

WIR MACHEN

HAFEN

Inhalt

04 Fakten

06 Berichte

06 Bericht des Aufsichtsrates

08 Lagebericht

23 Zahlen

23 Gewinn-und-Verlust-Rechnung

24 Bilanz

26 Anlagenspiegel

28 Sonstige Angaben

28 Anhang

36 Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers

40 Hamburger Corporate Governance Kodex

42 Impressum



Über **800** Anläufe von
Schiffen, die länger als 330 m
und/oder breiter als 45 m sind



Größter Eisenbahnhafen

Europas

mit rund 300 Schienenkilometern



Rund **210** Liegeplätze
für Seeschiffe



Drittgrößter
europäischer Seehafen



Täglich rund **200** Güterzüge
mit über **5.000** Waggons



Circa 1.900
Beschäftigte



Deutschlands
drittgrößter Binnenhafen



Rund **115**
Brücken



12 km
Strand

Mehr als **140 km**
Straßennetz



Rund **7.000**
Hektar Hafengebiet



Rund **160** Eisenbahn-
verkehrsunternehmen



Circa **43 km**
Kaimauern

BERICHTE

Bericht des Aufsichtsrates

Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2024 fanden fünf Aufsichtsratssitzungen statt. Der Aufsichtsrat hat dabei die Geschäftsführung gemäß den ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben überwacht. Die Geschäftsführung hat den Aufsichtsrat regelmäßig über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens einschließlich der Risikolage und des Chancen- und Risikomanagements der Hamburg Port Authority AöR umfassend informiert. Über alle für die Gesellschaft wesentlichen Vorgänge ist der Aufsichtsrat jeweils zeitnah und umfassend informiert worden. Aufsichtsrat und Geschäftsführung haben gemeinsam wichtige geschäftspolitische und strategische Fragestellungen der Hamburg Port Authority AöR erörtert. Anhand regelmäßiger schriftlicher und mündlicher Berichte der Geschäftsführung hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung und die Geschäftsentwicklung der Hamburg Port Authority AöR fortlaufend und sorgfältig überwacht. Der Finanz- und Personalausschuss hat sich in seinen vier Sitzungen insbesondere mit den von der Geschäftsführung vorgelegten finanzwirtschaftlichen und personalrelevanten Themen intensiv befasst und die Ergebnisse und Empfehlungen in den Aufsichtsratssitzungen vorgetragen.

Jahresabschluss

Die in der Aufsichtsratssitzung vom 27. Juni 2024 zum Abschlussprüfer bestellte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft RSM Ebner Stolz GmbH & Co. KG, Hamburg, hat den Jahresabschluss des Geschäftsjahres 2024 der Hamburg Port Authority AöR, den Lagebericht sowie den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht geprüft. Die Abschlussprüfer bestätigten, dass Jahresabschluss, Lagebericht, Konzernabschluss und Konzernlagebericht dem Gesetz und der Satzung entsprechen, und haben diese mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Nach umfassender Vorprüfung der Abschlüsse und Berichte in seiner Sitzung am 12. Juni 2025 hat der Finanz- und Personalausschuss keine Einwendungen erhoben und dem Aufsichtsrat die Beschlussempfehlung hinsichtlich Feststellung des Jahresabschlusses, Billigung des Konzernabschlusses sowie Genehmigung des Lageberichts und des Konzernlageberichtes gegeben.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 3. Juli 2025 selbst mit dem Jahresabschluss, dem Lagebericht, dem Konzernabschluss, dem Konzernlagebericht sowie dem Vorschlag für die Verwendung des Jahresergebnisses eingehend befasst. Der Abschlussprüfer hat an der Sitzung des Aufsichtsrates am 3. Juli 2025 teilgenommen, erläuterte die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hat keine Einwendungen erhoben und empfiehlt dem Anstaltsträger die Feststellung des Jahresabschlusses, die Genehmigung des Lageberichtes, den Ergebnisvortrag auf neue Rechnung sowie Genehmigung bzw. Billigung von Konzernlagebericht und Konzernabschluss.

Dank für das große Engagement

Im Namen des Aufsichtsrates danke ich den Mitgliedern der Geschäftsführung sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Hamburg Port Authority für ihr großes Engagement im vergangenen Jahr. Wichtige Veränderungen wurden beschlossen und eingeleitet und dank des großen Einsatzes jeder und jedes Einzelnen ist die Hamburg Port Authority für die anstehenden Herausforderungen gut gewappnet.

Hamburg, 3. Juli 2025

Dr. Melanie Leonhard
Aufsichtsratsvorsitzende

BERICHTE

Lagebericht

Lagebericht der Hamburg Port Authority AöR für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024

1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 GESCHÄFTSMODELL

Die Hamburg Port Authority AöR (HPA) betreibt seit dem Jahr 2005 ein **zukunftsorientiertes Hafenmanagement** aus einer Hand und ist überall dort aktiv, wo es um Effizienz, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur im Hamburger Hafen geht. Den sich ständig verändernden Rahmenbedingungen des Hafens begegnet die HPA mit intelligenten und innovativen Lösungen.

Die HPA ist verantwortlich für die effiziente, ressourcenschonende und nachhaltige Planung und die Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen und ist Ansprechpartnerin für alle Fragen hinsichtlich der **wasser- und landseitigen Infrastruktur**, der **Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs**, der **Hafenbahnanlagen** und des **Immobilienmanagements** im Hafen. Zudem verfolgt sie im Rahmen des globalen Megatrends der **Digitalisierung** die Entwicklungsmöglichkeiten, die sich aus neuen Technologien ergeben. Die HPA initiiert und koordiniert das Zusammenspiel wichtiger Stakeholder der Hafenwirtschaft und der IT-Branche. Sie vermarktet spezielles, hafenspezifisches Fachwissen und nimmt die hamburgischen Hafeninteressen auf nationaler und internationaler Ebene wahr. Neben den originären Hafenaufgaben übernimmt die HPA als öffentliche Aufgabenträgerin weitere Aufgaben, wie z.B. die Bewirtschaftung der **Insel Neuwerk** oder den Betrieb sowie die Instandhaltung des **St. Pauli Elbtunnels**.

Die **Tochtergesellschaft** CGH Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) übernimmt die zentrale Koordination aller drei Hamburger Cruise Center und stellt damit die Abfertigung aller in Hamburg anlaufenden **Kreuzfahrtschiffe** sicher. Das ganzheitliche **Flottenmanagement** für die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) wird von der HPA-Tochtergesellschaft Flotte Hamburg GmbH & Co. KG (FLH) erfolgreich wahrgenommen. Die HPA Polder Hamburg GmbH (HPG) nimmt die **Hochwasserschutzpflichten** der HPA-Polder wahr.

1.2 ZIELE UND STRATEGIEN

Auch im Geschäftsjahr 2024 lag der Fokus der HPA auf der **Sicherung eines nachhaltigen und effizienten Hafenbetriebs** sowie der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. Die wesentlichen Aufgaben der HPA umfassten u.a. die Wassertiefeninstandhaltung, um die Erreichbarkeit des Hafens gewährleisten zu können, die Digitalisierung logistischer Prozesse, die kontinuierliche Weiterentwicklung von Dienstleistungen für die Stakeholder der HPA sowie den Erhalt und Ausbau der Hafeninfrastruktur. Im Bereich Erhalt und Ausbau der Hafeninfrastruktur ist für das Jahr 2024 die Zustimmung der Hamburgischen Bürgerschaft zu den Plänen für den Bau einer neuen Köhlbrandbrücke hervorzuheben. Zudem war die Förderung nachhaltiger Hafenprojekte, wie der Ausbau der Landstromanlagen, von Bedeutung.

Auch im Bereich **Nachhaltigkeit** wurde ein neuer Meilenstein erreicht. Mit der „CMA CGM Vasco de Gama“ wurde im Mai erstmals ein Containerschiff im Hamburger Hafen regulär mit Landstrom versorgt. Hamburg ist damit der erste Hafen in Europa, der seit diesem Jahr Landstrom sowohl für Kreuzfahrt- als auch für Containerschiffe anbietet. Im April gründete die HPA zudem zusammen mit den Hamburger Energiewerken eine gemeinsame Tochtergesellschaft. **Die Erneuerbare Hafenenergie Hamburg GmbH** wird den Ausbau der erneuerbaren Energien im Hafen vorantreiben.

Im Bereich **Innovation** eröffnete die HPA im Juni 2024 zusammen mit Hamburg Aviation und der Hamburger Polizei den **„dronePORT Hamburg“** als ersten Standort für unbemannte Luftfahrt und mobile Sensorik dieser Art in Europa.

Internationale Partnerschaften wurden im Rahmen von zwei bedeutenden Konferenzen im Bereich Nachhaltigkeit und Hafenwirtschaft weiter gestärkt. Mit der erstmaligen Durchführung der **„Hamburg Sustainability Conference“** (HSC) kamen internationale politische Entscheidungsträger sowie globale Führungspersonen in Hamburg zusammen, um sich mit drängenden Nachhaltigkeitsfragen zu befassen und gemeinsam Lösungen zu entwickeln. Auch die HPA unterzeichnete im Rahmen der HSC die „Hamburg Declaration on the Decarbonisation of Global Shipping“ und bekräftigt damit das aktive Engagement der HPA für umweltfreundlichere Häfen und grüne Schifffahrtskorridore. Die **„IAPH¹ World Ports Conference“** wurde dieses Jahr ebenfalls in Hamburg abgehalten und konzentrierte sich auf das Thema Risikomanagement.² Innovative Projekte, z. B. im Bereich Landstromversorgung, wurden in den Fokus gerückt.

Im Bereich **Cybersecurity** baute die HPA weiter ihre präventiven Maßnahmen zur Erhöhung der Resilienz des Gesamtsystems und zur Abwehr von Cyberangriffen aus. Im Mai wurde zudem das **Hamburger Hafensicherheitszentrum** der HPA, der Polizei sowie des Zolls für den Kampf gegen die internationale Drogenkriminalität eröffnet.

Unternehmensintern hat die HPA im Juli 2024 eine **neue Geschäftsstrategie 2030** verabschiedet. Sie setzt für die kommenden fünf Jahre einen strategischen Fokus auf die Themen **Leistungsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Innovation**. Drei strategische Ziele beschreiben dabei den Weg zur Zielerreichung. Das erste strategische Ziel rückt die Stärkung der Resilienz und Leistungsfähigkeit der Hafeninfrastruktur für die Kunden und weiteren Stakeholder in den Fokus. Das zweite strategische Ziel bekräftigt die Rolle der HPA als Triebkraft für die Energiewende und im Zuge der nachhaltigen Transformation im Hamburger Hafen. Das dritte strategische Ziel formuliert den Anspruch, im Jahr 2030 Top-Arbeitgeber in Hamburg zu sein. Dazu wird auch beitragen, dass die HPA im Jahr 2026 ein neues Hauptquartier in der Hamburger HafenCity beziehen wird.

¹ International Association of Ports and Harbors.

² Die HPA agierte für die gastgebende Hafenstadt als „Host-Sponsor“.

Der im Juni 2023 vom Senat beschlossene **Hafenentwicklungsplan (HEP) 2040** legt die langfristige Hafenstrategie des Senats dar und skizziert Maßnahmen, die bis zum Jahr 2040 – in Einzelfällen darüber hinaus – realisiert werden sollen. Diese Maßnahmen sind durch unterschiedliche Reifegrade gekennzeichnet. Sie reichen von der Konzeptidee über unterschiedlich konkretisierte Planungsstände bis hin zu Maßnahmen, die bereits in Umsetzung sind. Der Hafenentwicklungsplan ist als langfristiges Planungsinstrument angelegt und u. a. Ausgangspunkt für die Formulierung der HPA-Geschäftsstrategie 2030. Die Handlungsfelder und Maßnahmen des HEP 2040 wurden im Jahr 2024 kontinuierlich weiterverfolgt.

