus Schifffahrtsexperten und Kapitalmarkt- sowie 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 zwölf 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.

Chancen aus der Positionierung als Real Asset

Die Gesellschaft sieht wesentliche strategische Chancen in der strukturellen Unverzichtbarkeit der Seeschifffahrt als physische Vermögensklasse. Da mehr als 80% des globalen Warenhandels auf dem Seeweg abgewickelt werden, verfügt das Geschäftsmodell über eine inhärente konjunkturelle Resilienz, die durch den Sachwertcharakter der eingesetzten Tonnage, die Beleihbarkeit der Flotte sowie langfristige, inflationskorrelierte Charterverträge zusätzlich gestützt wird. Die Gesellschaft ist der Auffassung, dass der Einsatz künstlicher Intelligenz das Kerngeschäft der Seeschifffahrt nicht zu substituieren vermag, da die physische Bewegung von Massengütern über interkontinentale Distanzen zwingend realer Infrastruktur bedarf, sondern als operatives Effizienzinstrument zur weiteren Stärkung der Wettbewerbsposition beiträgt.

Nachhaltiges Handeln*

Die ER-Gruppe unterstützt ausdrücklich das Ziel der IMO, bis 2050 Klimaneutralität in der internationalen Seeschifffahrt zu erreichen und prüft aktiv alternative Schiffsbrennstoffe und zukunftsfähige Antriebskonzepte. In den vergangenen Jahren hat die Unternehmensgruppe ihre Aktivitäten zur verantwortungsvollen Unternehmensführung kontinuierlich weiterentwickelt und messbare Fortschritte erzielt. Dabei wurde unsere ökologische, soziale und unternehmerische Verantwortung systematisch in alle Geschäftsbereiche und Entscheidungsprozesse integriert.

Die Flotte der ER-Gruppe wurde in den vergangenen Jahren konsequent verjüngt. Zuletzt hat die ER-Gruppe zwei im Jahr 2021 bzw. 2022 Multipurpose-Schiffe mit langfristiger Vercharterung erworben, die als moderne Einheiten maßgeblich zur Verjüngung und Zukunftsfähigkeit der gesamten Flotte der ER-Gruppe beitragen. Hinzukommen zwei Neubau-Bestellungen im Containerschiffsegment, die technisch für den Dual-Fuel-Betrieb mit alternativen Kraftstoffen, wie LNG und Methanol, vorbereitet sind. Darüber hinaus prüft die ER-Gruppe fortlaufend gezielte Investitionen in ihre Flotte, um den energieeffizienten und umweltschonenden Betrieb der Schiffe weiter zu verbessern, wie beispielsweise moderne und leistungsoptimierte Propeller oder innovative Rumpfbeschichtungen. Die Geschwindigkeitsreduzierung bei Seeschiffen, das sogenannte „Slow Steaming“, das im Jahr 2025 im Segment der Containerschiffe mit 13,94 Knoten bereits 3,2% unter dem Durchschnitt der zehn vorangegangenen Jahre lag, ist des Weiteren eine besonders einfache und effektive Maßnahme, um Kraftstoff einzusparen und Emissionen zu senken.

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.

* Nicht geprüfte Angabe

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.

Von entscheidender Bedeutung waren im Jahr 2025 der bereits im vierten Jahr andauernde Russland-Ukraine-Krieg, der ungelöste Gaza-Konflikt sowie die US-Handelspolitik, die weiterhin zu erhöhter Prognoseunsicherheit und Volatilität beiträgt.

In den vergangenen Jahren hat sich das Ordervolumen der Containerreedereien stark vergrößert – verbunden mit einer Normalisierung der Charraten auf hohem Niveau (zur ausführlichen Darstellung der Prognose auf den internationalen Schifffahrtsmärkten siehe Abschnitt 1.5 Prognosebericht). Sollten die Fracht- und Charraten 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 Charraten und damit auf die Ertragslage der ER-Gruppe haben. Die ER-Gruppe begegnet diesem Risiko mit einem nachhaltigen und diversifizierten Beschäftigungskonzept ihrer Flotte. Zum 31. Dezember 2025 beträgt die durchschnittliche Restlaufzeit der Charterverträge der Gesamtflotte 26,0 Monate (minimale Vertragslaufzeit, inklusive Neubauten).

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 und die strikte Umsetzung der IMO STCW-Regeln (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) sowie die Einhaltung der MLC, 2006 Regeln (Maritime Labour Convention), bei denen es unter anderem um die Einhaltung der Ruhezeiten an Bord geht. 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 2025 gab es bei einem Schiff der ER-Flotte eine Kollision mit einem fremden Schiff (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 Haftpflichtrisiken 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 sowie auf die Reputation der ER-Gruppe führen.

1.3. Investitionsrisiko

Sowohl die Märkte für Neubauten als auch für gebrauchte Schiffe unterliegen ausgeprägten zyklischen Schwankungen. In Marktphasen hoher Nachfrage steigen die Preise für Tonnage teils erheblich. Investitionen zu solchen Zeitpunkten können zu erhöhten Anschaffungskosten führen, während zukünftige Charraten und Schiffswerte im weiteren Marktverlauf wieder sinken können. Es besteht daher das Risiko, dass die erzielbaren Cashflows und Veräußerungserlöse die Investitionskosten nicht vollständig decken, was zu Wertminderungen und einer Belastung von Ergebnis und Liquidität führen kann.

Zur Begrenzung dieses Risikos führt die ER-Gruppe vor Investitionsentscheidungen umfassende Wirtschaftlichkeits- und Sensitivitätsanalysen durch und bewertet unterschiedliche Markt- und Beschäftigungsszenarien. Zudem erfolgt eine kontinuierliche Beobachtung der relevanten Schifffahrtmärkte und Preisentwicklungen. Investitionsvorhaben werden in enger Abstimmung zwischen Vorstand, operativen Management, externen technischen Dienstleistern sowie dem Aufsichtsrat geprüft und freigegeben. Abhängig von der Marktlage können Investitionen zeitlich verschoben oder zurückgestellt werden, um überhöhte Einstiegspreise zu vermeiden. Trotz der genannten Maßnahmen verbleibt ein Risiko für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in erheblicher Größenordnung.

1.4. Risiko der Wertminderung bzw. 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. 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.

1.5. Vertragspartnerrisiko

Das Beschäftigungskonzept für die Gesamtflotte 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 Charraten 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 Schiffsgesellschaften der Gesamtflotte, 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 Charraten 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 Aus-

wirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe führen.

1.6. 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.

1.7. Off-Hire- / Einnahmenausfallrisiko

Es besteht das Risiko, dass Schiffe der Flotte vorübergehend nicht einsatzfähig sind. Dies kann einerseits durch höhere Gewalt, Krieg, kriegerische Ereignisse oder Piraterie bedingt sein. Zur Minimierung dieses Risikos werden im Vorfeld 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 Charraten 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.

1.8. Risiken aus Dienstleistungsverträgen

Die ER-Gruppe bietet verschiedene Dienstleistungen im Segment Management Services an. Es besteht ein allgemeines Einnahmerisiko insbesondere für Erlöse aus Bereederungsverträgen 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.

1.9. Risiken im Zusammenhang mit der Bestellung von Neubauten

Die Bestellung von Schiffneubauten ist mit wesentlichen finanziellen, terminlichen und qualitativen Risiken verbunden. Aufgrund der langen Bauzeiten und hohen Investitionssummen bestehen insbesondere Risiken durch Kostenüberschreitungen, Bauverzögerungen, Risiken in Zusammenhang mit der Anlieferung in die Charter sowie Abweichungen von vereinbarten technischen und qualitativen Standards. Zusätzlich können vertragliche Unklarheiten, Probleme bei Abnahme und Gewährleistung sowie die wirtschaftliche Situation der beauftragten Werft den Projekterfolg beeinträchtigen. Die ER-Gruppe begegnet diesen Risiken mit der Mandatierung einer erfahrenen Bauaufsicht sowie einem engmaschigen Monitoring des gesamten Projektes.

1.10. Regulatorische Risiken

Die Mitgliedsstaaten der IMO haben sich das Ziel gesetzt, in der internationalen Seeschifffahrt bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Ferner hat die Europäische Union das Programm „Fit for 55“ herausgegeben - mit dem Ziel Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 % zu senken.

Vor diesem Hintergrund sind diverse Regularien einzuhalten. Dazu zählen insbesondere der IMO-Energieeffizienz-Index Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) und die Zertifizierungen des Carbon Intensity Indicator (CII), EU-ETS (Emissionshandel) und FuelEU. Es kann ferner nicht ausgeschlossen werden, dass zukünftig weitere Regularien in Kraft treten.

