

GESCHÄFTSBERICHT 2007



KURZPROFIL UND KENNZAHLEN

Die Hamburg Port Authority (HPA) wurde im Oktober 2005 im Zuge der Zusammenführung der hafenbezogenen Zuständigkeiten verschiedener Hamburger Behörden als eine Anstalt öffentlichen Rechts gegründet. Mit ihren 1.800 Beschäftigten betreibt die Hamburg Port Authority ein zukunftsorientiertes Hafenmanagement aus einer Hand und fungiert dabei als zentrale Ansprechpartnerin für alle Fragen der Infrastruktur, der Sicherheit des Schiffsverkehrs, des Immobilienmanagements und der wirtschaftlichen Bedingungen im Hafen.



UNTERNEHMEN HPA 2007

Umsatz	114,5 Mio. EUR
Zuschuss der Freien und Hansestadt Hamburg	
Zuschuss für Einzelmaßnahmen	212,7 Mio. EUR
Zuschuss für laufenden Betrieb	22,3 Mio. EUR
Bilanzsumme (zum 31.12.2007)	1.197,9 Mio. EUR
Eigenkapital (zum 31.12.2007)	563,4 Mio. EUR

UMSCHLAG UND TRANSPORT 2007

Gesamtumschlag Hafen Hamburg	140,4 Mio. t
Massengutumschlag	41,7 Mio. t
Stückgutumschlag	98,7 Mio. t
Containerisierungsgrad des Stückgutumschlags	97,1%
Anzahl der 20-Fuß-Standardcontainer (TEU)	9,9 Mio. TEU
Transportaufkommen der Hafenbahn	38,9 Mio. t

INFRASTRUKTUR 2007

Hafengebiet	7.236 ha
Landflächen	4.249 ha
Wasserflächen	2.987 ha
Länge Kaianlagen und Uferbauwerke	55 km
Kaimauern für Seeschiffe	35 km
Liegeplätze für Seeschiffe	320
davon Großschiffsliegeplätze	38
Öffentliche Straßen im Hafen	137 km
Brücken im Hafen	147
Hafenbahn-Gleisanlagen	314 km
Sperr- und Stauschleusen	6

BESCHÄFTIGTE, WERTSCHÖPFUNG, STEUEREINNAHMEN 2007

Vom Hamburger Hafen direkt oder indirekt abhängige Beschäftigung	
Gebiet Freie und Hansestadt Hamburg	ca. 143.000
Metropolregion Hamburg insgesamt	ca. 167.000
deutschlandweit insgesamt	ca. 276.000
Wertschöpfung durch hafenabhängig Beschäftigte in der Metropolregion	14,7 Mrd. EUR
Hafenabhängige Steuereinnahmen für die Freie und Hansestadt Hamburg	823 Mio. EUR



MANAGEMENT	2
Vorwort der Geschäftsführung	2
Das Managementteam	4
Bericht des Aufsichtsrats	6
Mitglieder des Aufsichtsrats und Beirats	8
THEMEN 2007	9
Bedeutend	10
Kompetent	12
Effizient	14
Störungsfrei	16
Bürgernah	18
Europäisch	20
Ausgezeichnet	22
LAGEBERICHT FÜR 2007	24
JAHRESABSCHLUSS	35
Gewinn- und Verlustrechnung für 2007	35
Bilanz zum 31. Dezember 2007	36
Entwicklung des Anlagevermögens 2007	38
Anhang	40
BESTÄTIGUNGSVERMERK	48
HAFENKARTE	50
IMPRESSUM UND QUELLEN	52



VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

Globalisierung ist für den Hamburger Hafen viel mehr als nur ein Schlagwort: Die zunehmende globale Arbeitsteilung bei der Produktion von Waren sorgt für eine sehr positive Entwicklung des internationalen Handels. Allein im vergangenen Jahr wuchs der Welthandel um knapp sieben Prozent. Insbesondere die internationale Containerschifffahrt und damit auch der Hamburger Hafen profitieren stark davon.

Seit dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ und dem wirtschaftlichen Boom in Asien, vor allem in China, profitiert der Hamburger Hafen überdurchschnittlich von der dynamischen Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels. Die hervorragende geografische Lage Hamburgs als Tor nach Osteuropa sowie die traditionell große Bedeutung des Asienverkehrs brachten dem Hamburger Hafen im vergangenen Jahr ein Plus von 11,6 Prozent im Containerumschlag. Insgesamt 9,9 Millionen TEU gingen über die Kaikanten der Hamburger Terminals.

Erfolgsrezept für die wirtschaftliche Leistung des Hamburger Hafens ist es, flexibel auf die sich ständig ändernden Rahmenbedingungen zu reagieren. So partizipiert der Hamburger Hafen erfolgreich am derzeit besonders boomenden Containerumschlag, weil er seit dem „Siegeszug“ dieses Transportbehälters in Deutschland – 1970 wurden in Hamburg gerade einmal rund 84.000 TEU umgeschlagen – die Umschlagkapazitäten für Container durch permanente und intelligente Umstrukturierungen im Hafen immer weiter erhöht hat und auch künftig noch weiter ausbauen wird.

Denn die Prognosen für den Hamburger Hafen sind Erfolg versprechend: Berechnungen des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) sagen dem Hamburger Hafen im Jahr 2015 eine Umschlagmenge von etwa 18 Millionen TEU voraus – beinahe eine Verdopplung des derzeitigen Containerumschlags. Diese Chance gilt es zu nutzen, denn sie verspricht zusätzliche Arbeitsplätze und Einnahmen für Hamburg und die Metropolregion.