1.3 STEUERUNGSSYSTEME

Die **finanzielle Steuerung** der HPA erfolgt über ein integriertes, kennzahlengestütztes Planungssystem. Dies umfasst ein unternehmensweites Berichtswesen durch das Controlling sowie ein Risikomanagementsystem.

Gemäß Satzung erstellt das Controlling quartalsweise Berichte mit Hochrechnungen für das laufende Geschäftsjahr für alle Sparten und Tochtergesellschaften. Darüber hinaus erfolgt jährlich die Aufstellung eines Wirtschaftsplans für das jeweils kommende Jahr sowie der Mittelfristigen Finanzplanung für weitere fünf Geschäftsjahre. Das **Beteiligungcontrolling** steuert die Tochtergesellschaften, die gemäß Beteiligungsrichtlinie ebenfalls entsprechenden Berichtspflichten unterliegen.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Der **Gesamtumschlag** im Hamburger Hafen belief sich im Jahr 2024 auf 111,8 Mio. t. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang von -2,1 %. Der leichte Rückgang ist ausschließlich auf die Entwicklungen im Massengutbereich zurückzuführen. Im Einzelnen haben sich die Umschlagsgruppen wie folgt entwickelt.

Im Bereich **Massengut** wurden 33,1 Mio. t umgeschlagen, was deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegt (-8,6 %). Insbesondere der Umschlag von flüssigen Massengütern (-14,4 %) hat sich negativ entwickelt. Der Rückgang bei den trockenen Massengütern (-6,2 %) fiel ebenfalls stark aus.

2024 wurden 78,8 Mio. t **Stückgüter** umgeschlagen, was einem Zugewinn von +0,9 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Davon wurden 77,5 Mio. t oder 98,4 % über Container umgeschlagen. In TEU ausgedrückt wurden 7,8 Mio. und damit +0,9 % mehr **Standard-container** als im Vorjahreszeitraum umgeschlagen. Der Umschlag konventioneller Stückgüter legte um +8,7 % gegenüber dem Vorjahr zu und belief sich auf 1,3 Mio. t.

Bei den **Containerverkehren** waren die wichtigsten Handelspartner – wie schon im Vorjahr – die Volksrepublik China, die USA und Singapur. Der Umschlag mit China (inkl. Hongkong) ist leicht auf 2,2 Mio. TEU (+0,7 %) gestiegen. Derweil hat der Umschlag mit Singapur nach einem Rückgang im vergangenen Jahr wieder hinzugewonnen (0,4 Mio. TEU, +9,2 %). Der Umschlag mit den USA wächst weiter (+5,0 %) und verbesserte sich auf 0,7 Mio. TEU.

Innerhalb der Top-20-Handelspartner des Hamburger Hafens haben Südkorea (-27,3 %) und Dänemark (-21,2 %) im Vergleich zum Vorjahr am stärksten beim Umschlag containerisierter Güter verloren. Die **größten Zuwächse** finden sich in der Top-20-Gruppe bei Belgien (+71,4 %) und Malaysia (+31,0 %). Gemessen an der Entwicklung des mengenmäßigen Außenhandels Deutschlands sind diese Änderungsraten nicht durch ökonomische Faktoren zu erklären. Dieser wuchs mit Belgien und Malaysia in den ersten drei Quartalen 2024 um lediglich jeweils 5,4 %, während der Handel mit Dänemark nur leicht zurückging (-2,5 %) und der mit

Südkorea sogar deutlich zulegte (+21,3 %). Ursächlich für die beobachteten Schwankungen sind vielmehr Anpassungen in den für Hamburg relevanten Logistikketten. Ein entscheidender Grund hierfür ist die Krise im Roten Meer, welche zu veränderten Linienführungen und zusätzlichen Transshipment-Vorgängen bei vielen Containerreedereien geführt hat.

Bei den Transshipment-Verkehren wurden im Jahr 2024 insgesamt 1,3 Mio. TEU bewegt, was einem Rückgang von -0,3 % entspricht. Im Bereich der **Hinterlandverkehre** (inkl. Loco-Aufkommen) waren es 5,2 Mio. TEU (+1,5 %). Das Verhältnis von 33,3 % Transshipment zu 66,7 % Hinterland hat sich damit gegenüber dem Verhältnis im Vorjahr (33,6 % Transshipment zu 66,4 % Hinterland) geringfügig in Richtung Hinterland verschoben. Der Anteil des Bahnverkehrs im Hinterland lag in diesem Zeitraum mit 2,6 Mio. TEU bei 50,2 % und damit leicht über dem Niveau des Jahres 2023 (49,7 %).

Für die Entwicklung der Passagierzahlen im **Kreuzfahrtgeschäft** wurde im Jahr 2024 erneut ein Rekordergebnis erzielt. Mit 1,3 Mio. Passagieren haben so viele Menschen wie nie zuvor und +8,1 % mehr als im Vorjahr den Hamburger Hafen genutzt.

2.2 GESCHÄFTSVERLAUF

2.2.1 Flächenentwicklung

Die Nachfrage nach Flächen für eine Betriebserweiterung der Bestandsmieter ist, wie auch die **Flächennachfrage** bisher nicht im Hafengebiet tretener Unternehmen, unverändert hoch. Hinzu kommt ein zusätzlicher Flächenbedarf aus dem Segment erneuerbare Energien. Diesen Bedarfen kann die HPA derzeit kein ausreichendes Angebot gegenüberstellen. Zwar befinden sich gegenwärtig Flächenentwicklungen in Vorbereitung, diese werden jedoch erst mittel- und langfristige Bedarfe decken können. Die HPA wird daher die Erhöhung der Flächeneffizienz vorantreiben und – wo sinnvoll – Kooperationen zwischen bisher nicht im Hafen ansässigen Unternehmen und den Unternehmen der Hafenwirtschaft vermitteln. Die HPA wird weiterhin im Rahmen eines aktiven Hafenmanagements u. a. Einfluss auf die nachhaltige Flächennutzung, einen CO₂-neutralen Hafenbetrieb und Investitionen in innovative Technik ausüben.

2.2.2 Entwicklung des Hafengeldes

Die Fracht-Seeschifffahrt entwickelte sich im Jahr 2024 – gemessen in Verkehren (BRZ) – schwächer als im Vorjahr, aber stärker als trotz aller Krisen erwartet. Das Kreuzfahrtgeschäft wuchs. Binnen- und Hafenschifffahrt blieben stabil. Flankiert von einer Tarifierung von 6,5 % ab dem Januar 2024, übertrafen die Erlöse aus Hafennutzungsentgelten das Vorjahresergebnis um 1,8 Mio. EUR.

2.2.3 Entwicklung der Hafenbahn

Trotz der gesamtwirtschaftlichen Stagnation konnten die Transportmengen auf der Schiene gesteigert werden. Zulegen konnte insbesondere der Schienencontainerverkehr, der in einem weiterhin schwierigen Wettbewerbsumfeld mit gesunkenen Dieselpreisen und Überkapazitäten im Straßenverkehr den Modal-Split-Anteil leicht steigern konnte. Hervorzuheben ist die deutlich auf Rekordniveau gestiegene durchschnittliche Auslastung der Containerzüge, sodass trotz der gestiegenen Transportmengen ein leicht rückläufiger Wert bei der Anzahl der Züge zu verzeichnen war.

2.2.4 Realisierung des Investitionsprogramms

Im Finanzierungsbereich Commercial liegt der Fokus bezüglich der Infrastruktur im Hafen insbesondere auf dem **Ersatzneubau von Kaimauern**. Neben diversen kleineren Maßnahmen werden aktuell drei Kaimauerprojekte umgesetzt. Während die Ausführung der Bauleistung am Hachmannkai zum Ende des Jahres 2024 bereits auf die Schlussgerade eingebogen ist und das Projekt nach dreijähriger Bauzeit im ersten Halbjahr des Jahres 2025 fertiggestellt wird, wurden die Arbeiten am Steinwerder Kai im Jahr 2024 mit vorbereitenden

Maßnahmen begonnen. Die Fertigstellung eines ersten Liegeplatzes wird für das Jahr 2026 erwartet. Im Projekt Salzgitterkai konnten im Jahr 2024 die Projektpartner für eine integrierte Projektallianz am Markt gefunden werden, mit denen technische Lösungen für eine mögliche Umsetzung des Ersatzbaus gefunden wurden. Die Aufnahme der Bauarbeiten ist für das Jahr 2025 vorgesehen. Eine Fertigstellung der Maßnahme wird voraussichtlich für das Jahr 2030 erwartet.

Das **Instandhaltungsprogramm der Hafenbahn** wurde planmäßig abgearbeitet. Das Reinvestitionsprogramm und das Investitionsprojekt Westumfahrung Alte Süderelbe wurden infolge der angespannten Marktlage im Bahnsektor sowie von Personalengpässen in reduziertem Umfang durchgeführt.

Im Förderprojekt **SANTANA** richtet die HPA zusammen mit der DAKOSY AG ein digitales Testfeld im Hamburger Hafen ein. Schwerpunktmäßig sollen die vorhandenen digitalen Netzwerke des öffentlichen Verkehrs- und Infrastrukturmanagements mit denen der privatwirtschaftlichen Logistik zu einem Netzwerk der Netzwerke verknüpft und die existierenden sowie neuen digitalen Serviceangebote sichtbarer gestaltet werden. Das mit Beginn des Jahres 2022 gestartete Projekt wurde mit Hilfe von sechs teilweise miteinander verflochtenen Digitalisierungsmaßnahmen umgesetzt. Das Projekt wurde im September 2024 erfolgreich abgeschlossen.

2.2.5 Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte

Für die Zukunftssicherung des Hamburger Hafens ist die **Fahrrinnenanpassung** von Unter- und Außenelbe vor dem Hintergrund des deutlichen Größenwachstums der im weltweiten Warenverkehr eingesetzten Großcontainerschiffe eines der wesentlichen Meilensteinprojekte. Die Umsetzung des Vorhabens konnte bis auf die Fertigstellung der Böschungssicherung des Köhlbrand-Ostufers und die anschließende Herstellung der neuen Solltiefen in Köhlbrand und Süderelbe im Januar 2022 weitgehend abgeschlossen werden. Damit können Großcontainerschiffe grundsätzlich die neuen zulässigen Höchsttiefgänge voll ausschöpfen und den Hamburger Hafen je nach Größenklasse mit einem um 1,0 m bis 1,9 m höheren Tiefgang anlaufen bzw. wieder verlassen. Leider mussten die zulässigen Höchsttiefgänge auf der Elbe bereits im Dezember 2022 durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wieder um 1,0 m reduziert werden. Ursache waren neben hohen Eintreibungen aus den Seitenbereichen in die Fahrrinne (sog. morphologischer Nachlauf) unerwartete Kampfmittelfunde im Bereich der Elbmündung, die dazu geführt haben, dass die Wassertiefeninstandhaltung in diesem Bereich im Jahr 2023 eingestellt werden musste. Die Baumaßnahmen zur Sicherung der Böschung am Köhlbrand-Ostufer wurden im Jahr 2024 weitgehend abgeschlossen. Die Herstellung und Freigabe der neuen Solltiefen auch im Köhlbrand kann somit im Jahr 2025 erfolgen und steht in Abhängigkeit von der Freigabe der vollen Solltiefe auf der Bundesstrecke durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nach Abschluss der Kampfmittelräumung. Mit dieser wird im Sommer des Jahres 2025 gerechnet.