Die in diesem Abschnitt genannten Regularien haben das Potenzial, die Schiffstätigkeit stark zu beeinflussen. Darüber hinaus führen die genannten regulatorischen Anforderungen zu einem erhöhten administrativen und organisatorischen Aufwand. 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 erfolgt weiterhin über eine diversifizierte Kombination aus Eigenmitteln, Joint Venture-Partnerschaften, Bankfinanzierungen und kapitalmarktbasierter Lösungen. Dabei besteht das Risiko, dass ein anhaltend hohes Zinsniveau, verschärfte Besicherungsanforderungen oder restriktivere Kreditvergabestandards die Wirtschaftlichkeit zukünftiger Investitionen beeinträchtigen könnten.

Viele Banken haben ihre Kreditvergabepolitik in den letzten Jahren strukturell angepasst. Diese Entwicklung setzte sich auch im Jahr 2025 fort und äußerte sich unter anderem in kürzeren Laufzeiten, konservativeren Beleihungswerten sowie strengeren Anforderungen an ältere oder regulatorisch weniger zukunftsfähige Schiffe.

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 verlangen Kreditinstitute üblicherweise umfangreiche Sicherheiten, insbesondere Schiffshypotheken, die Abtretung von Chartereinnahmen sowie marktübliche finanzielle Covenants, insbesondere zum Loan-to-Value-Verhältnis.

Eine Nichteinhaltung dieser Covenants kann die Stellung zusätzlicher Sicherheiten oder Sondertilgungen erforderlich machen. Zudem sind Mindestliquiditätsreserven vorzuhalten, die während der Kreditlaufzeit gebunden sind.

Darüber hinaus können sich Risiken aus dem Sitz und dem regulatorischen Umfeld der jeweiligen Finanzierungsgeber ergeben. Bei Finanzierungen durch internationale Banken oder Leasinggesellschaften können länderspezifische rechtliche, regulatorische oder geopolitische Entwicklungen, etwa Änderungen von Aufsichtsanforderungen, Kapitalverkehrsbeschränkungen, Sanktionen oder Einschränkungen der Refinanzierungsmöglichkeiten, die Vertragsdurchführung, die Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln oder die Durchsetzung vertrag-

licher Rechte beeinträchtigen. Dies kann zu erhöhtem administrativem Aufwand, zusätzlichen Sicherheitsanforderungen, vorzeitigen Rückführungen oder Refinanzierungsrisiken führen.

Aufgrund der weitgehenden Rückführung der Finanzverbindlichkeiten weist die Gesamtflotte zum Ende des Geschäftsjahres 2025 nur noch eine sehr geringe Verschuldung gegenüber Kreditinstituten auf. Gleichwohl können sich bei der Aufnahme neuer Finanzierungen die beschriebenen Risiken erneut wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ER-Gruppe auswirken. Entsprechend werden neue Fremdfinanzierungen nur nach umfassender wirtschaftlicher und risikoorientierter Prüfung eingegangen.

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 Währungskursschwankungen 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 in der Vergangenheit 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. Bereits im Geschäftsjahr 2025 haben verschiedene Einflüsse den US-Dollar im Vergleich zum Euro abschwächen lassen. Mittelfristig könnten Risiken wie steigende Haushaltsdefizite, politische Unsicherheiten und mögliche Eingriffe in die Unabhängigkeit der Fed das Vertrauen in den US-Dollar weiter 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 sind. Die Zinssätze für Tagesgeld in US-Dollar, auf deren Grundlage der Basiszinssatz SOFR berechnet wird, fielen im Laufe des Jahres 2025 von 4,5 % zum Jahresbeginn auf 3,9 % zum Jahresende. Aufgrund des aktuell geringen Bestandes an zinstragenden 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 2025 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 Dateien, 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, die den aktuellen Anforderungen an die Cybersicherheit entspricht, 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 gül-

tige 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. 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 2025 auf gut 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 2,5 Mio. EUR). Diese werden sämtlich gerichtlich geltend gemacht. Zum 31. Dezember 2025 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.

3.6. Risiken im Zusammenhang mit der Veräußerung von ehemaligen Beteiligungen

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 weiter positiv entwickelt. Durch die Bestellung der beiden Neubauten hat sich für diesen Bereich die Risikosituation erweitert. Die Risikosituation im Segment Shipping ist aufgrund der geopolitischen Spannungen und dem Anstieg der Regulatorik herausfordernd geblieben. 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

Mit Blick auf das Jahr 2026 bleiben zahlreiche Einflussfaktoren relevant, die bereits im Jahr 2025 prägend waren. Dazu zählen insbesondere die anhaltende Unsicherheit im Zusammenhang mit US-Zöllen, einschließlich der bis November 2026 anstehenden Neuverhandlungen mit China sowie ungelöster Zollfragen mit Indien. Hinzu kommen die weiterhin angespannte Lage im gesamten mittleren Osten sowie sicherheitsbedingte Einschränkungen im Roten Meer. Die Herausforderungen infolge der wachsenden Zahl an Konflikten und Militärinterventionen dürften in den kommenden Jahren eher zunehmen.

Angesichts dieser Risiken bescheinigt der Internationale Währungsfonds (IWF) der Weltwirtschaft eine bemerkenswerte Widerstandsfähigkeit. In seinen jüngsten Prognosen hat der IWF das globale Wirtschaftswachstum für das Jahr 2026 um 0,2 Prozentpunkte auf 3,3% angehoben, wobei der Großteil der Aufwärtsrevision auf eine stärkere Entwicklung in den USA und China zurückzuführen sei. Die Anhebung der Prognose basiert auf einer robusten wirtschaftlichen Aktivität, weiterhin starken Arbeitsmärkten sowie umfangreichen Investitionen in neue Technologien, insbesondere im Bereich der künstlichen Intelligenz.

Nach Einschätzung der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) wird sich das globale Wirtschaftswachstum dementsprechend auf 2,9% im Jahr 2026 abschwächen, bevor es sich 2027 leicht auf 3,1% erholt. Besonders in den USA

und in China dürfte sich das Wachstum abschwächen, während die Eurozone nach Angaben der OECD eine moderate Erholung verzeichnen wird. Gleichzeitig entspannt sich das Inflationsumfeld weiter: In den großen Volkswirtschaften geht der Preisdruck zurück, und viele Länder dürften mittelfristig wieder ihre Inflationsziele erreichen.

Vor diesem Hintergrund gewinnen handelspolitische Impulse an Bedeutung, um das Wachstum zu stabilisieren und zusätzliche Nachfrage zu generieren. Europa ist mit positiven handelspolitischen Impulsen in das Jahr 2026 gestartet. Die Europäische Union hat den Weg für das Freihandelsabkommen mit den Mercosur-Staaten geebnet, wodurch nach Angaben der Europäischen Kommission die weltweit größte Freihandelszone entstehen würde. Ergänzt wird dies durch das geplante Abkommen zwischen der EU und Indien, das den bilateralen Handel deutlich ausweiten und das Wirtschaftswachstum auf beiden Seiten dauerhaft stärken dürfte – mit spürbar positiven Effekten insbesondere für den Seehandel und die Schifffahrt.

Schifffahrtsmärkte

Der Marktausblick bleibt vorerst von Unsicherheiten geprägt, insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Rückkehr der Schifffahrt auf die Suezroute, für die sich angesichts der anhaltenden geopolitischen Instabilität im Nahen Osten bislang jedoch kein konsistentes Vorgehen abzeichnet. Die angespannte Sicherheitslage im Persischen Golf, Berichte über Angriffe auf die zivile Schifffahrt sowie Warnungen vor der Nutzung der Straße von Hormus haben die Marktteilnehmer seit



Beginn der Angriffe Israels und der USA auf den Iran deutlich verunsichert. Die jüngste Eskalation führte dazu, dass sich mehrere Hundert Schiffe verschiedener Segmente in der Region befanden und ihre Reisen nicht fortsetzen konnten, was die operative Planung vieler Reedereien erheblich erschwerte und die bislang vorsichtige Abkehr von der Umgehungsroute über das Kap der Guten Hoffnung unterbrochen hat. Weitere handelspolitische Faktoren wie die von der US-Administration angekündigten neuen Importzölle dürften das Marktumfeld über eine Abschwächung des globalen Handelswachstums zusätzlich belasten.