Um dieses besondere Wachstumspotenzial zu erschließen, sind große Anstrengungen und das Engagement aller Beteiligten nötig. Die Freie und Hansestadt Hamburg und die HPA werden bis 2015 rund drei Milliarden Euro in den Ausbau und die Instandsetzung der Hafeninfrastruktur investieren. Auch die Hafenunternehmen werden Milliardenbeträge



Dr.-Ing. Hans Peter Dücker, Technischer Geschäftsführer (links)

Der studierte Bauingenieur begann seine berufliche Laufbahn beim Amt Strom- und Hafenbau der Behörde für Wirtschaft und Arbeit. Ab 1993 leitete er die Abteilung Hafenbau. 1995 wurde er zum stellvertretenden Leiter des Amtes Strom- und Hafenbau bestellt. Nach zweijähriger Tätigkeit als kaufmännischer Geschäftsführer der Realisierungsgesellschaft Finkenwerder und der Projektierungsgesellschaft Finkenwerder als Eigentümerin der städtischen Flächen und Einrichtungen des A 380-Projektes kehrte er im Januar 2003 als Leiter des Amtes Strom- und Hafenbau zurück. Seit dem 1. Oktober 2005 ist er Technischer Geschäftsführer der HPA. Ehrenamtlich ist er als Vorsitzender für die auch international agierende Hafentechnische Gesellschaft e. V. tätig und engagiert sich in anderen Organisationen, beispielsweise der Technischen Universität Hamburg-Harburg.

Jens Meier, Kaufmännischer Geschäftsführer (rechts)

Nach dem Studium der Informatik mit dem Ergänzungsfach Wirtschaftswissenschaften begann Jens Meier seine berufliche Laufbahn bei der Software Design & Management AG (Ernst & Young Gruppe), wo er seit 1997 als Mitglied der Geschäftsleitung für die Niederlassungen Hamburg und Hannover verantwortlich war. Im Jahr 2000 wurde er Bereichsvorstand der Systematics AG (später EDS). Seit Juli 2002 war Jens Meier Geschäftsführer der tts Holding GmbH & Co. KG. Mit dem Verkauf der tts-Gruppe an die Fiege Gruppe wurde er in den Vorstand der Fiege Holding Stiftung & Co. KG, Greven, berufen. Seit dem 1. April 2008 ist Jens Meier Kaufmännischer Geschäftsführer der HPA. Ehrenamtlich engagiert er sich im Kuratorium der Logistik-Initiative Hamburg.

in die Suprastruktur einbringen. Die Kapazitäten der bestehenden vier Containerterminals werden erweitert. Die Realisierung eines fünften Containerterminals im Mittleren Freihafen wurde durch Verhandlungen mit den betroffenen Unternehmen weiter konkretisiert. Ziel ist es, mit Blick auf das prognostizierte Umschlagwachstum die Angebotsfähigkeit des Hamburger Hafens zeitgerecht zu sichern.

Auch die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens muss an die Größenentwicklung der Containerschiffe angepasst werden, damit auch Schiffe mit einem Tiefgang von 13,5 Metern tideunabhängig bzw. 14,5 Metern tideabhängig anlaufen können. Nach Abschluss des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens soll im Jahr 2009 mit der Anpassung der Fahrrinne begonnen und schrittweise der Tiefgang vergrößert werden.

Gleichzeitig müssen die Anbindungen des Hafens an Bahn und Straße ausgebaut werden, um auch einen reibungslosen An- und Abtransport der Container in das Hinterland zu ermöglichen. Ein von der HPA und der Deutschen Bahn gemeinsam erarbeiteter „Masterplan Hafenbahn Hamburg 2015“ beinhaltet ein umfassendes Handlungskonzept zum Infrastrukturausbau. Masterpläne für die Straßeninfrastruktur und die Wasserstraßen sind ebenfalls in Arbeit. Zu den prioritären Straßenbauprojekten zählt auch die geplante Hafenquerspange als Querverbindung zwischen der A7 und der A1.

Komplexität und Vielzahl der parallel geplanten Projekte erfordern eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten: Die HPA will deshalb den Austausch mit den Hafenunternehmen, den betroffenen Verbänden, aber auch den Elbanrainern außerhalb Hamburgs weiter ausbauen. Denn nur gemeinsam können die Chancen der Globalisierung optimal genutzt werden – für den Hafen, für Hamburg und für die Metropolregion.

Dr.-Ing. Hans Peter Dücker
Technischer Geschäftsführer

Jens Meier
Kaufmännischer Geschäftsführer



WOLFGANG HURTIENTNE,
BEREICHSLER PLANUNG Verantwortlich
für die Vorbereitung der baulichen Entwicklung der
Infrastruktur im Hafen, wie Flächen, Straßen, Wasser-
wegen und Liegeplätzen.



HEINZ GLINDEMANN,
BEREICHSLER STROMBAU Verantwortlich
für die Hafengewässer und den Betrieb der zuge-
hörigen Anlagen sowie die ganzheitliche Tideelbe-
entwicklung für die Metropolregion Hamburg.



HEINRICH-MICHAEL RÖFER,
**BEREICHSLER HAFENBAHN-
ENTWICKLUNG** Verantwortlich für die zukunfts-
weisende Entwicklung der Hafenbahninfrastruktur
und ihrer Schnittstellen zu den Gleisanschließern im
Hafen und zum Netz der Deutschen Bahn.



KARLHEINZ PRÖPPING,
BEREICHSLER ZENTRALE DIENSTE
Verantwortlich für die hausinternen Serviceprozesse
(Recht, Einkauf, Personal, IT) sowie die Sicherheit
und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.



DR. CHRISTOPH MILLER,
BEREICHSLIMITER HAFENBAU Verantwortlich
für den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung
von Straßen, Brücken, Uferwänden, Kaimauern und
Pontonanlagen im Hafen.



HARALD KREFT,
**BEREICHSLIMITER HAFENBAHN-NETZ-
BETRIEB** Verantwortlich für den Betrieb und die
Instandhaltung der Hafenbahninfrastruktur und
deren effektive Nutzung durch die Eisenbahnverkehrs-
unternehmen.