Die **Köhlbrandbrücke** ist das wichtigste Bindeglied in der Haupthafenroute im Hamburger Hafen. Sie verbindet die Areale östlich und westlich des Köhlbrands und sichert einen leistungsfähigen Anschluss des größten deutschen Seehafens an die Bundesautobahnen A1 und A7. Aufgrund intensiver Nutzung und starker Inanspruchnahme der Bausubstanz leidet die Köhlbrandbrücke an Vorschädigungen und Materialermüdung. Bereits in der mittleren Frist wird der Schädigungsgrad und die daraus resultierende intensivierete Instandhaltung dieverkehrliche Leistungsfähigkeit der Brücke schrittweise weiter herabsetzen. In der längeren Frist wird der Weiterbetrieb nicht mehr möglich sein. Das bestehende Brückenbauwerk ist auf Dauer nicht instand zu setzen und muss ersetzt werden. Die Hamburgische Bürgerschaft hat im Juni 2024 eine Grundsatzentscheidung für den Ersatzneubau einer Köhlbrandbrücke (Drucksache 22/14809) getroffen. Diese Entscheidung betrifft die Planung und den Bau einer neuen Brücke mit einer lichten Durchfahrtshöhe von 73,5 Metern ebenso wie den Abriss des bestehenden Querungsbauwerks. Die HPA ist Auftraggeberin, die städtische Realisierungsgesellschaft ReGe Hamburg wird die Planung und Realisierung verantworten. Ziel ist es, eine Verkehrsfreigabe vor dem Jahr 2040 zu erreichen.

Durch das Projekt **Westerweiterung** soll der Hafenstandort Hamburg nachhaltig gestärkt werden. Das Projekt umfasst neben zwei neuen Großschiffs Liegeplätzen und einer Flächenerweiterung ebenfalls die Aufweitung der Zufahrt zum Waltershofer Hafen und die Herstellung eines 600-m-Drehkreises. Die zuständige Genehmigungsbehörde hatte im Dezember 2016 den Planfeststellungsbeschluss erlassen, welcher darauffolgend beklagt wurde. Seit 2022 besteht inzwischen vollziehbares Baurecht für das Vorhaben und die konkreten Verhandlungen und Gespräche mit dem potenziellen zukünftigen Nutzer sind bis zum Ende des Jahres 2024 weit vorangeschritten.

Die HPA verfolgt das Ziel, die im Stadtteil Steinwerder gelegenen Flächen des Hansa-Terminals und des Roß-Terminals – zusammen als **Steinwerder Süd** bezeichnet – umzustrukturieren. Dieser zentrale Bereich des mittleren Hafens wird nun in einem zweistufigen Prozess – der HPA-seitigen Vorbereitungsmaßnahme und dem nutzerseitigen Endausbau – entwickelt. Das im Jahr 2022 begonnene Planfeststellungsverfahren wurde Ende 2024 erfolgreich abgeschlossen. Die Vergaben der ersten Bauleistungen sind erfolgt. Mit der Bauausführung der Vorbereitungsmaßnahme ist im Februar 2025 begonnen worden, sie soll bis Ende 2029 abgeschlossen werden.

Beim Aufbau der **Landstromanlagen**, einem wichtigen Baustein auf dem Weg zur Klimaneutralität der FHH, hat die HPA große Fortschritte erzielt. Aktuell sind mit den Anlagen an den Kreuzfahrtterminals Altona und Steinwerder sowie den Containerterminals Eurogate und Tollerort insgesamt vier Landstromanlagen für Seeschiffe in Betrieb. Bis Ende November 2024 konnten bereits über 130 Schiffe mit Landstrom versorgt und dabei mehr als 3.400 t CO₂ vermieden werden. An den Containerterminals Burchardkai und Altenwerder ist die Inbetriebnahme der Anlagen im dritten Quartal 2025 zu erwarten, am Cruise Center HafenCity im Laufe der Kreuzfahrtsaison 2026.

Auch im Bereich der **Binnen- und Innerhafenverkehre** wird das Landstrom- und Ladeangebot umfassend erweitert. Der Ausbau der Landstromanlagen für die städtischen Bedarfe ist abgeschlossen. Im Jahr 2025 wird die Hälfte der Warteliegeplätze für Binnenschiffe mit Landstrom ausgerüstet sein. Ein Programm für eine bedarfsorientierte Ertüchtigung der privat genutzten Anleger mit Übernacht- und Fast-Charging-Lademöglichkeiten wurde gestartet.

Neben den Landstromvorhaben treibt die HPA auch weitere Elektrifizierungsprozesse im Hafen voran. Die Verfügbarkeit von **grüner Energie** ist hierfür von besonderer Bedeutung. Daher hat die HPA als Joint Venture mit der Hamburger Energiewerke GmbH (HENW) die Erneuerbare Hafenenergie Hamburg (EHH) GmbH gegründet, welche die Realisierungen von Anlagen zur Erzeugung von erneuerbaren Energien im Hafen umsetzen soll. Aktuell werden zwei konkrete Standorte für Windkraft und eine große Freiflächen-PV verfolgt.

Der Ausbau des neuen **Cruise Centers HafenCity (CC1)** wurde im Jahr 2024 weiter vorangetrieben. Planmäßig sollen im April 2025 die ersten Schiffe dort anlegen. Das Cruise Center HafenCity wird in der Regel sowohl für mittelgroße Schiffe im Reisewechsel als auch für größere Schiffe im Transit zur Verfügung stehen.

Die HPA plant, im 3. Quartal 2026 das **Gebäude „Am Strandkai 1“** in der HafenCity zu beziehen. Dort werden verschiedene Abteilungen der HPA, die derzeit auf verschiedene Gebäude verteilt sind, unter einem Dach in der künftigen Unternehmenszentrale zusammengeführt. Das Gebäude hat die HPA von der bisherigen Eigentümerin, einem Immobilienfonds der DWS, erworben. Der Kauf des Bestandsobjektes im Jahr 2024 stellte in der Abwägung zwischen einem Neubau, einer Anmietung und dem Erwerb die nachhaltigste Lösung dar. Das Gebäude wird bis zum 31.12.2025 vollständig vermietet und ab dem 01.01.2026 für den Einzug im 3. Quartal 2026 vorbereitet. Durch die Zusammenführung von ca. 1.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an einem Standort wird die HPA die Flächennutzung optimieren und Synergien nutzen.

2.3 FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN UND LAGE DES UNTERNEHMENS

Zur Steuerung der Aktivitäten im Hinblick auf die Unternehmensziele und die Umsetzung der Unternehmensstrategie nutzt die HPA verschiedene finanzielle Leistungsindikatoren. Die wesentlichen Steuerungsgrößen der einzelnen Sparten und Finanzierungsbereiche sind das Aufwandsvolumen sowie das Jahresergebnis.

2.3.1 Ertragslage

In TEUR	2024	2023	Veränderung
Umsatzerlöse	262.979	254.983	7.966
Aktivierte Eigenleistungen	20.546	17.309	3.237
Sonstige betriebliche Erträge	232.533	246.283	-13.750
Materialaufwand	188.541	215.851	-27.310
Personalaufwand	178.620	168.855	9.765
Abschreibungen	60.782	55.541	5.268
Sonstiger betrieblicher Aufwand	53.500	59.964	-6464
Sonstige Steuern	6.311	6.062	249
Zinsergebnis	-8.780	370	-9.150
Jahresüberschuss	19.524	12.700	6.824
Verlustvortrag	-10.330	-23.030	-12.700
Bilanzverlust	9.194	-10.330	19.524

Die **Umsatzerlöse** sind gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 8,0 Mio. EUR gestiegen. Diese positive Entwicklung resultiert insbesondere aus gestiegenen Mieterlösen (8,0 Mio. EUR), Hafenbahn- und Hafengelderlösen (2,9 Mio. EUR), Gebühren (0,4 Mio. EUR) bei gleichzeitigem Rückgang der sonstigen Umsatzerlöse (-2,9 Mio. EUR) und geringeren periodenfremden Erlösen (- 0,5 Mio. EUR).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind gegenüber dem Vorjahr um 13,7 Mio. gesunken. Dies beruht größtenteils auf einem Rückgang der öffentlichen Betriebs- und Investitionszuschüsse um 12,7 Mio. EUR, denen entsprechend niedrigere betriebliche Aufwendungen gegenüberstehen. Darüber hinaus enthielten die sonstigen betrieblichen Erträge des Vorjahres einen einmaligen Sondereffekt, der so im Geschäftsjahr 2024 nicht erneut vorlag. Dies betraf Erträge aus der Zuschreibung auf den Beteiligungsansatz der CGH in Höhe von 3,7 Mio. EUR, die aufgrund des positiven Geschäftsverlaufes der CGH vorzunehmen war und mit der die in Vorjahren erfolgte außerplanmäßige Abschreibung auf den Beteiligungsansatz vollständig aufgeholt worden ist.

Der **Materialaufwand** liegt mit 27,3 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres. Insbesondere sind die Aufwendungen für Nassbaggerarbeiten deutlich geringer ausgefallen als in vorherigen Geschäftsjahren. Im Geschäftsjahr 2023 gab es zudem Sondereffekte aus der Rückstellungszuführung für Nachsorgeverpflichtungen aus Einlagerungen von Elbsedimenten, die im Geschäftsjahr 2024 nicht notwendig wurden.

Die **Abschreibungen** betreffen überwiegend planmäßige Abschreibungen auf das immaterielle und das Sachanlagevermögen (59,1 Mio. EUR) sowie einmalige außerplanmäßige Wertberichtigungen in Höhe von 1,7 Mio. EUR.

Der gegenüber dem Vorjahr um 9,8 Mio. EUR gestiegene **Personalaufwand** ist neben regulären Tarifsteigerungen insbesondere durch den gestiegenen durchschnittlichen Personalbestand sowie durch Aufwandssteigerungen aus der Bewertung der Altersversorgungsverpflichtungen verursacht.

Insgesamt liegen die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** rd. 6,5 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres. Diese Minderung ergibt sich aus mehreren, teilweise gegenläufigen Einzeleffekten. Im Vorjahresergebnis war allerdings insbesondere ein belastender Sondereffekt als Folge der Ausbuchung von Planungsleistungen (8,4 Mio. EUR) enthalten.

Die **sonstigen Steuern** betreffen nahezu ausschließlich die Grundsteuer für das HPA-Grundvermögen.

Das **Zinsergebnis** ist wesentlich durch den Aufwand für Kredite nebst Bürgschaftsprovisionen in Höhe von 10,2 Mio. EUR (Vorjahr 5,9 Mio. EUR) geprägt. Im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich ein Anstieg durch den Erwerb der neuen Verwaltungsimmobilie, deren Kaufpreis im Januar 2024 fällig war. Bis zum Abschluss einer langfristigen Finanzierung wurde der Kaufpreis über das Betriebsmittelkonto der Kasse.Hamburg zwischenfinanziert. Der durchschnittlich geringere Geldmittelbestand im Jahr 2024 führte zu einer Reduzierung des Zinsertrages gegenüber dem Vorjahr.