Trotz bekannter Risiken zeigt sich der Schifffahrtsmarkt auch im laufenden Jahr robust, getragen von überraschend starken Ladungsmengen auf ausgewählten Wachstumsrouten, die bestehende Überkapazitäten bereits im vergangenen Jahr abgemildert haben. So dürfte sich der seegestützte Welthandel nach Einschätzung von Clarksons im Jahr 2026 um rund 1,5% auf etwa 13,1 Mrd. Tonnen erhöhen, wobei sich die Entwicklung der TEU-Meilen eng an der Situation im Roten Meer orientieren wird und durch mögliche Störungen entlang der Energie- und Handelsrouten im Persischen Golf beeinflusst werden könnte.

Im Jahr 2025 stieg die globale Schiffbauproduktion über alle Segmente gegenüber 2020 um rund 45%, für das Jahr 2026 erwartet Clarksons eine weitere Steigerung von 15%. Getragen wird diese Entwicklung vor allem vom chinesischen Schiffbau, dessen Produktivität und Kapazität durch die Erweiterung bestehender Werften weiter zunehmen. Für die Containerschifffahrt rechnet Clarksons für das Jahr 2026 zunächst mit einem moderaten Flottenwachstum von rund 4%, bevor es in den Folgejahren aufgrund von erhöhten Orderaktivitäten in den Vorjahren weiter ansteigt. Alphaliner erwartet für das Jahr 2026 die Auslieferung von rund 1,5 Mio. TEU zusätzlicher Containerschiffkapazität. Dieses Volumen ist historisch hoch, bleibt jedoch unter dem Niveau des Jahres 2025 von über 2 Mio. TEU und deutlich unter der Prognose für das Jahr 2027 in Höhe von 3 Mio. TEU.

Die anhaltend hohen Neubausauslieferungen könnten in den kommenden Monaten zu einem leichten Anstieg der inaktiven Tonnage führen. Mitte Januar 2026 zählte Alphaliner jedoch lediglich 83 beschäftigungslose Schiffe mit einer aggregierten Kapazität von 254.786 TEU. Mit nur 0,8% der gesamten Kapazität ist nach Einschätzung von Alphaliner keine strukturell relevante Inaktivität in der Containerschifffahrt erkennbar. Die weltweite Flotte gilt damit weiterhin als weitgehend ausgelastet. Eine mögliche Rückkehr der Containerschifffahrt über die Suezkanal-Route könnte im Lauf des Jahres 2026 den Verschrottungsdruck auf ältere Tonnage erhöhen.

Prognose zur Entwicklung der ER-Gruppe im Geschäftsjahr 2026

Für das Geschäftsjahr 2026 sind bereits rund 90% der konsolidierten Umsatzerlöse der ER-Gruppe durch bestehende Charterverträge gesichert. Die verbleibenden 10% der geplanten Umsatzerlöse sind noch nicht gesichert und unterliegen einem nicht unerheblichen Marktrisiko

Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass sich die konsolidierten Umsatzerlöse der ER-Gruppe im Geschäftsjahr 2026 voraussichtlich in einer Bandbreite zwischen 145,0 und 160,0 Mio. EUR (2025: 158,1 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 gemäß aktueller Prognose ohne Erträge aus der Veräußerung von Schiffen voraussichtlich in einer Bandbreite zwischen 34,0 und 44,0 Mio. EUR (2025: 96,4 Mio. EUR inkl. Schiffverkäufen in Höhe von 42,9 Mio. EUR) liegen.

Die angespannte Sicherheitslage im Persischen Golf in Folge des Angriffs Israels und der USA auf den Iran werden voraussichtlich nicht unerhebliche, zum aktuell nicht abschließend zu beurteilende, Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und insbesondere auf die Schifffahrtsmärkte haben. Die Auswirkungen können zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilt werden. Aufgrund der zum wesentlichen Teil (rund 90%) bereits vertraglich fixierten Chartererlöse geht die ER-Gruppe davon aus, dass sich die Auswirkungen des Konflikts voraussichtlich innerhalb der genannten Bandbreiten bewegen.

Die Prognose basiert auf einer planerischen unveränderten Flottengröße von durchschnittlich rund 27 Schiffen und auf den Annahmen einer fortlaufend stabilen Entwicklung der Chartermärkte, einer planmäßigen Auslastung der Gesamtflotte in Höhe von rund 97% (2025: 97,7%) sowie eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,20 USD/EUR (2025: 1,1300 USD/EUR).

Hamburg, den 16. März 2026
Ernst Russ AG



Dr. Christopher Eilers



Joseph Schuchmann

Vorstand der Ernst Russ AG

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
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2025**

IN TEUR	ZIFFER*	1.1. – 31.12.2025	1.1. – 31.12.2024
1. Umsatzerlöse	(11)	158.068	172.717
2. Sonstige betriebliche Erträge	(12)	71.547	27.811
3. Materialaufwand	(13)		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		-2.869	-3.119
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		-68.995	-81.524
4. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter		-7.030	-7.856
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		-571	-537
- davon für Altersversorgung 30 TEUR (Vorjahr: 30 TEUR)			
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(14)	-30.276	-27.377
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	-27.748	-9.104
7. Erträge aus Beteiligungen		659	887
- davon aus verbundenen Unternehmen 129 TEUR (Vorjahr: 185 TEUR)			
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(16)	3.651	3.297
9. Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	(17)	-31	-208
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(18)	-1.283	-1.446
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(19)	4.694	-1.760
- davon Erträge aus der Veränderung latenter Steuern 6.293 TEUR (Vorjahr: Aufwand aus Veränderung latenter Steuern 593 TEUR)			
12. Ergebnis nach Steuern		99.816	71.781
13. Sonstige Steuern	(20)	-8	-3
14. Konzernjahresüberschuss einschließlich nicht beherrschende Anteile		99.808	71.778
15. Auf nicht beherrschende Anteile entfallender Konzernjahresüberschuss		-26.330	-29.306
16. Konzernjahresüberschuss nach nicht beherrschenden Anteilen		73.478	42.472
17. Gewinnvortrag		128.310	119.338
18. Ausschüttungen aus Bilanzgewinn des Vorjahres		-6.737	-33.500
19. Konzernbilanzgewinn		195.051	128.310

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

KONZERNBILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2025

AKTIVA IN TEUR	ZIFFER*	31.12.2025	31.12.2024
A. Anlagevermögen	(4)	247.129	230.844
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Dienstleistungsverträge		17	79
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen und Lizenzen		296	262
3. Geschäfts- oder Firmenwert		0	428
II. Sachanlagen			
1. Schiffe		227.645	223.598
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		221	142
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		13.543	3.332
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		1.317	689
2. Beteiligungen		232	700
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.163	1.163
4. Wertpapiere des Anlagevermögens		2.695	451
B. Umlaufvermögen		121.345	122.138
I. Vorräte	(5)		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		1.331	2.289
2. Emissionszertifikate		140	447
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(6)		
1. Forderungen aus Leistungen		1.882	2.068
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		16	176
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		531	48
4. Sonstige Vermögensgegenstände		3.097	6.440
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		114.348	110.670
C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten		1.599	1.853
D. Aktive latente Steuern		0	171
Bilanzsumme		370.073	355.006

PASSIVA IN TEUR	ZIFFER*	31.12.2025	31.12.2024
A. Eigenkapital	(7)	292.805	266.374
I. Gezeichnetes Kapital		33.689	33.689
II. Kapitalrücklage		11.010	11.010
III. Gewinnrücklagen		8.515	8.515
IV. Bilanzgewinn		195.051	128.310
V. Kumuliertes übriges Eigenkapital		0	-678
VI. Nicht beherrschende Anteile		44.540	85.528
B. Rückstellungen		13.164	16.178
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(8)	942	1.035
2. Steuerrückstellungen		1.910	1.281
3. Sonstige Rückstellungen	(9)	10.312	13.862
C. Verbindlichkeiten	(10)	61.222	61.524
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		1.860	2.067
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		3.494	2.831
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		1	3
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		34.954	9.464
5. Sonstige Verbindlichkeiten		20.913	47.159
D. Passiver Rechnungsabgrenzungsposten		2.882	4.628
E. Passive latente Steuern		0	6.302
Bilanzsumme		370.073	355.006

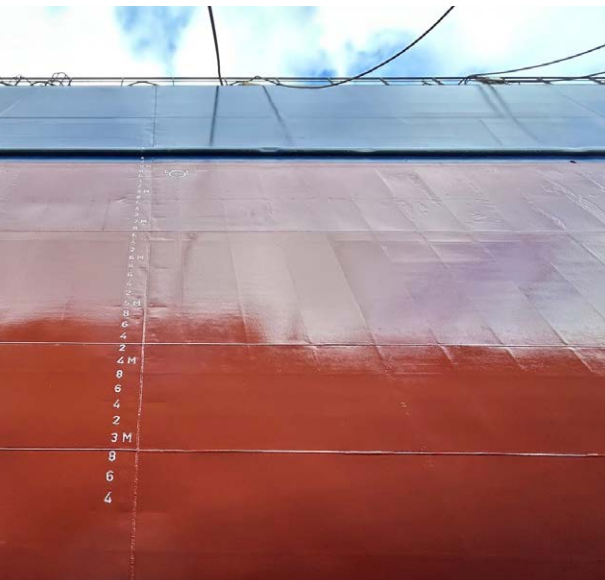
* Die Ziffer bezieht sich auf die Erläuterungen zur Konzernbilanz im Konzernanhang.

**KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2025**

TEUR	1.1. – 31.12.2025	1.1. – 31.12.2024
Konzernjahresergebnis einschließlich nicht beherrschende Anteile	99.808	71.778
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	28.056	26.328
Abnahme / Zunahme der Rückstellungen	-3.495	8.402
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge	-14.151	-4.437
Abnahme / Zunahme der Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	2.271	1.328
Abnahme / Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-458	-1.693
Gewinne (-) / Verluste (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-18.774	-1.998
Zinsaufwendungen / Zinserträge	-2.368	-1.851
Sonstige Beteiligungserträge	-659	-887
Ertragsteueraufwand / -ertrag	-4.694	1.760
Ertragsteuerzahlungen	1.366	-260
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	86.902	98.470
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens	5	0
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-102	-5
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	22.494	5.027
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-45.709	-3.894
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens und des übrigen Umlaufvermögens	3.812	515
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen und das übrige Umlaufvermögen	-203	-131
Veränderung des Finanzmittelfonds aus Abgängen aus dem Konsolidierungskreis	39.247	750
Erhaltene Zinsen	3.692	3.445
Erhaltene Dividenden	661	800
Cashflow aus Investitionstätigkeit	23.897	6.507
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von anderen Gesellschaftern	105	65
Auszahlungen aus Eigenkapitalherabsetzungen an andere Gesellschafter	-14.125	-3.584
Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten	-13.923	-13.425
Gezahlte Zinsen	-840	-1.622
Gezahlte Dividenden an Gesellschafter des Mutterunternehmens	-6.737	-32.498
Gezahlte Dividenden an andere Gesellschafter	-60.442	-15.148
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-95.962	-66.212
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	14.837	38.765
Wechselkurs- und bewertungsbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-11.159	4.604
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	110.670	67.301
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	114.348	110.670

Zusammensetzung des Finanzmittelfonds:

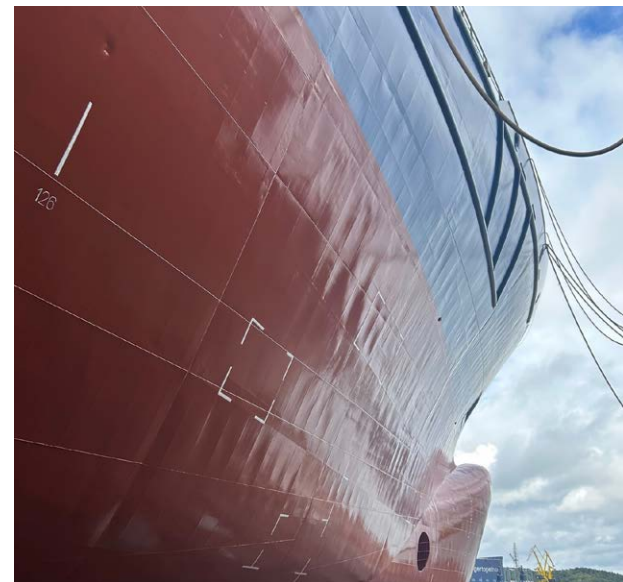
Der Finanzmittelfonds entspricht den in der Bilanz ausgewiesenen flüssigen Mitteln und beinhaltet im Wesentlichen Guthaben bei Kreditinstituten.



ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2025

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 1.1.2024	33.500	9.235	962	10.197	8.515
<i>Konzernjahresüberschuss</i>	0	0	0	0	0
<i>Gutschrift auf Gesellschafterkonten im Fremdkapital</i>	0	0	0	0	0
<i>Sachkapitalerhöhung</i>	189	813	0	813	0
<i>Währungsumrechnung</i>	0	0	0	0	0
<i>Änderung des Konsolidierungskreises</i>	0	0	0	0	0
<i>Ausschüttungen / Entnahmen aus Rücklagekonto</i>	0	0	0	0	0
Summe	189	813	0	813	0
Stand 31.12.2024	33.689	10.048	962	11.010	8.515
Stand 1.1.2025	33.689	10.048	962	11.010	8.515
<i>Konzernjahresüberschuss</i>	0	0	0	0	0
<i>Gutschrift auf Gesellschafterkonten im Fremdkapital</i>	0	0	0	0	0
<i>Währungsumrechnung</i>	0	0	0	0	0
<i>Ausschüttungen / Entnahmen aus Rücklagekonto</i>	0	0	0	0	0
<i>Sonstige Veränderungen</i>	0	0	0	0	0
Summe	0	0	0	0	0
Stand 31.12.2025	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				
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	
128.310	-678	180.846	85.528	266.374	
73.478	0	73.478	26.330	99.808	
0	0	0	-37.916	-37.916	
0	678	678	0	678	
-6.737	0	-6.737	-14.125	-20.862	
0	0	0	-15.277	-15.277	
66.741	678	67.419	-40.988	26.431	
195.051	0	248.265	44.540	292.805	

KONZERN-ANLAGENSPIEGEL FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2025

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

IN TEUR	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN				31.12.2025
	1.1.2025	ZUGANG	UMBUCHUNGEN	ABGANG	
Entgeltlich erworbene Dienstleistungsverträge	12.582	0	0	-12.071	511
Entgeltlich erworbene Konzessionen und Lizenzen	67.367	102	0	-66.029	1.440
Geschäfts- oder Firmenwert	7.121	0	0	0	7.121
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	87.070	102	0	-78.100	9.072

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN

IN TEUR	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN				31.12.2025
	1.1.2025	ZUGANG	UMBUCHUNGEN	ABGANG	
Schiffe	322.038	41.222	12.264	-34.976	340.548
Bauten auf fremden Grundstücken	257	0	0	0	257
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.927	136	0	0	3.063
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.332	23.011	-12.264	-536	13.543
Summe Sachanlagen	328.554	64.369	0	-35.512	357.411

ENTWICKLUNG DER FINANZANLAGEN

IN TEUR	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN				31.12.2025
	1.1.2025	ZUGANG	UMBUCHUNGEN	ABGANG	
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.510	956	0	-328	2.138
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	10.368	0	-370	-9.998	0
Beteiligungen	7.372	0	370	-4.998	2.744
Ausleihungen an Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7.860	0	0	0	7.860
Wertpapiere des Anlagevermögens	3.927	0	0	0	3.927
Sonstige Ausleihungen	18	0	0	0	18
Summe Finanzanlagen	31.055	956	0	-15.324	16.687
Gesamtsumme	446.679	65.427	0	-128.936	383.170

KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN						BUCHWERT	
1.1.2025	ABSCHREIBUNGEN	UMBUCHUNGEN	ZUSCHREIBUNGEN	ABGANG	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024
-12.503	-57	0	0	12.066	-494	17	79
-67.105	-68	0	0	66.029	-1.144	296	262
-6.693	-428	0	0	0	-7.121	0	428
-86.301	-553	0	0	78.095	-8.759	313	769

KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN						BUCHWERT	
1.1.2025	ABSCHREIBUNGEN	UMBUCHUNGEN	ZUSCHREIBUNGEN	ABGANG	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024
-98.440	-29.666	0	0	15.203	-112.903	227.645	223.598
-257	0	0	0	0	-257	0	0
-2.785	-57	0	0	0	-2.842	221	142
0	0	0	0	0	0	13.543	3.332
-101.482	-29.723	0	0	15.203	-116.002	241.409	227.072

KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN						BUCHWERT	
1.1.2025	ABSCHREIBUNGEN	UMBUCHUNGEN	ZUSCHREIBUNGEN	ABGANG	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024
-821	0	0	0	0	-821	1.317	689
-10.368	0	370	0	9.998	0	0	0
-6.672	-29	-370	0	4.559	-2.512	232	700
-6.697	0	0	0	0	-6.697	1.163	1.163
-3.476	-2	0	2.246	0	-1.232	2.695	451
-18	0	0	0	0	-18	0	0
-28.052	-31	0	2.246	14.557	-11.280	5.407	3.003
-215.835	-30.307	0	2.246	107.855	-136.041	247.129	230.844

KONZERNANHANG DER ERNST RUSS AG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

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.