TINO KLEMM,
**BEREICHSLIMITER FINANZ- UND
RECHNUNGSWESEN** Verantwortlich für
das kaufmännische Rechnungswesen, das Controlling
und das Finanzmanagement der HPA.



PETRA BÖDEKER-SCHOEMANN,
**BEREICHSLIMITERIN UNTERNEHMENS-
STRATEGIE, KOMMUNIKATION,
AKQUISITION UND MIETVERTRAGS-
MANAGEMENT** Verantwortlich für unterneh-
mensstrategische Fragestellungen, die Vermietung
von Immobilien sowie das Hafengeld.



Senator Axel Gedaschko
Vorsitzender des Aufsichtsrats

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Das Geschäftsjahr 2007 war gekennzeichnet von einer äußerst positiven Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels. Von dem angesichts der globalen Arbeitsteilung zunehmenden Bedarf an internationalen Transportleistungen konnte der Hamburger Hafen erneut in hohem Maße profitieren. Mit insgesamt rd. 140 Mio. Tonnen Güterumschlag und ca. 9,9 Mio. TEU Containerumschlag wurden neue Rekordmarken erzielt. Voraussetzung für diesen sehr erfreulichen und rasanten Wachstumspfad des Hafenstandortes Hamburg ist es, die dafür benötigten Infrastrukturanlagen bedarfsgerecht und funktionsfähig bereitzustellen. Dies beinhaltet auch, die notwendigen Ausbaumaßnahmen zeitgerecht voranzutreiben. Die Hamburg Port Authority ist mit ihrer Rechtsform als Anstalt öffentlichen Rechts gut aufgestellt, um mit kompetentem und kundenorientiertem Hafenmanagement die Herausforderung eines bedarfsgerechten Hafenausbaus zu bewältigen. Die HPA AöR fungiert dabei als zentrale Geschäftspartnerin für die Hafenwirtschaft und geht dabei auf die Belange der Kunden flexibel und dienstleistungsorientiert ein.

ÜBERWACHUNG DER GESCHÄFTSFÜHRUNG UND BERATUNG DER GESCHÄFTSFÜHRER

Der Aufsichtsrat der HPA AöR hat die Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2007 überwacht und die Geschäftsführung bei der Leitung der Gesellschaft beraten. Er informierte sich regelmäßig, zeitnah und umfassend durch schriftliche und mündliche Berichte über die Lage der Gesellschaft und den Gang der Geschäfte.

Im Geschäftsjahr 2007 fanden fünf Aufsichtsratssitzungen und vier Sitzungen des vom Aufsichtsrat gebildeten Finanzausschusses statt. Der Finanzausschuss hat sich insbesondere mit den von der Geschäftsführung vorgelegten finanzwirtschaftlichen Themen intensiv befasst und die Ergebnisse und Empfehlungen in den Aufsichtsratssitzungen vorgetragen.

JAHRESABSCHLUSS ZUM 31. DEZEMBER 2007

Der in der Aufsichtsratssitzung am 10. Juli 2007 bestellte Abschlussprüfer Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2007 der HPA geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Darüber hinaus wurde der Abschlussprüfer beauftragt, die Prüfung der internen Teilergebnisrechnung für den nutzerspezifischen Geschäftsbereich unter besonderer Berücksichtigung der Abgrenzung zwischen nutzerspezifischen und allgemeinen Kosten durchzuführen. Der Abschlussprüfer hat bestätigt, dass die Kostenzuordnungen den rechtlichen Vorgaben, die gegenwärtig einen Ermessungsspielraum zulassen, entsprochen haben.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 26. Juni 2008 mit dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2007, dem Lagebericht und dem Vorschlag für die Verwendung des Jahresergebnisses eingehend befasst und diese geprüft. Den Mitgliedern des Aufsichtsrates wurden die Jahresabschlussunterlagen und der Bericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt.

Die Vertreter der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young AG nahmen an den Beratungen des Jahresabschlusses in der Aufsichtsratssitzung am 26. Juni 2008 teil und erläuterten die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung.

Der Aufsichtsrat empfiehlt, den Jahresüberschuss in Höhe von 103.605,31 EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

ÄNDERUNGEN IN DEN BESETZUNGEN DES AUFSICHTSRATES UND DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

Am 3. Juli 2007 wurde Herr Senatsdirektor Dr. Klemmt-Nissen durch einen Senatsbeschluss aus dem Aufsichtsrat der HPA AöR abberufen. Als Nachfolger von Herrn Senatsdirektor Dr. Klemmt-Nissen wurde Herr Staatsrat Dr. Robert Heller am 3. Juli 2007 durch einen Senatsbeschluss in den Aufsichtsrat der HPA AöR entsandt.

Der Aufsichtsrat dankt Herrn Senatsdirektor Dr. Klemmt-Nissen für die geleistete Arbeit im Aufsichtsrat.

Auf seiner Sitzung am 7. Juli 2007 berief der Aufsichtsrat Herrn Manfred Reuter mit Wirkung vom 1. August 2007 als Geschäftsführer der HPA ab.

Der Aufsichtsrat dankt Herrn Manfred Reuter für die geleistete Arbeit als Geschäftsführer der HPA.

Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und der Geschäftsführung der HPA AöR für ihre Leistungen und spricht seine Anerkennung für ihren Einsatz im vergangenen Geschäftsjahr aus.