Ferner beinhaltet das Zinsergebnis Aufwendungen aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen in Höhe von 0,8 Mio. EUR (Vorjahr 3,8 Mio. EUR), die insbesondere Pensionsverpflichtungen betreffen. Darüber hinaus beinhaltet das Zinsergebnis Erträge aus der Aufzinsung langfristiger Pensions- und Beihilfeforderungen sowie der Abzinsung sonstiger langfristiger Rückstellungen in Höhe von 1,4 Mio. EUR (Vorjahr 5,8 Mio. EUR). Die Differenz zum Vorjahr ist insbesondere auf die im Vorjahr vorgenommene Anpassung der Deponierückstellung zurückzuführen.

2.3.2 Finanzlage

In Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung
Darlehensstand	-466,9	-350,7	+116,2
Betriebsmittelkonto	+33,3	+93,8	-60,5
Fremdkapitalquote*	41,2 %	39,9 %	1,3 %-Punkte

* [Passiva abzgl. Eigenkapital und Sonderposten] / Gesamtkapital

Die Finanzierung der HPA erfolgt durch Zuschüsse und Kostenerstattungen der FHH sowie durch eigenen operativen Cashflow. Investitionen im Geschäftsfeld Commercial werden darüber hinaus durch die Aufnahme von Darlehen finanziert. Weitere Liquidität wird – sofern erforderlich – in Form eines Kontokorrentkredits bei der Kasse.Hamburg zur Verfügung gestellt. Die Darlehensaufnahme im Jahr 2024 erfolgte zur Finanzierung des Immobilienerwerbs (Verwaltungsgebäude).

Die Zahlungsfähigkeit der HPA war im Berichtsjahr jederzeit gesichert.

2.3.3 Vermögenslage

In Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung
Anlagevermögen	2.462,4	2.206,2	256,2
Bilanzsumme	2.764,9	2.596,1	168,8
Anlagenintensität	89,1 %	85,0 %	4,1 %-Punkte
Anlagendeckungsgrad	42,8 %	46,9 %	-4,1 %-Punkte
Eigenkapital	1.054,3	1.034,8	19,5
Eigenkapitalquote*	38,1 %	39,9 %	-1,8 %-Punkte
Eigenmittelquote**	58,8 %	60,1 %	-1,3 %-Punkte
Sonderposten	570,6	525,9	44,7
Rückstellungen	612,8	608,3	4,5
hiervon Altersvorsorgerückstellungen ***	492,9	478,2	14,7

* Eigenkapital / Gesamtkapital ** [Eigenkapital und Sonderposten] / Gesamtkapital
*** Rückstellungen für Pensionen, Ruhegeld, Sterbegeld und Beihilfen

Im Berichtsjahr erfolgten **Investitionen** in das Anlagevermögen der HPA in Höhe von 319,6 Mio. EUR (Vorjahr 110,5 Mio. EUR). Der deutliche Anstieg ist auf den Erwerb des neuen Bürogebäudes zurückzuführen.

Der Deckungsgrad des Anlagevermögens durch Eigenkapital zzgl. des Sonderpostens für nicht rückzahlbare Zuschüsse beläuft sich auf 66,0 % (Vorjahr 70,7 %).

2.4 BEURTEILUNG VON GESCHÄFTSVERLAUF UND LAGE DER HPA

In Anbetracht des anhaltenden Ukraine-Krieges sowie weiterer geopolitischer Krisen und Unsicherheiten schätzt die Geschäftsführung sowohl den Geschäftsverlauf 2024 mit einem Jahresüberschuss in Höhe von 19,5 Mio. EUR als auch die Lage der HPA zum 31. Dezember 2024 als positiv ein.

Im Lagebericht des Vorjahres war aufgrund einer Unterfinanzierung des Finanzierungsbereiches Public für das Geschäftsjahr 2024 ein Jahresüberschuss von 0,7 Mio. EUR erwartet worden. Dass im Jahr 2024 gleichwohl ein Jahresüberschuss in Höhe von 19,5 Mio. EUR erwirtschaftet wurde, hängt mit verschiedenen positiven Effekten zusammen. Zu nennen sind insbesondere eine Steigerung der Umsatzerlöse sowie eine Minderung der Aufwendungen für die Wassertiefeninstandhaltung.

Allerdings bestehen weiterhin Unsicherheiten, inwieweit der fortdauernde Ukraine-Krieg, die Spannungen im Mittleren Osten mit den damit verbundenen Problemen sowie drohende internationale Handelsstreitigkeiten Auswirkungen auf folgende Geschäftsjahre haben werden.

2.5 NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

2.5.1 Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Ausgewählte Beschäftigtenzahlen

	2024	2023	Veränderung
Personalbestand per 31.12. in FTE	1.796,5	1.734,3	+62,2
Durchschnittlicher Bestand operativer Beschäftigter FTE	1.778,8	1.725,9	+52,9
Fluktuationsrate	5,4 %	6,3 %	-0,9 %-Punkte

Der Zuwachs des **Personalbestandes** per 31. Dezember 2024 um 62,2 FTE ist im Wesentlichen auf die gestartete Recruiting-Offensive zurückzuführen, wodurch eine höhere Anzahl an Stellenausschreibungen veröffentlicht und der Prozess zur Gewinnung von neuem Personal am Arbeitsmarkt effizienter gestaltet wurde. Die Fluktuationsrate von 5,4 % liegt unter dem Niveau des Vorjahres (6,3 %) und lässt sich auf den Rückgang von Kündigungen zurückführen.

Die **Ausbildungsquote** liegt mit 3,1 % um 0,3 %-Punkte über dem Vorjahresniveau. Die Nachwuchskräftequote ist im Geschäftsjahr von 6,1 % auf 6,7 % gestiegen. Bei der Nachwuchskräftequote werden ab diesem Jahr alle Nachwuchskräfteprogramme berücksichtigt. Der Anstieg ist auf die Maßnahmen der im Jahr 2023 gestarteten Nachwuchskräfte-Offensive zurückzuführen.

Die Geschäftsführung der HPA hat für den **Frauenanteil** für die beiden **Führungsebenen** unterhalb der Geschäftsführung eine Zielgröße von 35 % für die zweite Führungsebene (Spartenleitung) und von 30 % für die dritte Führungsebene (Stabsstellenleitung, oberes Management, Großprojektleitung) zum 31. Dezember 2024 festgelegt. Zum Stichtag betrug der Frauenanteil für die zweite Führungsebene 28,6 % und somit wurde die Ziel-

größe von 35 % um 6,4 %-Punkte unterschritten, der Anteil von Frauen auf der 3. Ebene hingegen lag bei 34,7 %, was bedeutet, dass die Zielgröße von 30 % um 4,7 %-Punkte übertroffen wurde.

Bis zum 31. Dezember 2027 verfolgt die Geschäftsführung der HPA das Ziel, den Frauenanteil auf der zweiten Führungsebene auf 30 % und den Frauenanteil auf der dritten Führungsebene auf 35 % zu steigern.

Neben der **Gleichstellungsarbeit** implementierte die HPA im Jahr 2022 ein **Diversity Management** mit dem Ziel, gerechte Chancen für alle Mitarbeitenden und Bewerber/Bewerberinnen zu gewährleisten. Hierzu wurden im Jahr 2024 diversityrelevante Themen und Funktionen weiter verzahnt, z. B. durch eine Vertiefung der Zusammenarbeit zwischen Gleichstellungsbeauftragter, Personalrat, Schwerbehindertenvertretung und Diversity Management.

2.5.2 Maßnahmen zum Schutz von Menschen, Natur und Klima³

Die HPA verfügt über ein umfangreiches Maßnahmenprogramm zur Vermeidung von schädlichen Umweltbeeinträchtigungen. Mit ihren **Umweltleitlinien** bekennt sich die HPA zum Vorsorgeprinzip, zum Umwelt-, Klima- und Naturschutz und zur Energieeffizienz für den Erhalt und die Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität der Menschen in der Stadt.

Seit vielen Jahren verfolgt die HPA eine Klimastrategie, die sich aus den zwei Elementen Klimaschutz und Klimaanpassung zusammensetzt. Die Strategie zum **Klimaschutz** ist auf die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C ausgerichtet und befindet sich mit Blick auf die Entwicklung der (inter)nationalen und lokalen Anforderungen in einem stetigen Anpassungsprozess.

Als öffentliches Unternehmen ist die HPA den Zielen der FHH verpflichtet und strebt die bilanzielle Klimaneutralität im Jahr 2040 an. Erreicht werden soll dies unter anderem durch einen sukzessiven Ausstieg aus der Nutzung fossiler Energieträger sowie einer Senkung des Energieverbrauchs durch Effizienzmaßnahmen.

Prägend für das Geschäftsjahr 2024 waren die umfangreichen Vorbereitungen auf die ab dem Berichtsjahr 2025 für die HPA vermutlich verpflichtende nicht finanzielle Berichterstattung gemäß der **Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)**. Grundlage für weiterführende Arbeiten war in einem ersten Schritt die Durchführung einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der für die HPA wesentlichen Themen. Als Ergebnis dieses Prozesses wurde der Umfang der Berichtsinhalte gemäß der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) festgelegt.

Der Fokus der HPA liegt dabei unter anderem auf den umfangreichen Berichtspflichten zum Thema Klimawandel und befasst sich dementsprechend mit vielen tiefgreifenden Fragestellungen, etwa der Treibhausgas-Bilanzierung, der THG-Reduktion sowie einem umfangreichen Maßnahmenplan (Transitionsplan) zur Erreichung der Klimaziele.

Parallel wurde die Berichtspflicht gemäß **EU-Taxonomieverordnung (TaxVO)** vorbereitet. Hier stand der Abgleich der Geschäftstätigkeit der HPA mit den in der TaxVO definierten Aktivitäten und Vorschriften zur Bewertung der Taxonomiefähigkeit im Fokus.

³ Freiwillige, ungeprüfte Inhalte, die vom Abschlussprüfer kritisch gelesen wurden.

3. PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

3.1 PROGNOSEBERICHT

3.1.1 Entwicklung Marktumfeld

Das Jahr 2024 war geprägt von einer sich **ungleich entwickelnden Weltwirtschaft** und weiter **zunehmenden geopolitischen Spannungen**, welche vermehrt das **internationale Handelssystem unter Druck** setzen.

Die deutsche Volkswirtschaft hat es im Jahr 2024 nicht geschafft, sich von dem im Vorjahr eingeschlagenen Negativkurs abzuwenden: Laut Statistischem Bundesamt ist die Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 um 0,2 % gesunken. Zwar ging die Inflation gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück und bewegte sich zeitweise sogar unter dem angestrebten 2%-Ziel der EZB, was zu steigenden Realeinkommen und wieder anziehenden privaten Konsumausgaben geführt hat. Strukturelle Transformationsprozesse werden aber auch in den kommenden Jahren dazu führen, dass Wachstumsraten, wie sie in der zweiten Hälfte der 2010er Jahre erzielt wurden, mittelfristig unerreicht bleiben. Der Internationale Währungsfonds (IWF) hat seine Prognose für das **Wirtschaftswachstum in Deutschland** im Jahr 2025 auf 0,3 % gesenkt. Dies ist eine Abnahme von 0,5 %-Punkten im Vergleich zur vorherigen Prognose im Oktober. Das für die Hamburger Hinterlandverkehre ebenfalls wichtige Österreich bewegt sich auf ähnlichem Niveau (IWF: +1,1 %), während Tschechien etwas stärker wachsen wird (IWF: +2,3 %).