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 2025 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 („Döhle-Gruppe“) gehalten. Im Zuge der Bündelung von gemeinschaftlich von Jan Peter Döhle und Jost Diedrich Döhle, beide Deutschland, gehaltenen Aktien im ersten Halbjahr 2025 werden nunmehr 12.405.597 Aktien (36,8%) durch gemeinschaftlich von Jan Peter Döhle und Jost Diedrich Döhle beherrschte bzw. maßgeblich beeinflusste Unternehmen gehalten („J.P. und J.D. Döhle“). 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. Der Unternehmensgegenstand wird in Übereinstimmung mit der Satzung teilweise durch Tochter- und Beteiligungsunternehmen

verwirklicht. Die Geschäftsaktivitäten 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 im Bereich der Seeschifffahrt tätig.

(1) GRUNDLAGEN

Der Konzernabschluss der Ernst Russ AG zum 31. Dezember 2025 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 35 (Vorjahr: 54) Gesellschaften, wovon keine (Vorjahr: elf) ausländischen Unternehmen im Konsolidierungskreis enthalten sind. Des Weiteren wird kein (Vorjahr: vier) Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Die Veränderung des Konsolidierungskreises resultiert insbesondere aus der Entkonsolidierung von 14 Gesellschaften, die aus Wesentlichkeitsgründen bzw. aufgrund der anstehenden Liquidation nicht mehr Teil des Konsolidierungskreises sind. Vier weitere Gesellschaften wurden verkauft und drei Gesellschaften im Zuge von Verschmelzungen bzw. Anwachsungen im Handelsregister gelöscht. Zwei Gesellschaften wurden erstmals in den Konsolidierungskreis aufgenommen.

Zur Übersicht wird auf die Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2025 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 2025 werden insgesamt neun (Vorjahr: elf) 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 seitdem 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 2,06 % (Vorjahr: 1,90 %) 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 kein 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 Bilanzstich-

tag 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. Mit der Entkonsolidierung sämtlicher ausländischer Tochtergesellschaften im Geschäftsjahr weist der Posten zum Bilanzstichtag keinen Bestand mehr aus.



ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

(4) ANLAGEVERMÖGEN

(A) Immaterielle Vermögensgegenstände

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

Im Berichtsjahr wurde eine Inventur der immateriellen Vermögensgegenstände vorgenommen. Sämtliche nicht mehr vorhandenen immateriellen Vermögensgegenstände sind im Berichtsjahr als Abgang erfasst. Die Erfassung der Abgänge erfolgte ohne Auswirkung auf die bilanzierten Buchwerte.

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 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	1.1.2025	ABSCHREIBUNG	31.12.2025
Shipping	428	-428	0

(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. Für den Posten „Wertpapiere des Anlagevermögens“ wurden die historischen Anschaffungskosten

als auch die historischen Abschreibungen zum 1. Januar 2025 um 3.195 TEUR erhöht. Hierbei handelt es sich um Anschaffungskosten bzw. Abschreibungen, die entstanden sind, als ein Teil der Wertpapiere noch unter dem Posten „Sonstige Wertpapiere“ im Umlaufvermögen ausgewiesen wurde.

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2025 ist in der Anlage zum Konzernanhang dargestellt.

(5) VORRÄTE

Der Posten „Emissionszertifikate“ setzt sich zum 31. Dezember 2025 wie folgt zusammen:

EMISSIONS-ZERTIFIKATE	STÜCK	ANSCHAFFUNGS-KOSTEN (TEUR)
31.12.2025	28.577	140
31.12.2024	24.606	447

(6) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die Forderungen haben in Höhe von 865 TEUR (Vorjahr: 379 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die langfristigen Forderungen entfallen in Höhe von 506 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR) auf Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht. Die übrigen langfristigen Forderungen in Höhe von 359 TEUR entfallen auf sonstige Vermögensgegenstände (Vorjahr: 379 TEUR). Darüber hinaus haben alle verbleibenden Forderungen eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus Leistungen in Zusammenhang mit Dienstleistungsverträgen.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen in Höhe von 506 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR) eine Forderung aus dem Verkauf eines ehemaligen Tochterunternehmens. Die übrigen Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind Forderungen aus Leistungen (Vorjahr: 48 TEUR).

(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.

Mit Beschluss vom 23. Mai 2025 hat die Hauptversammlung den Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 22. Mai 2030 (einschließlich) durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen ganz oder teilweise einmal oder mehrmals, jedoch insgesamt höchstens um 16.844.655,00 EUR zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2025). Dabei ist den Aktionären grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, zu bestimmen, dass die neuen Aktien ganz oder teilweise von einem oder mehreren Kreditinstituten, Wertpapierinstituten oder nach § 53 Abs. 1 Satz 1 oder § 53b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 des Gesetzes über das Kreditwesen tätigen Unternehmen mit der Verpflichtung übernommen werden sollen, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten (mittelbares Bezugsrecht).

Der Vorstand ist weiterhin ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, insbesondere

- » für Spitzenbeträge, die sich aufgrund des Bezugsverhältnisses ergeben;
- » um Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen mit Options- und/oder Wandlungsrechten bzw. Options- und/oder Wandlungspflichten, die von der Gesellschaft und/oder im unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbesitz der Gesellschaft stehenden Gesellschaften ausgegeben wurden oder werden, ein Bezugsrecht auf Schuldverschreibungen in dem Umfang einzuräumen, wie es ihnen nach Ausübung des Options- oder Wandlungsrechts bzw. nach Erfüllung einer vereinbarten Options- oder Wandlungspflicht als Aktionär zustünde;
- » für Aktien im Umfang eines anteiligen Betrags des Grundkapitals, der 20 % des zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens oder – falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der vorliegenden Ermächtigung bestehenden Grundkapitals nicht überschreitet, um die neuen Aktien gegen Bareinlagen zu einem Ausgabebetrag auszugeben, der den Börsenpreis der bereits ausgegebenen Aktien der Gesellschaft gleicher Gattung und Ausstattung zum Zeitpunkt der endgültigen Festlegung des Ausgabebetrag nicht wesentlich unterschreitet (vereinfachter Bezugsrechtsausschluss nach § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG). Auf diese Begrenzung auf 20 % des Grundkapitals ist der anteilige Betrag des Grundkapitals anzurechnen, der auf neue oder zurückerworbene Aktien entfällt, die während der Laufzeit dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausübung unter vereinfachtem Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre gemäß oder entsprechend § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben oder veräußert worden sind. Ferner sind auf diese Begrenzung diejenigen Aktien anzurechnen, die zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Options- und/oder Wandlungsrechten bzw. Options- und/oder Wandlungspflichten ausgegeben werden oder auszugeben sind, sofern die Schuldverschreibungen während der Laufzeit dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausübung aufgrund einer anderen Ermächtigung in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben werden;
- » wenn die Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen erfolgt, insbesondere beim Erwerb von Unternehmen, Unternehmensteilen oder von Beteiligungen an Unternehmen oder von sonstigen Vermögens-



gegenständen, einschließlich von Rechten und Forderungen – auch gegen die Gesellschaft –, oder von Ansprüchen auf den Erwerb von Vermögensgegenständen oder im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen.

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

Mit Beschluss vom 23. Mai 2025 hat die Hauptversammlung den Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 16.844.655,00 EUR durch Ausgabe von bis zu 16.844.655 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2025). Das bedingte Kapital 2025 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 23. Mai 2025 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 23. Mai 2025 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 23. Mai 2025 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; abweichend hiervon kann der Vorstand, sofern rechtlich zulässig, mit Zustimmung des Aufsichtsrats festlegen, dass die neuen Aktien vom Beginn des Geschäftsjahres an, für das im Zeitpunkt der Ausübung von Wandlungs- bzw. Optionsrechten oder der Erfüllung von Wandlungspflichten noch kein Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns gefasst worden ist, am Gewinn teilnehmen.

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 23. Mai 2025 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 Wandlungspflichten.

(B) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage entfällt in Höhe von 10.047.772,42 EUR (Vorjahr: 10.047.772,42 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 7 TEUR (Vorjahr: 3 TEUR).

(9) SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für ausstehende Rechnungen in Höhe von 8.453 TEUR (Vorjahr: 11.623 TEUR). Enthalten ist hier eine Rückstellung für die ausstehende Rechnung für Bergungskosten (5.763 TEUR, Vorjahr: 6.737 TEUR). Des Weiteren sind Rückstellungen für Personalverpflichtungen in Höhe von 1.054 TEUR (Vorjahr: 1.033 TEUR), Steuerberatungs- und Prüfungskosten in Höhe von 311 TEUR (Vorjahr: 366 TEUR) sowie Ausgleichsverpflichtungen und Garantien von insgesamt 200 TEUR (Vorjahr: 294 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 2025 ist hierfür eine Rückstellung in Höhe von 87 TEUR (Vorjahr: 338 TEUR) passiviert. Bei der Bildung der Rückstellung aus der Verpflichtung zur Einreichung von Emissionszertifikaten, bei denen der Konzern Ersatzansprüche gegen Dritte hat, werden diese Ersatzansprüche bei der Rückstellungsbemessung berücksichtigt.