Hamburg, den 26. Juni 2008

Der Aufsichtsrat

Aufsichtsratsvorsitzender

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS UND BEIRATS

STAND: 1. JULI 2008

AUFSICHTSRAT

- Senator Axel Gedaschko, Aufsichtsratsvorsitzender, Präses der Behörde für Wirtschaft und Arbeit
- Dr. Karl-Joachim Dreyer, Vizepräses der Handelskammer Hamburg
- Heinz-Walter Fuchs, Bereichsleiter Hafenbahn-Netzbetrieb a.D. der Hamburg Port Authority
- Prof. Dr. Heinz Giszas, Staatsrat a. D. der Behörde für Wirtschaft und Arbeit
- Dr. Rüdiger Grube, Mitglied des Vorstands der Daimler AG
- Dr. Robert Heller, Staatsrat der Finanzbehörde
- Bernhard Lokoschat, Stellvertretender Vorsitzender des Personalrats der Hamburg Port Authority
- Sandra Orth, Vorsitzende des Personalrats der Hamburg Port Authority
- Heinz Papenhagen, Kaufmann

BEIRAT

- Klaus Bültjer, Geschäftsführer der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e. V.
- Kurt Döhmel, ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutsche Shell Holding GmbH
- Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen
- Reinhard Klingen, Unterabteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
- Dr. Hans-Heinrich Nöll, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder
- Dr.-Ing. Friedrich W. Oeser, Vorsitzender des Vorstands des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie
- Erhard Pumm, Vorsitzender des Deutschen Gewerkschaftsbunds Hamburg
- Helfried Rietz, Mitglied der EUROGATE-Gruppengeschäftsführung, verantwortlich für die Bereiche Finanzen, Controlling, Buchhaltung und Allgemeine Verwaltung
- Rainer Schöndube, ehemaliges Mitglied des Vorstands der Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft
- Walter Stork, Vorstandsvorsitzender der NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft
- Dietmar Stretz, Leiter des Fachbereichs Verkehr der ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
- Reinhard Wolf, Bereichsleiter des Geschäftsbereichs Infrastruktur sowie Syndikus der Handelskammer Hamburg
- Norman Zurke, Geschäftsführer des Unternehmensverbands Hafen Hamburg e. V.



DIE HAMBURG PORT AUTHORITY THEMEN 2007

BEDEUTEND

SEITE 10

BÜRGERNAH

SEITE 18

KOMPETENT

SEITE 12

EUROPÄISCH

SEITE 20

EFFIZIENT

SEITE 14

AUSGEZEICHNET

SEITE 22

STÖRUNGSFREI

SEITE 16



BEDEUTEND



Hamburger Hafen als Wachstumsmotor
für Arbeit und Einkommen



GARANT FÜR ERFOLGSMELDUNGEN:

Im Jahr 2007 wurden 140 Millionen Tonnen umgeschlagen. Als Universalhafen bietet Hamburg allen Ladungskategorien eine Heimat. Die größte Dynamik wies in den vergangenen Jahren der Containerumschlag auf: Er hat sich seit dem Jahr 2000 auf 9,9 Millionen TEU mehr als verdoppelt. Und bis 2015 besteht das Potenzial, dass er sich auf ca. 18 Millionen TEU nochmals erheblich steigert.

WIRTSCHAFTSFAKTOR HAFEN:

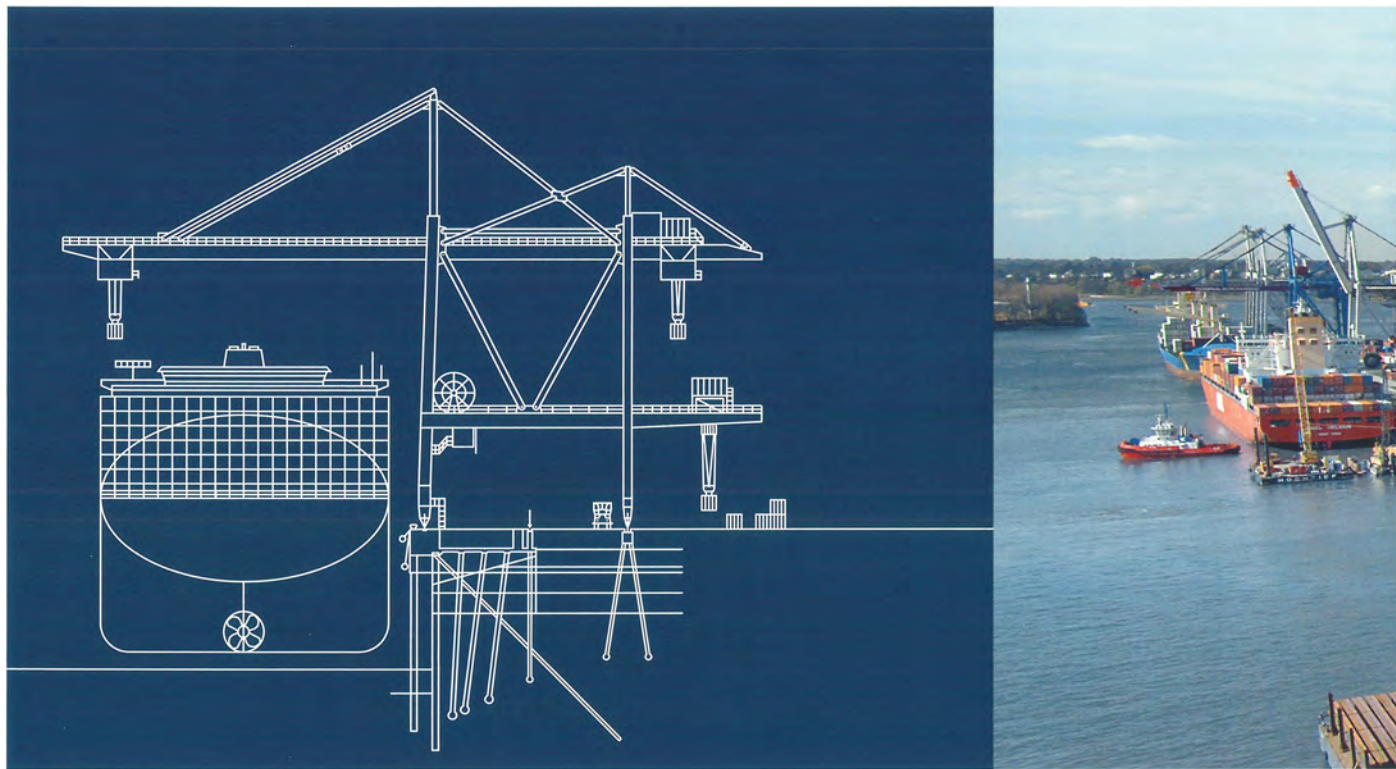
Mit gut 13 Milliarden Euro werden über 14,6 Prozent des gesamten Hamburger Bruttoinlandsprodukts direkt oder indirekt vom Hafen generiert. Rund 143.000 Arbeitsplätze in Hamburg sind hafenabhängig. Im Hamburger Umland kommen weitere gut 24.000 hinzu. Die Hamburg Port Authority – mit 1.800 Beschäftigten selber ein bedeutender Arbeitgeber in Hamburg – sorgt mit kompetentem Hafenmanagement dafür, dass die wasser- und landseitige Infrastruktur bedarfsgerecht zur Verfügung steht und die Ablaufprozesse in der Transportkette reibungslos funktionieren. Sie legt damit den Grundstein für alle hafenabhängigen Arbeitsplätze.