Der **wichtigste Einzelmarkt** für den Hamburger Hafen ist weiterhin die Volksrepublik China, deren Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 um voraussichtlich +4,6 % zunehmen (IWF) und damit leicht hinter dem offiziellen Wachstumsziel der chinesischen Regierung von 5 % zurückbleiben wird. Da das im Oktober verkündete Wachstumspaket der chinesischen Zentralregierung eher struktureller Natur ist, ist es unwahrscheinlich, dass die Entwicklung im 4. Quartal 2024 hiervon noch wesentlich beeinflusst werden konnte. Mit Ausblick auf das Jahr 2025 könnte das umgerechnet rund 1,3 Billionen Euro schwere Wachstumsprogramm aber mehr Handlungsspielräume für die hochverschuldeten chinesischen Lokalregierungen eröffnen und so den öffentlichen und privaten Konsum in China stärken.

In den **Vereinigten Staaten von Amerika**, dem zweitwichtigsten Markt für den Hamburger Hafen, entwickelte sich die Wirtschaft im Jahr 2024 im Vergleich zu den meisten anderen fortgeschrittenen Volkswirtschaften deutlich besser. Die im Januar 2025 begonnene zweite Amtsperiode Donald Trumps und die davon zu erwartenden, in ihrer Ausgestaltung aber noch unklaren Kursänderungen in Wirtschafts-, Handels- und Außenpolitik der USA erschweren derzeit jedoch Vorhersagen für die zukünftige Entwicklung des Landes.

Mögliche Zollerhöhungen der neuen US-amerikanischen Regierung könnten, je nachdem wie diese gestaltet sein werden, den Umschlag im Hamburger Hafen 2025 in unterschiedlicher Weise beeinflussen. Die Auswirkungen sind derzeit aber nicht im Detail abschätzbar.

Aufgrund einer **verbesserten konjunkturellen Situation in einigen europäischen Ländern**⁴ und **anhaltenden Wachstums in den Regionen Süd- und Südostasien**⁵ ist im Jahr 2025 trotz der weiterhin angespannten ökonomischen Situation in Deutschland von einer leichten Zunahme der Containerumschlagsmengen im Hamburger Hafen auszugehen. Der Massengutbereich wird dagegen wohl weiter davon beeinflusst werden, dass im Zuge von Dekarbonisierungsbestrebungen der deutschen Wirtschaft weniger Mineralöl und Kohle importiert werden. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, dass disruptive geopolitische Veränderungen die Entwicklung im Jahr 2025 grundlegend beeinflussen.

Die infolge der **Krise im Roten Meer** geänderten Linienführungen vieler wichtiger Ost-West-Containerdienste sind im Jahr 2024 zur neuen Normalität geworden. Die längere Strecke um das Kap der Guten Hoffnung führt dazu, dass derzeit fast alle nutzbaren Kapazitäten der großen Reedereien ausgelastet sind und die Frachtraten sich deutlich oberhalb des Vorjahresniveaus bewegen. Anders als einige Häfen im westlichen Mittelmeer (Tanger Med, Barcelona) und im westlichen Teil der Nordrange (Antwerpen, Rotterdam) konnte der Hamburger Hafen hiervon nicht über vermehrtes Transshipment profitieren. Solange eine gefahrlose Passage der Suez-Kanal-Route nicht gewährleistet werden kann, ist es unwahrscheinlich, dass ein größerer Anteil der Dienste auf diese zurückkehrt.

3.1.2 Wirtschaftsplanung

Das Konzerncontrolling der HPA hat in enger Abstimmung mit dem Executive Board den Planungsprozess Mitte des Jahres 2024 mit der Aufstellung der Planungsprämissen begonnen und durch gezielte Ergebnisvorgaben an die verschiedenen Unternehmensbereiche und Tochterunternehmen gesteuert. Die Vorgaben haben sich insbesondere auf die beschriebene gesamtwirtschaftliche, volatile Situation und die daraus abgeleitete Zielsetzung, aber auch auf die Rahmenbedingungen des Doppelhaushaltes 2025/2026 ausgerichtet.

In einem umfangreichen Planungsprozess wurden auf Basis der Zielvorgaben durch die Fachabteilungen Einzelpläne erstellt, durch das Konzerncontrolling der HPA konsolidiert und in mehreren Sitzungen des Executive Boards besprochen und schließlich verabschiedet.

Zu dem weiterhin schwierigen Markt- und Wettbewerbsumfeld kommen für das Jahr 2025 noch erhebliche Unsicherheiten hinzu, die sich aus Ukraine-Krieg, Nahost-Konflikt und einer andauernden Rezession ergeben. Eine mögliche Inflationsentwicklung wurde entsprechend der Meinung der führenden Wirtschaftsforschungsinstitute in dieser Planung mit 2,5 % angesetzt und muss weiterhin einem kontinuierlichen Monitoring unterzogen werden. Erwartete Steigerungen bei den Personalaufwendungen resultieren aus einer angenommenen 3,0%igen Tarifsteigerung (zzgl. 1,5 % für Strukturkosten) sowie aus Aufwendungen für die Altersversorgungsverpflichtungen. Das geplante Zinsergebnis ist geprägt von einer steigenden Belastung durch Fremdkapitalzinsen, die auf die Fortführung der Ersatz- und Ausbauinvestitionen zurückzuführen ist.

Im Jahr 2025 sollen mit einem **Investitionsvolumen in Höhe von 248 Mio. EUR** der Ausbau und die Entwicklung des Hamburger Hafens, die Grundinstandsetzung sowie die Erneuerung bestehender Infrastrukturanlagen weiter vorangetrieben werden.

Das für das Jahr 2025 **geplante Jahresergebnis von +0,0 Mio. EUR** ist maßgeblich durch die Unterfinanzierung im Finanzierungsbereich Public (-18,9 Mio. EUR) geprägt. Die Unterdeckung ist hauptsächlich durch Aufwendungen für Wassertiefeninstandhaltung in der Bundeswasserstraße verursacht und kann voraussichtlich durch ein stabiles, positives Ergebnis im Finanzierungsbereich Commercial kompensiert werden.

In der Mittelfristigen Finanzplanung, die dem Aufsichtsrat im Dezember 2024 zur Kenntnis gegeben wurde, ist die öffentliche Finanzierung mit den aktualisierten Beträgen aus der Haushaltsaufstellung für die Jahre 2025/26 fortgeschrieben worden. Dies führt in den Planjahren 2026 ff. zu einer **ansteigenden Unterdeckung im Finanzierungsbereich Public**.

Weitere Auswirkungen geopolitischer Veränderungen sowie denkbarer tarifärer Handelshemmnisse auf die weltwirtschaftliche Entwicklung und damit auch auf die HPA konnten in den der Mittelfristigen Finanzplanung zugrunde liegenden Annahmen nur bedingt berücksichtigt werden.

⁴ Z. B. Österreich, Tschechien und Slowenien; Quelle: Europäische Kommission.

⁵ Quelle: IWF.

3.2 RISIKEN- UND CHANCENBERICHT

3.2.1 Risikomanagementsystem

Das Risiko- und Chancen-Managementsystem der HPA berücksichtigt sämtliche relevanten Risiken und Chancen, die sich im Sinne des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ergeben können.

Funktionsfähigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Wirksamkeit und Transparenz des RCMs werden durch die Interne Revision überwacht.

3.2.2 Risikobericht

Die wesentlichen Risiken der HPA ergeben sich aus der Notwendigkeit zur Sicherstellung der Verfügbarkeit vorhandener und für das Bereitstellen neuer Infrastrukturanlagen. Diesen begegnet HPA durch ein optimales Instandhaltungs- und Projektmanagement sowie gezielte Investitionen in die Digitalisierung und das Verkehrsmanagement.

Die finanzielle Lage der HPA wird maßgeblich durch die Mieterlöse, die Verkehrsmenge im Hamburger Hafen und die öffentlichen Finanzierungszusagen bestimmt. Unsicherheiten, die sich aus dem nationalen und internationalen gesamtwirtschaftlichen Umfeld ergeben, werden im Planungsprozess der HPA auf Basis verfügbarer Prognosen und interner Einschätzungen berücksichtigt.

Neben der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wurden nachstehend beschriebene Risiken identifiziert.

Schiffsgrößenentwicklung

Zunehmende Großschiffsanläufe führen zu einer stetigen Erhöhung der Komplexität der wasserseitigen Verkehrsorganisation. Für die HPA ergeben sich daraus Haftungsrisiken und drohende Einnahmeverluste, bspw. durch Abwanderung von Liniendiensten infolge dauerhafter Verkehrsengpässe.

Der gezielte Ausbau der Infrastruktur sichert die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für die Flotten moderner Containergroßschiffe und damit seine langfristige Wettbewerbsfähigkeit. Dringend erforderliche Maßnahmen sind der Bau der neuen Köhlbrandbrücke und die Erweiterung der Zufahrt zum Waltershofer Hafen.

Mindertiefen aufgrund von Sedimentation im Hafen

Die seeseitige Zugänglichkeit des Hamburger Hafens hängt von einer ausreichenden Wassertiefe ab. Der natürliche Sedimenteintrag aus dem Oberlauf der Elbe und der Nordsee führt zu Eintreibungen, die durch regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen entfernt werden müssen.

Die langfristige Sicherung ausreichender Verbring- und Austragsmöglichkeiten für die Sedimente ist essenzielle Voraussetzung für die Herstellung der Wassertiefe. Die HPA ist bestrebt, über die vorhandenen Verbringoptionen hinaus weitere Verbringmöglichkeiten für die Sedimente zu erschließen, bspw. in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee oder durch Kapazitätserhöhung vorhandener Deponien.

Zustand und Verfügbarkeit der Hafeninfrastruktur

Leistungsbegrenzungen der Hafeninfrastruktur aufgrund des baulichen Zustands oder außergewöhnlicher Störfälle können zu Einschränkungen des Hafenbetriebs und der Versorgungssicherheit führen. Ein Versagen der Infrastrukturen kann für die HPA zudem Kostenrisiken aus Reparaturmaßnahmen, Einnahmeverluste und Regressforderungen sowie Sicherheitsrisiken nach sich ziehen.

Die HPA begegnet diesem Risiko durch ein kontinuierliches Monitoring der baulichen Assets, ein bedarfsgerechtes Instandhaltungsmanagement sowie eine strategische Investitionsplanung. Insbesondere die Kaimauern wurden in den letzten Jahren einer systematischen Zustandsuntersuchung unterzogen. Aus den Ergebnissen wurde ein umfassendes Sanierungsprogramm abgeleitet.

Auch im Bereich der Hafenbahn sind zur Abwicklung der erwarteten Verkehrsmengen sowie zur Erreichung der strategischen Modal-Split-Ziele umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.

Finanzierung

In der Mittelfristigen Finanzplanung wird eine Unterdeckung des Finanzierungsbereichs Public ausgewiesen. Um das Ziel – gem. Drucksache 21/17908 – einer auskömmlichen Finanzierung des Finanzierungsbereichs Public und der HPA insgesamt zu erreichen, sind in den nächsten Jahren weitere Anstrengungen notwendig.

Auch im Finanzierungsbereich Commercial werden unter Berücksichtigung beihilferechtlicher Regelungen öffentliche Investitionszuschüsse für den Erhalt und den Ausbau der Hafeninfrastruktur benötigt, um die nachhaltige Sicherung der Leistungsfähigkeit des Hafens zu gewährleisten.

Personalverfügbarkeit

Der Fachkräftemangel sowie die demographische Entwicklung stellen die HPA vor große Herausforderungen.

Der angespannte Arbeitsmarkt erfordert einen weiteren Ausbau zielgerichteter Maßnahmen aus der Recruiting-Offensive. Dazu zählen unter anderem der Ausbau des Active Sourcings und eines Mitarbeiterempfehlungsprogramms.