(10) VERBINDLICHKEITEN

Die Verbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

VERBINDLICHKEITENSPIEGEL PER 31.12.2025

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	1.653	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.494	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10.274	24.680	-
Sonstige Verbindlichkeiten	20.913	-	-
- davon aus Steuern	152	-	-
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	-	-
Summe	34.889	26.333	-

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen die Finanzierung eines Containerschiffes und sind mit einer Schiffshypothek sowie durch Abtretung sämtlicher Chartereinnahmen, Versicherungserstattungen sowie der übrigen Einnahmen besichert.

34.212 TEUR Verbindlichkeiten aus einem Anteilskaufvertrag, im Zuge dessen die ER-Gruppe die Kommanditanteile an einer Tochtergesellschaft aufgestockt hat. Zur Sicherung dieser Verbindlichkeiten wurden die Kommanditanteile an vier Einschiffsgesellschaften der ER-Gruppe an den Verkäufer verpfändet.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen in Höhe von

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	-	-

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG

(11) UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2025	2024
Shipping	152.648	166.818
Management Services	8.141	8.830
Other Services	149	229
Konsolidierung	-2.870	-3.160
Gesamtumsatzerlöse	158.068	172.717

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

	2025	2024
Europa / Mittelmeer	66.244	61.849
Ozeanien	20.162	3.596
Amerika	18.337	19.814
Afrika	6.767	4.754
Asien	6.006	12.009
Weltweite Trades	40.552	70.695
Gesamtumsatzerlöse	158.068	172.717

(12) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Erträge aus dem Verkauf von vier Containerschiffen in Höhe von 42.858 TEUR (Vorjahr: 1.876 TEUR aus dem Verkauf von einem Containerschiff). Im Übrigen wurden außergewöhnliche Erträge aus Versicherungsschädigungen, im Wesentlichen in Zusammenhang mit Schäden an den eigenen Schiffen sowie aus der Loss-of-Hire Versicherung, in Höhe von 10.693 TEUR (Vorjahr: 12.806 TEUR) realisiert. Darüber hinaus enthält der Posten Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 5.428 TEUR (Vorjahr: 5.946 TEUR) und Erträge aus Zuschreibungen auf das Finanzanlagevermögen in Höhe von 2.251 TEUR (Vorjahr: 303 TEUR). Darüber hinaus sind Erträge aus Kostenerstattungen, insbesondere von Charterern, in Höhe von 2.082 TEUR (Vorjahr: 656 TEUR) sowie Erträge aus dem Verkauf

von Treibstoffen bei Antritt einer neuen Charter in Höhe von 1.306 TEUR (Vorjahr: 929 TEUR), in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten

Des Weiteren sind periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 1.519 TEUR (Vorjahr: 332 TEUR) und Erträge aus bereits abgeschriebenen Forderungen in Höhe von 398 TEUR (Vorjahr: 393 TEUR) enthalten.

Im Vorjahr enthielt die Position darüber hinaus außergewöhnliche Erträge aus einer Ausgleichszahlung eines Charterers in Zusammenhang mit der vorzeitigen Rücklieferung eines Containerschiffes aus einer Charter in Höhe von 2.710 TEUR sowie die Zuschreibung auf Schiffsvermögen aufgrund des Wegfalls des Grunds einer voraussichtlich dauernden Wertminderung in Vorjahren in Höhe von 955 TEUR.

(13) MATERIALAUFWAND

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

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen enthalten im Wesentlichen Schiffsbetriebskosten in Höhe von 64.211 TEUR (Vorjahr: 76.202 TEUR) sowie Aufwendungen aus der Unterbereederung in Höhe von 991 TEUR (Vorjahr: 1.060 TEUR). Die Schiffsbetriebskosten enthalten außergewöhnliche Aufwendungen in Zusammenhang mit Havariekosten in Höhe von 1.067 TEUR (Vorjahr: 10.575 TEUR). Darüber hinaus sind Aufwendungen für Fremdleistungen im Zusammenhang mit Crewing-Dienstleistungen in Höhe von 3.793 TEUR (Vorjahr: 4.262 TEUR) entstanden.

(14) ABSCHREIBUNGEN

Im Berichtsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen auf das Schiffsvermögen aufgrund von dauerhaften Wertminderungen in Höhe von 3.172 TEUR (Vorjahr: 1.500 TEUR) vorgenommen.

(15) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Aufwendungen aus der Währungskursumrechnung in Höhe von 15.752 TEUR (Vorjahr: 1.966 TEUR) sowie Aufwendungen aus Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 3.237 TEUR (Vorjahr: 612 TEUR). Der Anstieg betrifft insbesondere Rechtsberatungskosten in Zusammen-



hang mit der Kollision eines Schiffes. Des Weiteren sind Aufwendungen in Zusammenhang mit dem Verkauf von Treibstoffen bei Charterwechseln in Höhe von 1.401 TEUR (Vorjahr: 921 TEUR), Aufwendungen für Versicherungen und Beiträgen in Höhe von 926 TEUR (Vorjahr: 860 TEUR), Wertberichtigungen von Forderungen in Höhe von 735 TEUR (Vorjahr: 936 TEUR), Raumkosten in Höhe von 668 TEUR (Vorjahr: 667 TEUR) sowie Aufwendungen für Steuerberatungs- und Prüfungskosten in Höhe von 523 TEUR (Vorjahr: 517 TEUR) angefallen. Zusätzlich entfallen 1.279 TEUR auf Aufwendungen in Zusammenhang mit einer nachträglichen Kaufpreisverpflichtung aus dem Erwerb von Kommanditanteilen an Schiffsgesellschaften, bei denen zwischenzeitlich bereits die Veräußerung des Schiffes erfolgt ist.

(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 analog zum Vorjahr im Wesentlichen Abschreibungen auf Beteiligungsunternehmen.

(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.

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. Im Vorjahr betrug bei im Ausland ansässigen Unternehmen der Steuersatz 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	31.12.2025		31.12.2024	
	AKTIVE LATENTE STEUERN	PASSIVE LATENTE STEUERN	AKTIVE LATENTE STEUERN	PASSIVE LATENTE STEUERN
Immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	394	89
Sachanlagen	-	4	-	-
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	-	-	86	6.109
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	4	-	-	591
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-	-	256	78
Sonstige Verbindlichkeiten	-	-	-	-
Gesamt (Temporäre Differenzen)	4	4	736	6.867
Saldierung	-4	-4	-565	-565
Bilanzansatz	0	0	171	6.302

Der Berechnung wurde im Jahr 2025 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.

Im Berichtsjahr wurden aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen nur in Höhe der passiven latenten Steuern angesetzt. Ein sich ergebender Aktivüberhang wurde nicht aktiviert. Die aktiven latenten Steuern auf Basis der temporären Differenzen entfallen auf die unterschiedliche Behandlung von Fremdwährungsguthaben in Handels- und Steuerbilanz. Die passiven latenten Steuern auf Basis der temporären Differenzen resultieren aus der unterschiedlichen Behandlung von Sachanlagen in Handels- und Steuerbilanz. Im Vorjahr entfielen die aktiven latenten Steuern im Wesentlichen auf die unterschiedliche Behandlung von Pensionsrückstellungen sowie den in der Ergänzungsbilanz aktivierten entgeltlich erworbenen Geschäftswert. Die passiven latenten Steuern des Vorjahres resultierten im Wesentlichen aus der unterschiedlichen Behandlung von Fremdwährungsguthaben in Handels- und Steuerbilanz. In den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sind periodenfremde Erträge von 58 TEUR (Vorjahr: 256 TEUR) aus Steuererstattungen sowie aus der Auflösung von Steuerrückstellungen enthalten. Zudem sind periodenfremde Aufwendungen von 511 TEUR (Vorjahr: 214 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 beinhalten im Wesentlichen Lohn- und KFZ-Steuern.