VOM HAFENBOOM PROFITIEREN VIELE:

So stellen die Umschlagunternehmen neue Arbeitskräfte ein und bilden aus. Um den hohen Bedarf an zusätzlichen Hafenfacharbeitern decken zu können, wurde ein standortübergreifender Bildungsträger für die norddeutsche Hafen- und Logistikbranche, das ma-co maritimes kompetenzcentrum e.V., eingerichtet. Hierbei werden speziell junge und ältere Langzeitarbeitslose unter anderem zur „Fachkraft im Umschlag“ qualifiziert und nach erfolgreichem Abschluss von der Wirtschaft in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen.

DER HAFEN ALS HERZ DER LOGISTIKKETTE:

Mit seiner Logistik-Initiative stärkt Hamburg den gesamten Logistiksektor in der Region. Im und um den Hafen sind eine Vielzahl von Unternehmen angesiedelt, die in der Metropolregion Hamburg hochwertige Logistik-Dienstleistungen anbieten und im Jahr 2007 2.500 zusätzliche Logistik-Arbeitsplätze geschaffen haben (Quelle 1, S. 52) – Tendenz weiter steigend.



KOMPETENT



State-of-the-art: Kaimauerbau bei der HPA

140 MILLIONEN TONNEN GÜTER:

So viel wurde im Jahr 2007 über die Kaikanten im Hamburger Hafen gehievt – in Containern, als Massen- oder konventionelles Stückgut. Im Jahr 2000 waren es gerade einmal 85 Millionen Tonnen. Eine enorme Steigerung angesichts der Tatsache, dass das Hafengebiet räumlich begrenzt ist. Hafenerweiterung findet daher vorrangig „nach innen“ statt, durch intensivere Flächennutzung und Erhöhung der Produktivität.

DIE HPA BAUT DIE PASSENDEN KAIMAUERN:

Mehr Ladung, mehr Umschlag, leistungsfähigere Kräne – dadurch steigen die Belastungen der Bauwerke und die Anforderungen an die Kaimauern. Die HPA meistert diese Herausforderungen und erstellt neue Anlagen – und das bei laufendem Betrieb auf den Umschlagterminals. Jüngste Beispiele: Der Liegeplatz 2 am Predöhlkai, der im Oktober 2007 an EUROGATE übergeben werden konnte und der Liegeplatz 2 am Burchardkai, der in 2008 an die HHLA übergeben wird.



MODERNE LIEGEPLÄTZE:

Mit einer Länge von ca. 400 Metern benötigt ein moderner Liegeplatz eine Bauzeit von unter 2 Jahren – eine enorme Bauleistung und eine Investition in die Infrastruktur von über 20 Millionen Euro. Eine Kaimauer ist ein Bauwerk von beeindruckender Größe, sehen kann man allerdings nur den kleineren Teil über Wasser: Die Träger der Hauptwand sind über 35 Meter lang, stecken 16 Meter tief im Boden und stehen bei Hochwasser 18 Meter unter Wasser. Durch die ständig gewachsenen Spurweiten der großen Containerbrücken reichen solche Bauwerke heute annähernd 40 Meter ins Gelände hinein. Die Kaimauer als Schnittstelle zwischen Wasser und Land ist nicht nur starken Belastungen von der Landseite ausgesetzt. Auch die Seeschiffe erzeugen erhebliche Kräfte beim An- und Ablegen, die vom Kaimauerbauwerk schadlos aufgefangen werden müssen. Allein die riesigen Schiffsschrauben können eine derart starke Strömung erzeugen, dass große Löcher in die Hafenbeckensohle gespült werden.

ERFAHRENE HPA-INGENIEURE AM WERK:

Sie entwickeln gemeinsam mit dem Know-how der Bauwirtschaft und mit Unterstützung von Beratern und Universitäten den modernen Kaimauerbau. So hat das Wasser vor der neuen Kaikante einige Meter Spielraum bis zur weiter hinten liegenden Hauptwand. Dadurch wird das Manövrieren der Schiffe erleichtert und die Beanspruchung der Kaimauer vermindert. Solche Neuentwicklungen fließen in die Fachliteratur und in Normen sowie technische Empfehlungen ein, verändern den Stand der Technik und beeinflussen daher auch die Kaianlagen in anderen Häfen – weltweit.

EFFIZIENT



Neues Tarifsystem für die Hafenbahn





DER CONTAINER ROLLT IM HAMBURGER HAFEN:

Die Hafenbahn transportierte im Jahr 2007 rund 1,8 Millionen Standardcontainer (TEU) – im Vergleich zum Vorjahr ein Zuwachs von 13,5 Prozent. Dieses Rekordergebnis zeigt, wie stark die Hafenbahn vom Wachstum des Hafens profitiert. Gleichzeitig belegen diese Zahlen die Attraktivität des Gütertransports auf der Schiene, der nicht nur effektiv und kostengünstig, sondern auch besonders umweltfreundlich ist.