Zudem begegnet die HPA dem Risiko auch mit verbesserten Rahmenbedingungen für Nachwuchskräfte durch den Aufbau eines zukunftsorientierten und innovativen „Campus Aus- & Weiterbildung“. Mit vielfältigen Formaten zur Entwicklung von Führung, Mindset und Unternehmenskultur stärkt die HPA die Mitarbeiterbindung.

Durch ein neu gestaltetes Onboardingprogramm wird von Beginn an eine Beziehung zu neuen Beschäftigten aufgebaut. Somit begleitet die HPA den gesamten Employee Lifecycle mit geeigneten HR-Instrumenten, um das Personalverfügbarkeitsrisiko zu reduzieren.

Cyberkritikalität

Die Geschäftsprozesse der HPA sind in hohem Maße von der Verfügbarkeit und Sicherheit von IT-Anwendungen abhängig. Ein erfolgreicher Cyberangriff oder ein anderweitig bedingter Ausfall der IT-Basisinfrastruktur könnte zu Einnahmeverlusten, Regressforderungen, Erpressbarkeit, Bußgeldverfahren oder Imageschäden führen. Die HPA begegnet diesen Risiken mit umfangreichen Präventivmaßnahmen im Bereich der IT- und Informationssicherheit sowie durch eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Business-Continuity- und IT-Notfallmanagements.

Risiken in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten

In den Geschäftsjahren 2007 und 2023 wurden Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen, denen im vollen Umfang Grundgeschäfte gegenüberstehen. Diese dienen ausschließlich der Optimierung von Kreditkonditionen sowie der Zinssicherung und damit der Risikobegrenzung. Ein Controlling der eingerichteten Zinssicherungsgeschäfte findet statt und wird regelmäßig vom Treasury-Management an das Risikocontrolling sowie die Geschäftsführung berichtet.

Gesamtbild der Risikolage

Das Finanzierungsrisiko, das Cyberrisiko, Risiken bezüglich des Sedimentmanagements und der Infrastruktur im Hafen sowie der sich verschärfende Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt stellen nach wie vor die bedeutendsten Risiken dar. Die einzelnen Risiken werden aktiv gemanagt und durch konkrete Einzelmaßnahmen auf ein Minimum reduziert, sodass eine Bestandsgefährdung nach heutiger Einschätzung nicht unmittelbar zu befürchten ist.

3.2.3 Chancenbericht

Unmittelbare Chancen für die HPA würden sich aus **positiver Markt- und Preisentwicklung** ergeben, insbesondere durch eine höhere Verkehrsmengenentwicklung und geringere Inflation im Vergleich zu den Planungsprämissen.

Zudem soll durch gezielte Einwerbung **zusätzlicher Fördermittel und/oder Haushaltsmittel** die Ertrags- und Finanzierungslage der HPA gestärkt werden, um Investitionen in die Infrastruktur nachhaltig zu ermöglichen und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Seit Jahren verfolgt die HPA aktiv **Chancen der Digitalisierung** und des Einsatzes neuer Technologien. So kann durch Einsatz der Building-Information-Modeling(BIM)-Methode eine höhere Termin- und Kostenstabilität bei Bauprojekten erzielt werden. Durch eine weitere Integration von modernen Technologien und künstlicher Intelligenz kann zukünftig die Effizienz der Hafenabläufe sowie der Infrastrukturinstandhaltung signifikant gesteigert werden. Die digitale Vernetzung und Erprobung von Technologien wie Augmented Reality, Robotik und Drone-as-a-Service eröffnen darüber hinaus neue Geschäftsfelder und Partnerschaftsmöglichkeiten.

Weitere Chancen bestehen im Rahmen der **energetischen Transformation** des Hamburger Hafens. Durch den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien und die Reduzierung von Emissionen kann die HPA einen positiven Beitrag zum Klimaschutz leisten. Diese Entwicklung kann durch Bundes- und EU-Regularien begünstigt werden, bspw. durch Mittelbereitstellung für den Ausbau von Landstromanlagen und die Förderung des Ausbaus von Wasserstoffpipelines. Die Förderung von innovativen Technologien, bspw. durch Bereitstellung entsprechender Infrastruktur sowie die Zusammenarbeit mit Unternehmen im Bereich erneuerbare Energien, bietet Erlöspotenziale für die HPA und steigert die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. Hervorzuheben sind das Joint Venture mit den Hamburger Energiewerken (HEnW) für den Ausbau der erneuerbaren Energieerzeugung im Hafengebiet sowie die Entwicklung des Sustainable Energy Hub, ausgehend von den durch die HPA erworbenen Flächen eines ehemaligen Tanklagers auf der Hohen Schaar.

Insgesamt eröffnet der **digitale Wandel** in Verbindung mit der **energetischen Transformation** der HPA vielfältige Möglichkeiten, um ihre Effizienz zu steigern, neue Geschäftsfelder zu erschließen und einen nachhaltigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten.

Hamburg, 28. Februar 2025

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Friedrich Stuhmann
Geschäftsführung

ZAHLEN

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis
31. Dezember 2024, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	2024	2023
1. Umsatzerlöse	262.978.567,53	254.982.973,28
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	20.546.101,90	17.309.170,96
3. Sonstige betriebliche Erträge	232.533.776,86	246.282.996,25
	516.058.446,29	518.575.140,49
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	13.064.216,21	14.333.214,42
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	175.476.300,35	201.517.987,86
	188.540.516,56	215.851.202,28
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	132.759.323,22	119.812.446,04
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	45.860.668,66	49.042.279,53
	178.619.991,88	168.854.725,57
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	60.782.183,97	55.513.610,52
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	53.499.978,37	59.963.817,28
8. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	450.496,47	474.007,48
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3.081.041,12	9.940.748,60
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	12.311.675,99	10.044.848,60
11. Ergebnis nach Steuern	25.835.637,11	18.761.692,32
12. Sonstige Steuern	6.311.978,47	6.062.159,41
13. Jahresüberschuss	19.523.658,64	12.699.532,91
14. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-10.330.188,41	-23.029.721,32
15. Bilanzgewinn/-verlust	9.193.470,23	-10.330.188,41

ZAHLEN

Bilanz

Bilanz zum 31. Dezember 2024, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

AKTIVA

In EUR	31.12.2024	31.12.2023
A Anlagevermögen		
I Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	24.579.380,11	20.665.313,69
2. Geleistete Anzahlungen	12.112.299,85	13.615.262,38
	36.691.679,96	34.280.576,07
II Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.625.088.783,49	1.465.281.876,42
2. Technische Anlagen und Maschinen	425.220.986,68	403.214.530,75
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.083.875,93	11.202.601,95
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	307.037.613,56	233.295.679,69
	2.368.431.259,66	2.112.994.688,81
III Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.066.781,52	25.066.781,52
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	32.176.589,67	33.888.285,18
3. Beteiligungen	27.404,73	15.357,73
	57.270.775,92	58.970.424,43
	2.462.393.715,54	2.206.245.689,31
B Umlaufvermögen		
I Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.809.481,42	3.753.468,88
II Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.012.404,36	14.130.363,29
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	272.237.601,93	356.370.748,3
3. Sonstige Vermögensgegenstände	9.671.825,63	13.999.832,75
	293.921.831,92	384.500.944,34
III Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.589.946,73	985.820,62
	300.321.260,07	389.240.233,84
C Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	2.222.409,58	652.323,47
	2.764.937.385,19	2.596.138.246,62

PASSIVA

In EUR	31.12.2024	31.12.2023
A Eigenkapital		
I Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II Kapitalrücklage	895.133.447,82	895.133.447,82
III Bilanzverlust	9.193.470,23	-10.330.188,41
	1.054.326.918,05	1.034.803.259,41
B Sonderposten		
Sonderposten aus Investitionszuschüssen	570.581.055,29	525.896.116,38
C Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	457.264,382	445.284.921,00
2. Sonstige Rückstellungen	155.580.633,72	163.036.579,12
	612.845.015,72	608.321.500,12
D Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	466.889.061,91	350.706.409,35
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	35.123.984,77	50.150.393,36
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	11.665.019,61	13.579.348,32
4. Sonstige Verbindlichkeiten	9.987.989,74	7.692.102,84
	523.666.056,03	422.128.253,87
E Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	3.518.340,1	4.989.116,84
	2.764.937.385,19	2.596.138.246,62

ZAHLEN

Anlagenspiegel

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 2024, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	Anschaffungs- oder Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2024	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2024
I Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	97.214.209,45	3.928.347,05	4.599.645,38	5.749.608,86	102.292.519,98
2. Geleistete Anzahlungen	13.615.262,38	3.558.692,04	0,00	-5.061.654,57	12.112.299,85
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	110.829.471,83	7.487.039,09	4.599.645,38	687.954,29	114.404.819,83
II Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.616.119.697,89	174.183.211,16	2.633.507,91	5.035.401,81	1.792.704.802,95
2. Technische Anlagen und Maschinen	848.756.381,47	15.542.605,1	1.386.545,27	37.464.650,9	900.377.092,20
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	49.867.337,97	3.766.919,81	4.434.564,95	1.068.821,22	50.268.514,05
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	233.295.679,69	118.639.043,59	640.281,5	-44.256.828,22	307.037.613,56
Summe Sachanlagen	2.748.039.097,02	312.131.779,66	9.094.899,63	-687.954,29	3.050.388.022,76
III Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.066.781,52	0,00	0,00	0,00	25.066.781,52
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	33.888.285,18	0,00	1.711.695,51	0,00	32.176.589,67
3. Beteiligungen	40.122,73	14.000,00	1.953,00	0,00	52.169,73
Summe Finanzanlagen	58.995.189,43	14.000,00	1.713.648,51	0,00	57.295.540,92
Summe Anlagevermögen	2.917.863.758,28	319.632.818,75	15.408.193,52	0,00	3.222.088.383,51

Abschreibungen					Stand 31.12.2024	Buchwert 31.12.2024	Buchwert 31.12.2023
Stand 01.01.2024	laufendes Geschäftsjahr	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen			
76.548.895,76	5.737.069,99	4.572.825,88	0,00	0,00	77.713.139,87	24.579.380,11	20.665.313,69
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12.112.299,85	13.615.262,38
76.548.895,76	5.737.069,99	4.572.825,88	0,00	0,00	77.713.139,87	36.691.679,96	34.280.576,07
150.837.821,47	19.331.367,54	2.553.169,55	0,00	0,00	167.616.019,46	1.625.088.783,49	1.465.281.876,42
445.541.850,72	30.840.833,32	1.226.578,52	0,00	0,00	475.156.105,52	425.220.986,68	403.214.530,75
38.664.736,02	4.872.913,12	4.353.011,02	0,00	0,00	39.184.638,12	11.083.875,93	11.202.601,95
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	307.037.613,56	233.295.679,69
635.044.408,21	55.045.113,98	8.132.759,09	0,00	0,00	681.956.763,10	2.368.431.259,66	2.112.994.688,81
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25.066.781,52	25.066.781,52
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	32.176.589,67	33.888.285,18
24.765,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.765,00	27.404,73	15.357,73
24.765,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.765,00	57.270.775,92	58.970.424,43
711.618.068,97	60.782.183,97	12.705.584,97	0,00	0,00	759.694.667,97	2.462.393.715,54	2.206.245.689,31

SONSTIGE ANGABEN

Anhang

Anhang zum Jahresabschluss der Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das
Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

(1) GRUNDLAGEN

Der Jahresabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg (HPA) wurde gemäß § 15 Abs. 2 des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority (HPAG) aufgestellt. Die Aufstellung erfolgte nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften, soweit die weiteren Vorschriften des HPAG einer Anwendung der handelsrechtlichen Vorschriften nicht entgegenstehen.