(21) PERIODENFREMDES ERGEBNIS

Im abgelaufenen Geschäftsjahr resultieren periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 1.519 TEUR (Vorjahr: 332 TEUR) und aus Erträgen in Zusammenhang mit bereits abgeschriebenen Forderungen in Höhe von 398 TEUR (Vorjahr: 393 TEUR). Zusätzlich sind Erträge aus der Zuschreibung von Anlagevermögen in Höhe von

2.250 TEUR (Vorjahr: 1.257 TEUR) enthalten. Des Weiteren sind periodenfremde Erträge in Höhe von 151 TEUR (Vorjahr: 86 TEUR) enthalten, die sich insbesondere aus der Schlussabrechnung mit alten Charterern bzw. Poolabrechnungen aus Vorjahren ergeben. Darüber hinaus bestanden keine wesentlichen periodenfremden Aufwendungen und Erträge.

SONSTIGE ANGABEN

(22) ANGABEN NACH DEM AKTIENGESETZ

Herr Jan Peter Döhle, Hamburg, hat der Gesellschaft am 26. Mai 2023 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 ebenfalls am 26. Mai 2023 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 Kaufverträgen („Memorandum of Agreement“) vom 23. Februar 2026 haben zwei Tochtergesellschaften, an denen die Ernst Russ AG mittelbar zu 100 % beteiligt ist, jeweils ein Multipurpose-Schiff vom Typ F500, die MS Ronnie und die MS Charlie, zu einem Gesamtkaufpreis in Höhe eines mittleren zweistelligen Millionenbetrages (USD) erworben. Die Übergabe der Schiffe ist für den Monat März 2026 geplant. In dem Zusammenhang wurde eine Finanzierung über ca. zwei Drittel des Kaufpreises abgeschlossen.

Die angespannte Sicherheitslage im Persischen Golf in Folge des Angriffs Israels und der USA auf den Iran werden voraussichtlich nicht unerhebliche, aktuell nicht abschließend zu beurteilende, Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und insbesondere auf die Schifffahrtsmärkte haben. Aufgrund der zum wesentlichen Teil (rund 90 %) bereits vertraglich fixierten Chartererlöse geht die ER-Gruppe davon aus, dass sich die Auswirkungen des Konflikts auf die Ertragslage voraussichtlich innerhalb der im Prognosebericht genannten Bandbreiten bewegen. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses der ER-Gruppe ist kein Abwertungsbedarf vorhanden. Darüber hinaus sind keine wesentlichen negative Einflüsse auf

die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bekannt. Die Auswirkungen können zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilt werden.

Darüber hinaus sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

(24) MITARBEITERZAHL

In den Geschäftsjahren 2025 bzw. 2024 waren durchschnittlich 56 bzw. 72 angestellte Mitarbeiter beschäftigt. Davon sind 30 (Vorjahr: 32) Mitarbeiter an Land und 26 (Vorjahr: 40) 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 Kommanditgesellschaften ist ein Betrag in Höhe von 723 TEUR (Vorjahr: 723 TEUR) anschaffungskostenmindernd im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 berücksichtigt.

Zum 31. Dezember 2025 bestehen darüber hinaus die folgenden Haftungsverhältnisse und sonstigen finanziellen Verpflichtungen:

	31.12.2025			31.12.2024		
	TEUR	TEUR	TUSD	TEUR	TEUR	TUSD
Bürgschaften und andere Verpflichtungen	4.888	4.803	100	4.979	4.883	100
Künftige Zahlungen in operating leases	723	723	-	742	742	-

Im Zuge des Abschlusses eines Wertvertrages zum Bau von zwei Containerschiffen ergeben sich sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 85.782 TUSD, die in den Jahren 2027 und 2028 zur Zahlung fällig werden. Es ist geplant, dass die ER-Gruppe eine langfristige Finanzierung eines wesentlichen Betrages der Werftkosten abschließt.

Von den Bürgschaften und andere Verpflichtungen entfallen keine (Vorjahr: 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 2025 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 2025 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 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 2025	635	88
31. Dezember 2024	688	54

(26) KAPITALFLUSSRECHNUNG

Es sind nicht zahlungswirksame Währungskursenerträge und -aufwendungen in Höhe von 11.838 TEUR (Vorjahr: -4.391 TEUR) unter den nicht zahlungswirksamen Erträge und Aufwendungen ausgewiesen. Darüber hinaus enthalten die nicht zahlungswirksamen Erträge den Entkonsolidierungsgewinn aus dem Verkauf einer Schiffsgesellschaft in Höhe von 27.128 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR). Im Vorjahr wurden Ausschüttungsansprüche von Aktionä-

ren in Höhe von 1.002 TEUR als Sacheinlage in die Ernst Russ AG eingelegt. Hierbei handelte es sich um einen nicht zahlungswirksamen Finanzierungsvorgang.

(27) AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Der Aufsichtsrat der Ernst Russ AG setzte sich im Geschäftsjahr 2025 wie folgt zusammen:

- » Herr Harald Christ, Geschäftsführender Gesellschafter der Christ Capital GmbH, Berlin (Vorsitzender)
- » Herr Jan Peter Döhle, Geschäftsführer der Peter Döhle Schiffahrts-KG (seit 23. Mai 2025, stellvertretender Vorsitzender seit 27. Mai 2025)
- » Herr Jochen Thomas Döhle, Geschäftsführer der Peter Döhle Schiffahrts-KG, Hamburg (bis 27. Mai 2025 stellvertretender Vorsitzender)
- » Herr Ingo Kuhlmann, Geschäftsführer der RTC Business Partners GmbH, Sittensen
- » Herr Robert Lorenz-Meyer, Unternehmensberater, Hamburg (bis 23. Mai 2025)

Der Vorstand der Ernst Russ AG setzte sich im Geschäftsjahr 2025 wie folgt zusammen:

- » Herr Robert Gärtner, Chief Executive Officer der Ernst Russ AG, Schliersee (bis 31. August 2025)
- » Herr Joseph Schuchmann, Co-Chief Executive Officer und Chief Commercial Officer der Ernst Russ AG, Hamburg
- » Herr Dr. Christopher Eilers, Co-Chief Executive Officer und Chief Financial Officer der Ernst Russ AG, Halstenbek (seit 1. August 2025)

(28) ORGANBEZÜGE

Die Gesamtbezüge inklusive der Sachbezüge setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2025	2024
Vorstand	1.188	635
Aufsichtsrat	198	198
Gesamt	1.386	833

(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Das im Konzernabschluss berechnete Honorar des Abschlussprüfers im Geschäftsjahr 2025 betrug 354 TEUR (Vorjahr: 341 TEUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

ART DER LEISTUNG (IN TEUR)	2025	2024
Abschlussprüfung	336	341
Andere Bestätigungsleistungen	18	0

(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:

- » EF Olivia GmbH & Co. KG
- » EF Ragna GmbH & Co. KG
- » EF Rika GmbH & Co. KG
- » ElbFeeder Germany GmbH & Co. KG
- » Ernst Russ Flotten Holding GmbH & Co. KG
- » Ernst Russ Maritime Management GmbH & Co. KG
- » Ernst Russ Polaris Holding GmbH & Co. KG
- » Ernst Russ Schiff VI GmbH & Co. KG
- » Feederstar GmbH & Co. KG
- » Fernando Feeder Parent GmbH & Co. KG
- » MS "Andante" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Baldur" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Dream" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Faith" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Frida Russ" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Ido" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "JULIA" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » Auerbach Schiff 6 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 Eva GmbH & Co. KG

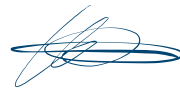


- » MS "Lodur" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Meandi" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Mirror" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Rita" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Solong" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Trouper" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Visitor" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS "Winner" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » MS Isabella B Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
- » Rote Anna Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG

(32) SONSTIGES

Der Konzernabschluss wurde vom Vorstand am 16. März 2026 aufgestellt und damit zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Konzernabschluss wird dem Aufsichtsrat in der Aufsichtsratssitzung vom 24. März 2026 zur Billigung vorgelegt werden.