Der Gütertransport mit der Bahn nimmt im Hamburger Hafen bereits seit Jahren kontinuierlich und überproportional zu. So ist die Gesamttonnage zwischen 2002 und 2007 um 41 Prozent gestiegen, beim Containertransport per Bahn betrug das Wachstum sogar fast 100 Prozent. Prognosen sagen ein anhaltendes Wachstum auch in den kommenden Jahren voraus. Um dafür gerüstet zu sein, muss die Bahninfrastruktur im Hamburger Hafen zügig weiter ausgebaut und das bestehende Netz noch effizienter genutzt werden. Ein wichtiger Schritt war die Einführung des von der Bundesnetzagentur genehmigten, neuen Entgeltsystems, das Anfang des Jahres 2008 in Kraft getreten ist.

VERBESSERTER EFFIZIENZ, NEUE KAPAZITÄTEN, HÖHERE PRODUKTIVITÄT:

Das neue Entgeltsystem schafft für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) monetäre Anreize, das Netz der Hafenbahn effizienter zu nutzen: Die EVU zahlen ein Grundentgelt und verursachergerecht für die Leistungen, die sie tatsächlich in Anspruch nehmen. So sparen die EVU bei guter Planung Geld. Die gesteigerte Effizienz trägt gleichzeitig dazu bei, das bestehende Hafenbahnnetz zu entlasten und Kapazitäten für weitere Transporte zu erschließen. Auch davon profitieren wiederum die zahlreichen Nutzer der Hafenbahn.

Das zukunftsfähige Entgeltsystem besteht aus mehreren Komponenten. Dazu gehört zunächst das Grundentgelt für Zugfahrten in den Hafen. Damit zahlen die EVU für die Bereitstellung der gesamten Infrastruktur. Hinzu kommen Entgelte für die konkrete Nutzung von Anlagen wie bestimmten Gleisen und Rangieranlagen, aber auch von unterstützender Software sowie zeitabhängige Entgelte bei der Überschreitung von „Standard“-Standzeiten der Waggons im Hafen. In der Vergangenheit waren zahlreiche Gleise im Netz der Hafenbahn oftmals durch kostenlos langfristig geparkte Waggons blockiert.

Auswertungen zeigen, dass das neue Entgeltsystem dazu beiträgt, die Kapazitäten der Hafenbahninfrastruktur besser zu nutzen und die Produktivität zu steigern. So erhöhte sich das Transportvolumen der Hafenbahn auch im ersten Quartal 2008 überproportional. Ein wichtiger Schritt für das Wachstum und die Effizienz von Europas größtem Bahncontainer-Umschlagplatz.



STÖRUNGSFREI



Schiffsverkehr in Deutschlands größtem Seehafen

AUF DEM WASSER IST VIEL LOS:

40.000 Seeschiffsbewegungen zählte man im Hamburger Hafen im vergangenen Jahr. Das sind mehr als 100 am Tag. Diese Anzahl beinhaltet noch nicht einmal die zahlreichen Binnenschiffe, Barkassen, Fähren und Sportboote, die sich täglich im Hafen tummeln. Damit der Verkehr im stark befahrenen Hafen zügig und störungsfrei läuft, fallen rund um die Uhr, sieben Tage in der Woche eine Vielzahl verschiedener Erfassungs-, Kontroll- und Überwachungsaufgaben an. Schiffe kommen und gehen, laden, löschen, rüsten aus und verholen. Dadurch ergeben sich ständig neue Herausforderungen, denen sich die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Oberhafenamtes der HPA stellen.

Um jederzeit dafür zu sorgen, dass der Schiffsverkehr reibungslos läuft, und um immer für die Schifffahrt ansprechbar zu sein, ist die Nautische Zentrale des Oberhafenamtes permanent mit Nautikern besetzt. Dort wird auf Grundlage von Transponderdaten, die jedes Schiff aussendet, und Informationen der Landradarkette eine Übersicht über die aktuelle Verkehrslage erzeugt. Aufgrund dieser und anderer in der Nautischen Zentrale vorliegenden Daten versorgen die Nautiker die Schiffe mit wichtigen Verkehrsinformationen, wie möglichen Behinderungen oder der Verfügbarkeit von Liegeplätzen. So wird eine schnelle und reibungslose Verkehrsabwicklung im Hafengebiet ermöglicht.



BESONDERE SITUATIONEN ERFORDERN BESONDERE MASSNAHMEN:

Im Falle von dichtem Nebel beispielsweise beraten Hafenlotsen in der Nautischen Zentrale ihre Kollegen an Bord der Schiffe. Anhand von Radarbildern verschaffen sie sich einen Überblick über die genaue Position des Schiffes sowie die Verkehrssituation und geben dem Lotsen auf der Brücke entscheidende Hinweise für den weiteren Fahrtverlauf. Auch bei besonders schwierigen Manövern – dazu gehört das Drehen sehr großer Schiffe wie der Queen Mary II – unterstützt die Nautische Zentrale mit Daten aus der Radarüberwachung.

Aber auch ein sich täglich wiederholendes Phänomen stellt eine Herausforderung für die reibungslose Verkehrsabwicklung im Hamburger Hafen dar: Der Wechsel von Ebbe und Flut beeinflusst, wann welche Schiffe ein- und auslaufen können und welche Liegeplätze zur Verfügung stehen. Angesichts wachsender Schiffsgößen und kurzer Liegezeiten an den Terminals sind das Know-how und die Technik der Nautischen Zentrale rund um die Uhr gefordert.