Darstellung, Gliederung, Ansatz und Bewertung des Jahresabschlusses entsprechen den Vorjahresgrundsätzen, mit der Einschränkung, dass Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens in einem gesonderten Posten und nicht unter dem Posten „Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge“ ausgewiesen werden. Das Vorjahr wurde angepasst.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Das Geschäftsjahr der HPA entspricht dem Kalenderjahr.

(2) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend planmäßig linear abgeschrieben. Hierbei liegen die Nutzungsdauern zwischen 3 und 10 Jahren.

Sachanlagen werden grundsätzlich zu Anschaffungs- und Herstellungskosten und, sofern sie der Abnutzung unterliegen, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen bewertet. Die Nutzungsdauern liegen zwischen 3 (Hardware) und 75 Jahren (Eisenbahnbrücken aus Stahl). Bei voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen werden außerplanmäßig Abschreibungen vorgenommen.

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte, städtische Gebäude und sonstige von der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) übernommene Anlagen, für die keine historischen Restbuchwerte ermittelt werden konnten, sind zum 1. Oktober 2005 auf der Grundlage von Ertrags- und Vergleichswerten bewertet worden. Das Grundvermögen unterliegt aufgrund gesetzlicher Vorschriften dem Verbot der Beleihung und Veräußerung. Das Ertragswertverfahren wurde insbesondere für vermietete Flächen mit und ohne Kaimaueranschluss sowie für die nicht vermieteten, aber vermietbaren Flächen angewendet. Für sonstige Flächen fand ein Vergleichswertverfahren Anwendung. Für Wasserflächen wurde ein Erinnerungswert von 1 EUR angesetzt, da hier sowohl das Ertragswert- als auch das Vergleichswertverfahren nicht zur Anwendung gebracht werden kann.

Geringwertige Anlagegegenstände bis 250 EUR Anschaffungskosten werden ab dem 1. Januar 2018 im Jahr des Zugangs sofort abgeschrieben. Für Vermögensgegenstände mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten von mehr als 250 EUR bis 1.000 EUR, die nach dem 31. Dezember 2017 zugegangen sind, wird ein Sammelposten gebildet, der jährlich mit 20 % linear abgeschrieben wird.

Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.

Forderungen und *sonstige Vermögensgegenstände* werden mit den Anschaffungskosten (i. d. R. mit dem Nominalwert) bzw. zum Barwert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

Liquide Mittel sind zum Nennwert bewertet worden.

Der *aktive Rechnungsabgrenzungsposten* enthält im Voraus bezahlte Aufwendungen für zukünftige Geschäftsjahre. Der Posten wird in der Rechnungsperiode aufgelöst, in der der Aufwand wirtschaftlich entsteht.

Der *Sonderposten aus Investitionszuschüssen* zum Anlagevermögen betrifft Zuschüsse zu diversen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens und wird analog zur Abschreibung bzw. zum Abgang der bezuschussten Anlagegegenstände aufgelöst.

Pensionsrückstellungen werden gemäß Beschluss der Senatskommission der FHH für öffentliche Unternehmen vom 30. November 2010 nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method) bilanziert. Die korrespondierenden Forderungen gegen die FHH sind ebenfalls nach versicherungsmathematischen Grundsätzen (analog zur Ermittlung der Pensionsrückstellungen) bewertet worden.

Bei der Festlegung des laufzeitkongruenten Rechnungszinssatzes wird in Anwendung des Wahlrechts nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB bei der Abzinsung pauschal eine durchschnittliche Restlaufzeit von 15 Jahren unterstellt.

Der Rechnungszinssatz basiert wie im Vorjahr – entsprechend der gesetzlichen Regelung in § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB – auf dem von der Deutschen Bundesbank ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre in Höhe von 1,90 % (im Vorjahr: 1,82 %).

Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre ergibt sich zum 31. Dezember 2024 im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 5.361 TEUR.

Sonstige Rückstellungen werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags passiviert. Die Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläen sind nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet worden. Die Aufstockungsbeträge der Altersteilzeitvereinbarungen haben Abfindungscharakter.

Bei Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt und eine Abzinsung auf den Bilanzstichtag vorgenommen. Als Abzinsungssätze werden die den Restlaufzeiten der Rückstellungen entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre verwendet, wie sie von der Deutschen Bundesbank gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung monatlich ermittelt und bekanntgegeben werden.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Unter den *sonstigen Verbindlichkeiten* ist ein Betrag in Höhe von EUR 3.066.569,50 enthalten, der verbundene Unternehmen betrifft.

Der Ansatz *latenter Steuern* gemäß § 274 HGB kommt nicht in Frage, da die HPA als Infrastrukturunternehmen ausschließlich steuerliche Verluste erzielt, welche durch Eigenkapitalzuführungen der FHH ausgeglichen werden. Bedingt durch den Charakter als Infrastrukturunternehmen sowie bedingt durch die Konstruktion der Finanzierung, führen die bestehenden Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten und ihren steuerlichen Wertansätzen durch einen Abbau in späteren Geschäftsjahren in absehbarer Zeit nicht zu Steuerbe- oder -entlastungen.

Aufgrund von Bewertungsunterschieden bestehen im Anlagevermögen und in den Rückstellungen Differenzen zwischen den handels- und steuerrechtlichen Wertansätzen.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten enthalten Einnahmen vor dem Abschlussstichtag, soweit sie Ertrag für künftige Geschäftsjahre darstellen. Es handelt sich im Wesentlichen um Mieten. Der Posten wird aufgelöst, sobald der Ertrag wirtschaftlich entstanden ist.

(3) ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel als Anlage zum Anhang dargestellt.

Die Finanzanlagen beinhalten Anteile an folgenden verbundenen Unternehmen:

HPA Polder Hamburg GmbH (HPG)
Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25 TEUR, von dem 100 % von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2024 beträgt 53 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 beträgt 0,1 TEUR.

CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, Hamburg (CGH)
Das Stammkapital beträgt 25 TEUR, von dem 100 % von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2024 beträgt 22.838 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 beträgt 6.874 TEUR.

Flotte Hamburg Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (FLHV)
Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25 TEUR, von dem 100 % von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2024 beträgt 47 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 beträgt 1 TEUR.

Flotte Hamburg GmbH & Co. KG, Hamburg (FLH)
Kommanditistin ist die HPA mit einer Kommanditeinlage von 100 TEUR. Komplementärin ist die FLHV, ohne am Vermögen der Gesellschaft beteiligt zu sein. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2024 beträgt 17.305 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 beträgt 445 TEUR.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände
Die HPA hat in Vorjahren Kaimauern errichtet, die seit Nutzungsbeginn an ein verbundenes Unternehmen zur Miete überlassen werden. Die Ausgestaltung der zugrunde liegenden Mietverträge führt zu einem Übergang des wirtschaftlichen Eigentums an den Kaimauern auf die Mieterin. Die HPA hat daher in Vorjahren entsprechende Forderungen gegen die Mieterin aktiviert (Stand 31. Dezember 2024: 204 Mio. EUR) und abgezinst (Stand 31. Dezember 2024: 111 Mio. EUR).

In TEUR	31.12.2024	31.12.2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.012	14.130
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	272.237	356.371
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	196.106	200.227
Sonstige Vermögensgegenstände	9.672	14.000
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	293.921	384.501
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	196.633	201.536

Der Bilanzposten *Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen* betrifft mit 105.753 TEUR (im Vorjahr 124.214 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie mit 166.484 TEUR (im Vorjahr 236.529 TEUR) sonstige Forderungen. In den genannten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Verbundbereich sind wie oben erläutert 92.825 TEUR (im Vorjahr 93.464 TEUR) abgezinste Forderungen aus der langfristigen Vermietung von vier Kaimauern enthalten. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen (ohne Freie und Hansestadt Hamburg) betragen 17.387 TEUR (im Vorjahr 23.837 TEUR) und betreffen maßgeblich das Cash Pooling.

Eigenkapital

In TEUR	31.12.2024	31.12.2023
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	895.133	895.133
davon Kapitaleinlage	0	0
davon Kapitalentnahme	0	0
Bilanzverlust	9.193	-10.330
davon aus Jahresergebnis	19.524	12.700
davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	0	0
Eigenkapital	1.054.326	1.034.803

Sonderposten aus Investitionszuschüssen
Die HPA erhielt öffentliche Zuwendungen für die Investitionen und Projekte zum Erhalt und Ausbau der allgemeinen Infrastruktur, die überwiegend dem Sonderposten zugeführt wurden. Die Auflösung des Sonderpostens aus Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen erfolgt ratierlich in Höhe der jeweiligen Abschreibungsbeträge. Somit stellt der Sonderposten in seiner Höhe den Restbuchwert der durch Zuwendungen geförderten allgemeinen Infrastruktur dar.

Rückstellungen

In TEUR	31.12.2024	31.12.2023
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	457.264	445.285
Rückstellungen für den Personalbereich	54.793	50.817
Andere sonstige Rückstellungen	100.788	112.170
davon für ausstehende Rechnungen	9.348	20.995
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	3.462	3.462
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	51.612	53.462
davon Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	20.982	22.618
Gesamtbetrag der Rückstellungen	612.845	608.322

Für die *Pensionsrückstellungen* wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Dabei wurde ein Zinssatz von 1,90 % sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung für das Jahr 2025 von 2,0 % bei Tarifbeschäftigten und von 5,5 % bei Beamten sowie für die Folgejahre von 2,0 % zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung wurde entsprechend der Lohn- und Gehaltssteigerung bzw. analog dem HmbZVG berücksichtigt. Es wurden die Sterbetafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der letzten zehn Jahre lt. Deutscher Bundesbank angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

Aufgrund von Eingriffen in die Natur, die durch aktuelle Projekte der HPA verursacht wurden, ist gemäß dem Hamburgischen Naturschutzgesetz eine Rückstellung für *Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen* gebildet worden (3.462 TEUR).

Die Rückstellung für *Nachsorgeverpflichtungen* für Baggergut betrifft eine langfristige Nachsorgeverpflichtung für die Schlickdeponien der HPA (51.612 TEUR).

Verbindlichkeiten

In TEUR	31.12.2024	31.12.2023
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	466.889	350.706
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	22.391	18.012
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	91.036	73.307
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	353.462	259.387
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	35.123	50.150
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	35.123	50.150
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen	11.665	13.579
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	11.665	13.579
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	9.988	7.692
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	9.988	7.692
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	523.666	422.128
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	79.167	89.433
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	91.036	73.307
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	353.462	259.387

Der Bilanzposten *Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen* enthält mit 7.805 TEUR (im Vorjahr 10.111 TEUR) Verbindlichkeiten aus dem Verrechnungsverkehr sowie mit 3.812 TEUR (im Vorjahr 3.425 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

In den *sonstigen Verbindlichkeiten* sind mit 1.412 TEUR (im Vorjahr 1.258 TEUR) noch abzuführende Lohnsteuern.