Hamburg, den 16. März 2026
Ernst Russ AG



Dr. Christopher Eilers



Joseph Schuchmann

Vorstand der Ernst Russ AG

(31) VORSCHLAG ZUR ERGEBNISVERWENDUNG

Der Vorstand schlägt dem Aufsichtsrat vor, der Hauptversammlung vorzuschlagen, den Bilanzgewinn der Ernst Russ AG in Höhe von 254.861.353,54 EUR wie folgt zu verwenden:

EUR	
Ausschüttung von 0,25 EUR Dividende je dividendenberechtigter Stückaktie	8.422.327,75
Vortrag auf neue Rechnung	246.439.025,79
Bilanzgewinn	254.861.353,54



ANTEILSBESITZLISTE DER ERNST RUSS AG

GESCHÄFTSJAHR 2025

	SITZ	BETEILIGUNG	LAND	EIGENKAPITAL IN EUR	ERGEBNIS IN EUR	
A. Vollkonsolidierte verbundene Unternehmen						
Schiffsgesellschaften						
MS "Lodur" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	50,98 %	DEU	8.630.572,14	-351.390,86	(1)
Rote Anna Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	99,00 %	DEU	2.707.957,73	6.412.350,62	(1)
MS "JULIA" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	99,00 %	DEU	14.049.981,01	6.789.928,05	(1)
Feederstar GmbH & Co. KG	Hamburg	51,10 %	DEU	730.000,00	182.837,67	(1)
Auerbach Schiff & Co. KG	Hamburg	51,00 %	DEU	3.500.000,00	1.385.210,82	(1)
MS "Baldur" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	99,00 %	DEU	6.387.469,23	1.344.563,22	(1)
MS Isabella B Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	51,00 %	DEU	3.466.684,16	1.232.214,02	(1)
MS "Frida Russ" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	99,00 %	DEU	14.064.039,64	4.844.840,46	(1)
Ernst Russ Schiff VI GmbH & Co. KG	Hamburg	99,22 %	DEU	46.969.304,46	2.956.370,74	(1)
MS "Dream" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	50,10 %	DEU	598.766,45	259.444,64	(1)
MS "Ido" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	3.724.443,34	1.368.973,82	(1)
MS "Meandi" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	50,10 %	DEU	1.096.910,38	-159.071,18	(1)
MS "Mirror" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	3.718.473,02	1.142.360,65	(1)
MS "Trouper" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	2.855.593,48	-258.403,90	(1)
MS "Visitor" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	2.643.274,22	1.440.021,90	(1)
MS "Winner" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	4.122.822,01	3.390.710,80	(1)
MS "Faith" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	99,00 %	DEU	5.693.504,16	954.698,30	(1)
MS "Rita" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	99,00 %	DEU	400.764,12	4.905.012,62	(1)
EF Eva GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	7.078.600,00	2.494.475,75	(1)
EF Ava GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	5.405.540,64	516.393,46	(1)
EF Eldra GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	7.589.851,48	2.038.382,26	(1)
EF Emira GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	9.843.344,47	1.427.300,35	(1)

	SITZ	BETEILIGUNG	LAND	EIGENKAPITAL IN EUR	ERGEBNIS IN EUR	
EF Emma GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	7.694.221,47	4.610.815,16	(1)
EF Olivia GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	12.444.683,26	7.460.867,01	(1)
EF Ragna GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	6.653.076,34	56.891,83	(1)
EF Rika GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	6.653.076,34	56.849,15	(1)
Holding-Gesellschaften						
Ernst Russ Flotten Holding GmbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	265.894.120,60	94.892.415,29	(1)
Fernando Feeder Parent GmbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	1.261.544,53	34.898.579,68	(1)
Ernst Russ Polaris Holding GmbH & Co. KG	Hamburg	51,00 %	DEU	4.176.830,95	55.764.065,38	(1)
ElbFeeder Germany GmbH & Co. KG	Hamburg	52,00 %	DEU	117.064.301,63	17.859.295,01	(1)
Dienstleistungsgesellschaften						
Ernst Russ Maritime Management GmbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	5.357.122,56	3.216.322,52	(1)
Ernst Russ Management Services GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	38.158,01	2.857,95	
Übrige Gesellschaften						
MS "Andante" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	54.444,03	4.403.573,50	(1)
MS "Solong" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	91.195,29	3.251.812,91	(1)
EF Elena GmbH & Co. KG	Hamburg	51,96 %	DEU	307.098,23	4.631.271,45	(1)

B. 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

ER Beteiligungsholding GmbH & Co. KG (vormals: HCI Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG)	Hamburg	100,00 %	DEU	150.000,00	360.512,08	(2)*
Marvest GmbH i.L.	Hamburg	49,40 %	DEU	41.871,27	559,39	(2)
Manta Maritime Limited	Marshall Islands	100,00 %	MHL	k. A.	k. A.	*
Elbfeeder Inc.	Marshall Islands	52,00 %	MHL	161.701,46	6.264.378,51	(2)*
ER Beteiligungsverwaltung GmbH (vormals: HCI Beteiligungsverwaltung GmbH)	Hamburg	100,00 %	DEU	1.064.808,91	108.855,15	(2)*
HCI Real Estate BRIC GmbH & Co. KG	Hamburg	<1,00 %	DEU	13.525.581,24	-2.929.031,10	(2)
Verwaltung MS "CAROLINE RUSS" Schiffahrtsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	25.856,77	-123,17	(2)*
Verwaltung MS "Elisabeth Russ" Schiffahrtsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	25.715,46	-123,17	(2)*
Verwaltung MS "PAULINE RUSS" Schiffahrtsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	25.874,12	-123,17	(2)*
Verwaltung MS "Friedrich Russ" Schiffahrtsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	24.735,39	106,79	(2)*

Anteilsbesitzliste

	SITZ	BETEILIGUNG	LAND	EIGENKAPITAL IN EUR	ERGEBNIS IN EUR	
Verwaltung MS "HELENE RUSS" Schiffahrtsgesellschaft mbH i. L.	Hamburg	100,00 %	DEU	13.639,15	-1.473,23	(2)*
MS "CAROLINE RUSS" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	3,60 %	DEU	-216.336,48	-326.856,30	(2)
MS "Elisabeth Russ" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	6,90 %	DEU	-205.620,24	440.355,88	(2)
MS "PAULINE RUSS" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	3,60 %	DEU	-78.812,66	56.409,88	(2)
MS "Friedrich Russ" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	6,10 %	DEU	-589.820,61	21.443,49	(2)
MS "EM" 1. Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG i.L.	Hamburg	99,00 %	DEU	46.821,53	-7.344,20	(2)*
Fernando Feeder Schiffverwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	42.980,74	17.327,45	(1)*
Verwaltung MS "JULIA" Schiffahrtsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	37.032,93	1.674,17	(2)*
Fernando Feeder Parent Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	35.771,01	52,78	(1)*
Ritella Schiffverwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00 %	DEU	32.064,90	7.064,90	(2)*
Feederstar Verwaltung GmbH	Hamburg	51,00 %	DEU	27.866,27	197,03	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Polaris GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	39.317,61	7.082,10	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Schifffahrt I GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	38.099,99	5.040,50	(2)*



	SITZ	BETEILIGUNG	LAND	EIGENKAPITAL IN EUR	ERGEBNIS IN EUR	
Verwaltung Ernst Russ Schifffahrt II GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	26.406,33	773,01	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Schifffahrt III GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	22.296,70	-1.604,05	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Schifffahrt IV GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	38.823,90	4.508,34	(2)*
Verwaltung ERB Shipping GmbH	Hamburg	51,00 %	DEU	40.500,96	5.005,29	(1)*
Verwaltung Ernst Russ Schifffahrt VI GmbH	Hamburg	51,00 %	DEU	26.406,19	991,86	(1)*
Ernst Russ Schiff VII GmbH & Co. KG	Hamburg	100,00 %	DEU	-163,48	-3.942,23	(2)*
Verwaltung ElbFeeder Germany GmbH	Hamburg	52,00 %	DEU	49.740,90	16.229,66	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Schifffahrt VIII GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	24.331,27	831,99	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Schifffahrt X GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	21.619,70	-1.528,83	(2)*
Verwaltung Ernst Russ Schifffahrt XI GmbH	Hamburg	100,00 %	DEU	21.659,25	-1.488,83	(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.	*

Legende: (1) Vor Ergebnisabführung

(2) Ergebnis 2024

* 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 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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 2025 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 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- » vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf 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 verantwortlich.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben

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

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

- » wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften 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.

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.

» 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 2026

Deloitte GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez.
Prof. Dr. Arno Probst
Wirtschaftsprüfer

gez.
Maximilian Freiherr v. Perger
Wirtschaftsprüfer

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Ernst Russ AG
Elbchaussee 370
22609 Hamburg

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

KONZEPTION UND GESTALTUNG

Ernst Russ AG
© Ernst Russ AG 2026

Tel.: +49 40 88 88 1-0
E-Mail: info@ernst-russ.de
Internet: www.ernst-russ.de

BILDNACHWEISE

Ernst Russ AG: Seiten 7, 8–9, 22–23, 54–55, 56, 72, 82–83, 90–91 | **Julia Zimmermann:** Seite 8 | **Martina van Kann:** Seiten 10–11
dship Carriers: Seiten 30–31, 78–79 | **Sven Dede:** Seiten 62–63 | **Dietmar Hasenpusch:** Seiten 36–37, 42–43, 80, 86–87
Owen Foley: Seiten 70, 76 | **Adobe Stock:** Titel: Angelika Bentin | Seiten 14–15, 16–17: pyty