BÜRGERNAH



Neues Konzept zur Strandreinigung



SOMMER, SONNE, STRAND:

Die Hamburg Port Authority kümmert sich um den Unterhalt des zwölf Kilometer langen Nordufers der Elbe, darunter befinden sich vier Kilometer Elbstrand. Dabei ist sie nicht nur zuständig für die strombauliche Instand- und Unterhaltung, sondern auch für die Verkehrssicherung der Grün- und Strandflächen. Wichtiger Bestandteil dieser Aufgabe ist die Warnung vor möglichen Gefahren, die von dem viel befahrenen Tidefluss für die Menschen ausgehen können. Die Sauberkeit vor Ort ist ebenfalls ein Anliegen der HPA. Für viele Hamburger sind die Strände entlang der Elbe ein beliebtes Ausflugsziel – nicht nur bei sommerlichen Temperaturen. Viele Besucher bedeuten allerdings leider auch eine immer stärkere Verschmutzung der Strände. Dies ist insbesondere im Sommer und am Wochenende der Fall.



UNTERSTÜTZUNG DURCH MODERNE TECHNIK:

Um den Strand bestmöglich sauber zu halten, hat die HPA im vergangenen Jahr ein neues Reinigungskonzept entwickelt: Die stark frequentierten Teile des Strandes am Nordufer der Elbe, unter anderem in Övelgönne und Wittenbergen, wurden einer regelmäßigen Tiefenreinigung unterzogen. Dabei kommt ein so genannter „Beachcleaner“ zum Einsatz. Er reinigt den Sand nicht nur an der Oberfläche, sondern bis zu einer Tiefe von 20 Zentimetern. Das Gerät durchkämmt den Sand und befreit ihn so von Scherben, Zigarettenskippen und anderen Kleinteilen. Von April bis Oktober 2008 kommt der „Beachcleaner“ ungefähr 100 Mal zum Einsatz.

Zusätzlich zu dieser Tiefenreinigung kontrolliert eine mobile Einsatztruppe der HPA den Strand und reinigt dort, wo Verschmutzungen vorliegen. Regelmäßig von Anfang März bis Ende Oktober sind die Mitarbeiter der HPA flexibel im Einsatz, um bei Bedarf schnell und effektiv tätig zu werden.

Auch die Anzahl der zur Verfügung stehenden Mülleimer wurde erhöht: An den touristischen Schwerpunkten wurden insgesamt 30 neue Müllbehälter aufgestellt, so dass jetzt rund 120 Mülleimer am Strand vorhanden sind. Allein im Jahr 2007 entsorgte die HPA 300 Tonnen Abfall aus der Strandreinigung.



EUROPÄISCH



Aktuellen Themen erfordern
Vernetzung und Austausch



EUROPA ZU GAST IN HAMBURG:

Die Hamburg Port Authority organisierte im Mai 2008 zusammen mit Hamburg Hafen Marketing die Jahreskonferenz der Organisation europäischer Seehäfen (ESPO) zum Thema „Steuerung der Häfen des 21. Jahrhunderts“. Internationale Hafenfachleute tauschten sich zu aktuellen Themen aus, die die Europäische Kommission im Oktober 2007 in ihrer Mitteilung zur europäischen Hafenpolitik angesprochen hatte. Neben traditionellen Aufgaben wie Flächenvergabe ging es insbesondere auch um Instrumente und Transparenz der Hafenfinanzierung.

DIE HPA KNÜPFT EUROPÄISCHE NETZE:

Im Jahr 2007 wurde das von Hamburg geleitete, dreijährige Hafenprojekt „PORTNET“ mit 20 Partnern aus zwölf europäischen Ländern und Russland erfolgreich beendet. Dieses Projekt wurde durch den „Interreg 4C-Fonds“ der EU finanziert, der die Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der verschiedenen EU-Regionen der EU fördert. PORTNET untersuchte Möglichkeiten, um die operativen Strukturen und Kapazitäten sowie die regionale Integration von Häfen zu verbessern.

DIE HPA BEANTRAGT WEITERE „INTERREG“-PROJEKTE:

PORTNET II soll das auch aus Sicht der EU wichtige Thema der politischen Herausforderungen für einen nachhaltigen multimodalen Transport aufgreifen: 18 europäische Port Authorities sollen Best-Practice-Methoden für das Management von Häfen erarbeiten. Die effiziente Nutzung der knappen Hafenflächen, Häfen als Wirtschaftsfaktoren für ihre Region und ihr Beitrag für eine umweltschonende Wirtschaftsentwicklung stehen dabei im Blickpunkt.

Im Projekt TIDE soll es um das Spannungsfeld zwischen Wirtschaftsentwicklung und Umweltschutz an verschiedenen Europäischen Ästuaren (Trichtermündung eines Flusses oder Stroms) mit starkem Tideeinfluss gehen, der oftmals mit einem erheblichen Sedimenttransport einhergeht. Das Projekt umfasst neben der Elbe vier weitere nordeuropäische Ästuare mit ähnlichen Bedingungen. Ziel ist die Entwicklung eines innovativen, ganzheitlichen Ansatzes für ein integriertes Management dieser Tideflüsse. Damit soll der Zielkonflikt zwischen Wirtschaft und Umwelt in eine Win-win-Situation umgewandelt werden.

AUSGEZEICHNET



Arbeitsschutzanerkennung für die HPA

Bei der HPA arbeiten rund 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in technischen oder handwerklichen Berufen direkt vor Ort im Hafen, z.B. bei der Stackmeisterei, der Hafenbahn oder der Baggerei. Da liegt es auf der Hand, dass ein effizienter Arbeits- und Gesundheitsschutz eine wichtige Rolle spielt. Aber auch für die rund 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ihre Arbeit im Wesentlichen vom Schreibtisch aus erledigen, verfügt die HPA über Konzepte zum Schutz der Gesundheit.