Es bestehen keine durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besicherten Verbindlichkeiten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

In TEUR	31.12.2024	31.12.2023
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	29.038	40.467
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	11.432	22.708
Bestellobligos	321.456	293.230
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	350.494	333.697

(4) ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

Gliederung der Umsatzerlöse

In TEUR	2024	2023
Mieterlöse Flächen	92.888	89.901
Mieterlöse Kaimauern	17.900	17.407
Sonstige Mieterlöse	17.981	13.397
Gesamtmieterlöse	128.769	120.705
Hafenentgelte	65.435	63.674
Hafenbahnerlöse	36.933	35.784
Elbtunnel-/Brückenentgelte	450	452
Gebühren	6.691	6.335
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	23.312	26.156
Periodenfremde Umsatzerlöse	1.389	1.876
Summe der Umsatzerlöse	262.979	254.982

Mieterlöse Kaimauern

Die Mieterlöse für Kaimauern in Höhe von 17.900 TEUR (im Vorjahr 14.407 TEUR) enthalten neben laufenden Mieten für Kaimauern von 15.647 TEUR (im Vorjahr 15.114 TEUR) einen Betrag in Höhe von 2.253 TEUR (im Vorjahr 2.293 TEUR) für die Aufzinsung der erläuterten Forderung aus der Vermietung von vier Kaimauern mit Übergang des wirtschaftlichen Eigentums auf den Mieter über die Vertragslaufzeiten. Der Ausweis der Aufzinsungsbeträge erfolgt aus Gründen einer übersichtlichen Darstellung unter den Umsatzerlösen.

Die periodenfremden Umsatzerlöse betreffen mit -18 TEUR Staffelmietrerträge für Vorjahre aus der langfristigen Vermietung von Kaimauern sowie mit 477 TEUR periodenfremde Betriebskosten, die ebenfalls Vorjahre betreffen.

Auflösung/Einstellung Sonderposten aus Investitionszuschüssen

Im Geschäftsjahr wurden 63.955 TEUR (im Vorjahr 60.608 TEUR) dem Sonderposten für erhaltene Investitionszuschüsse zugeführt, während ertragswirksam 19.270 TEUR (im Vorjahr 18.661 TEUR) aufgelöst wurden.

Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen werden insbesondere öffentliche Zuschüsse für Einzelmaßnahmen der allgemeinen Infrastruktur ausgewiesen.

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Neben den o. g. periodenfremden Umsatzerlösen betrugen die periodenfremden Erträge im Geschäftsjahr 6.317 TEUR (im Vorjahr 8.266 TEUR) und betreffen die Auflösung von Rückstellungen. Die periodenfremden Aufwendungen belaufen sich auf 36 TEUR (im Vorjahr 568 TEUR) und betreffen im Wesentlichen die Korrektur von in Vorjahren überhöhten Abgrenzungen für erwartete Zuwendungen.

Personalaufwand

Im Posten „Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung“ sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 16.013 TEUR (im Vorjahr 26.716 TEUR) enthalten.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die Zinserträge beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Abzinsung langfristiger Rückstellungen in Höhe von 1.400 TEUR (im Vorjahr 5.783 TEUR).

Die Position Zinsaufwendungen enthält mit 827 TEUR (im Vorjahr 3.838 TEUR) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 19.524 TEUR auf neue Rechnung vorzutragen.

(5) SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Mitarbeitende

Die HPA beschäftigte im Geschäftsjahr 2024 durchschnittlich insgesamt 1.881 Mitarbeiter (im Vorjahr 1.821). Es handelt sich hierbei um 141 Beamte (im Vorjahr 144) und 1.740 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr 1.677). Von den Mitarbeitern sind 277 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr 261).

Derivative Finanzinstrumente

Zur langfristigen Zinssicherung von zwei Darlehen wurden über die gesamte Summe und Laufzeit (bis 2033 bzw. 2037) zwei Zinsswaps abgeschlossen. Die zum 31. Dezember 2024 ermittelten Zeitwerte der Zinsswaps betragen -649 TEUR sowie -3.932 TEUR. Da die Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäft identisch („Critical Terms Match Method“) sind, wurde eine Bewertungseinheit gebildet. Der Darlehensstand zum 31. Dezember 2024 beträgt 12.850 TEUR bzw. 31.979 TEUR; die Höhe der aus den Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 519 TEUR bzw. 1.564 TEUR.

Aufsichtsrat

Dr. Melanie Leonhard	Aufsichtsratsvorsitzende, Präses der Behörde für Wirtschaft und Innovation
Bettina Lentz	Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende, Staatsrätin der Finanzbehörde
Herrmann Ebel	Geschäftsführer der Hansa Treuhand Finance GmbH & Co. KG
Jana Schiedek	Staatsrätin der Behörde für Kultur und Medien
Prof. Norbert Aust	Präses der Handelskammer Hamburg
Michael Pollmann	Staatsrat der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (bis 3. September 2024)
Anselm Sprandel	Staatsrat der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (ab 3. September 2024)
Daniel Siebolds	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority
Silvia Nitsche-Martens	Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority
Jörg Kapusta	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Geschäftsführung (hauptberuflich)

Jens Meier	Vorsitzender der Geschäftsführung, Chief Executive Officer
Friedrich Stuhrmann	Geschäftsführer, Chief Commercial Officer

Aufwandswirksame Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 2,9 TEUR gezahlt.

Die aufwandswirksamen Bezüge der Geschäftsführung betrugen im Geschäftsjahr 2024 insgesamt 622 TEUR. Hiervon stellen 504 TEUR eine fixe und 118 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente dar.

In TEUR	Meier	Stuhrmann
Fixe Komponente	289	215
davon Dienstwagen	11	9
Maximale variable Komponente 2024	88	30
Gesamtbezüge der Geschäftsführung	377	245

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 3. April 2025 erklärt, dass die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodexes (HCGK), die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 bis 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte), eingehalten werden. Von folgenden Punkten wurde abgewichen:

Aufgrund von Reise- bzw. Urlaubszeiten der einzubeziehenden Entscheidungsträger konnte eine Abstimmung nicht immer rechtzeitig durchgeführt werden (Ziffer 5.1.5).

Der Jahresabschluss, der Lagebericht sowie die Entsprechenserklärung zum HCGK werden im Geschäftsbericht 2024 auf <http://www.hamburg-port-authority.de> unter den Menüpunkten „Aktuelles und Presse“/Download-Center in der Kategorie „Berichte“ veröffentlicht.

Konzernverhältnisse

Die HPA ist Mutterunternehmen im Sinne des § 290 HGB und hat für das Geschäftsjahr 2024 einen Konzernabschluss gemäß § 290 HGB aufgestellt. Die Jahresabschlüsse der HPA und ihrer Tochterunternehmen werden in den Konzernabschluss der HPA einbezogen.

Der Jahresabschluss der HPA wird in den Konzernabschluss der FHH einbezogen und dieser wird im Internet unter <https://www.hamburg.de/fb/geschaeftsbericht/> veröffentlicht.

(6) NACHTRAGSBERICHT

Ereignisse mit wesentlicher Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage der HPA sind nach dem 31. Dezember 2024 nicht eingetreten.

Hamburg, 28. Februar 2025

Jens Meier Vorsitzender der Geschäftsführung	Friedrich Stuhrmann Geschäftsführung
---	---

SONSTIGE ANGABEN

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der **Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg** – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und-Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. November 2019, und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrates für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. November 2019, in allen wesentlichen Belangen entspricht, sowie dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft 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 Jahresabschlusses 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 Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. November 2019, 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 Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. November 2019, entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht 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 Jahresabschlusses und Lageberichts 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 Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts 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 der Gesellschaft 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 der Gesellschaft 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 Jahresabschluss und im Lagebericht 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 die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht 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, 3. Juli 2025

RSM Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft


Nicolai Hansen	Anne-Kathrin Ottinger
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüferin

SONSTIGE ANGABEN

Hamburger Corporate Governance Kodex

Der Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK) ist ein Regelwerk, das die Aufgaben und Standards für die Tätigkeit und das Zusammenspiel von Gesellschaftern, Aufsichtsräten und den Geschäftsführungen hamburgischer öffentlicher Unternehmen definiert.

Der HCGK versteht sich als Beitrag und Anstoß für einen kontinuierlichen Prozess zur Verbesserung der Unternehmensführung in den hamburgischen öffentlichen Unternehmen. Darüber hinaus soll das Regelwerk in diesen Unternehmen für größere Transparenz sorgen und so das öffentliche Vertrauen in Entscheidungen aus Verwaltung und Politik stärken.



**Entsprechenserklärung für das Jahr 2024
zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)**

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat der Hamburg Port Authority AöR (HPA) erklären hiermit:

Die HPA und ihre Tochtergesellschaften CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, Flotte Hamburg GmbH & Co. KG, Flotte Hamburg Verwaltungsgesellschaft mbH, HPA Polder Hamburg GmbH und Erneuerbare Hafenergie Hamburg GmbH haben im Geschäftsjahr 2024 bis zum 29. Februar 2024 alle Regelungen des HCGK in seiner bis zum 29. Februar 2024 gültigen Fassung eingehalten, die von der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 – 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Die genannten Tochtergesellschaften verfügen über keinen Aufsichtsrat; diese haben alle Regelungen des HCGK eingehalten, die von den Geschäftsführungen zu verantworten sind.

Ab dem 1. März 2024 haben die vorgenannten Gesellschaften im Geschäftsjahr 2024 alle Regelungen des HCGK in seiner ab dem 1. März 2024 gültigen Fassung eingehalten, die von den Geschäftsführungen bzgl. der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat zu verantworten sind.

Von folgenden Empfehlungen (sog. Kann-Aspekte) des HCGK wurde zulässigerweise abgewichen:

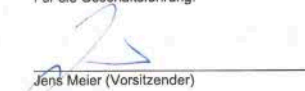
5.1.5 Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse (Sitzungen, Beschlüsse im Umlaufverfahren etc.) sollen spätestens sechs Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen.
Abweichungsbegründung: Aufgrund von Reise- bzw. Urlaubszeiten der einbezuhenden Entscheidungsträger konnte ein rechtzeitiger Versand trotz Absicht und ständiger Bemühung nicht immer durchgeführt werden.


6.6 Nutzen Geschäftsführung oder Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Dienstreisen das Flugzeug, sollen Kompensationsbeiträge analog zu Nummer 4 der Verwaltungsvorschrift zum Hamburgischen Reisekostengesetz (VV HmbRKG) in nachhaltige CO2-Kompensationsmaßnahmen investiert werden.
Abweichungsbegründung: Anders als in Nummer 4 der zitierten Verwaltungsvorschrift vorgesehen wurden in Abstimmung mit der Leitstelle Klima keine Kompensationszahlungen an die zuständige Behörde direkt abgeführt, sondern im Wege eigenständiger Emissionszertifikatsbeschaffung geleistet.


Hamburg, den 03.04.2025

Für die Geschäftsführung:

Für den Aufsichtsrat:


Jens Meier (Vorsitzender)


Dr. Melanie Leonhard (Vorsitzende)


Friedrich Stuhmann (Geschäftsführung)

Hamburg Port Authority AöR | Neuer Wandrath 4 | 20457 Hamburg
Geschäftsführer: Jens Meier (Vors.), Friedrich Stuhmann | Aufsichtsratsvorsitzende: Senatorin Dr. Melanie Leonhard
Deutsche Bundesbank IBAN: DE76 2000 0000 0020 0015 74 | Steuernummer: 27/253/00495 | USt-ID: DE243314560



Impressum

Herausgeber

Hamburg Port Authority AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

www.hamburg-port-authority.de

Bildnachweis

Titelseite: © HPA, Andreas Schmidt-Wiethoff
Seite 37: © HPA, Gregor Schläger

Papier

Umschlag: Color Copy 250 g/m²
Innenseiten: Color Copy 100 g/m²

© HPA, Stand: 08/2025

Hamburg Port Authority AöR

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

www.hamburg-port-authority.de



WIR MACHEN HAFEN