BEGEHRTE AUSZEICHNUNG:

Nach eingehender Prüfung wurde im Jahr 2007 der Arbeitsschutz der HPA zum wiederholten Male ausgezeichnet. Das Hamburger Amt für Arbeitsschutz verlieh dem Unternehmen die begehrte Arbeitsschutzanerkennung als Betrieb mit einem vorbildlichen Arbeitsschutzsystem. Für die HPA eine wichtige Bestätigung, dass man beim Arbeits- und Gesundheitsschutz auf dem richtigen Weg ist. Bereits im Jahr 2000 wurde der Technische Betrieb Harburg ausgezeichnet, 2003 kam der Technische Betrieb Lübecker Ufer hinzu. Da seit einiger Zeit keine Teilbereiche eines Unternehmens mehr untersucht werden, sondern nur noch das ganze Unternehmen, wurde im vergangenen Jahr erstmalig der Arbeits- und Gesundheitsschutz in der gesamten HPA geprüft.



Die Prüfung begann mit einem Katalog, der zahlreiche Fragen zum Unternehmen und zu sicherheitsrelevanten Bereichen beinhaltete. Ein Schwerpunkt auf der Checkliste des Amtes war die menschengerechte Gestaltung der Arbeit – ein Gebiet, auf dem die HPA vielfältige Aktivitäten nachweisen konnte. Hierzu gehören nicht nur die Minimierung von Unfall-, Gefährdungs- und Erkrankungsrisiken, sondern auch Maßnahmen zur Förderung des Wohlbefindens am Arbeitsplatz. Positiv bewerteten die Prüfer dabei, dass die HPA über eine Sozialberatung verfügt und eine präventiv ausgerichtete betriebliche Gesundheitsförderung in das Tagesgeschäft integriert.

Das Amt für Arbeitsschutz führte zudem eine stichprobenartige Begehung im Technischen Betrieb Hafeneisenbahn und im Technischen Betrieb Lübecker Ufer durch, um sich von der praktischen Umsetzung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes zu überzeugen. Die abschließende Bewertung der Prüfer fiel durchweg positiv aus, und der HPA konnte das begehrte Gütesiegel für weitere sechs Jahre verliehen werden.

HAMBURG PORT AUTHORITY ANSTALT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS, HAMBURG

LAGEBERICHT FÜR 2007

Im Geschäftsjahr 2007 ist es der Hamburg Port Authority gelungen, das erneut stark gestiegene Verkehrsaufkommen mit der bestehenden Hafeninfrastruktur zu bewältigen und entscheidende Fortschritte im Zusammenhang mit der geplanten westlichen Hafenerweiterung zu erzielen.

Die Gründung der Hamburg Port Authority legte den Grundstein für ein kompetentes und kundenorientiertes Hafenmanagement, das in der Lage ist, die enormen künftigen Herausforderungen einer bedarfsgerechten Hafenentwicklung zu bewältigen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte die Hamburg Port Authority ihre neue Position weiter festigen und erste wichtige Vereinbarungen treffen. Dazu zählen unter anderem die erfolgreichen Verlagerungsverhandlungen für die geplante Westerweiterung des Hafens und die Vereinbarung über die Flächenmietzinsentwicklung bis 2010.

1. RAHMENBEDINGUNGEN UND GESCHÄFTSVERLAUF

Weltwirtschaft weiter auf Wachstumskurs

Mit einem Wachstum von rund 4,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr entwickelte sich die Weltwirtschaft auch im Jahr 2007 äußerst positiv. Nach Meinung von Experten gingen bedeutende Wachstumsimpulse erneut von den großen Volkswirtschaften China, Indien, Brasilien und Russland aus. In Deutschland lag das Wirtschaftswachstum mit einem Plus von 2,5 Prozent auf einem ähnlichen Niveau wie in der Europäischen Union, die eine Steigerung von 2,6 Prozent vorweisen kann.

Die globale Arbeitsteilung bei der Warenproduktion sorgte für eine sehr positive Entwicklung des internationalen Handels. Dieser ist der wesentliche Treiber der globalen Containerschifffahrt. Der Zuwachs des Welthandels übertraf die hohe Steigerungsrate des globalen Wirtschaftswachstums und lag im Jahr 2007 nach Expertenangaben real bei knapp sieben Prozent. Von der erfolgreichen Entwicklung von Weltwirtschaft und -handel konnte insbesondere der internationale Containerverkehr profitieren. Das globale Umschlagvolumen erreichte im Jahr 2007 mit einem Gesamtvolumen von weltweit etwa 484 Mio. TEU einen Zuwachs von knapp elf Prozent.

Hamburger Hafen mit neuem Umschlagrekord

Auch im Jahr 2007 profitierte der Hamburger Hafen überdurchschnittlich von der positiven Entwicklung der Weltwirtschaft, des Welthandels und des Containertransports. Aufgrund seiner hervorragenden geografischen Lage zum Ostseeraum und mittleren Osteuropa sowie der hohen Bedeutung des boomenden Asienverkehrs konnte der Hamburger Hafen seinen Containerumschlag um 11,6 Prozent bzw. gut 1 Mio. TEU auf insgesamt 9,9 Mio. TEU steigern. In den Nordrange-Häfen Antwerpen, Rotterdam, Bremen und Hamburg wurden im Jahr 2007 insgesamt 33,8 Mio. TEU umgeschlagen. Hamburg erreichte dabei einen

Marktanteil von 29,3 Prozent. In Rotterdam kletterte der Containerumschlag im letzten Jahr um 11,8 Prozent auf 10,8 Mio. TEU, die Bremischen Häfen erzielten ein Umschlagplus von 10,4 Prozent auf 4,9 Mio. TEU. Antwerpen schlug 8,2 Mio. TEU um und konnte damit eine Steigerungsrate von 16,5 Prozent erreichen. Auch beim gesamten Seegüterumschlag erzielte der Hamburger Hafen im Jahr 2007 erneut ein Rekordergebnis: Mit einem Plus von 4,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr wurden 140,381 Mio. Tonnen umgeschlagen. Damit erreichte der Hamburger Hafen einen Anteil von knapp 18 Prozent am gesamten Seegüterumschlagsvolumen der Nordrange.

Mit seinen überdurchschnittlichen Wachstumsraten beim Containerumschlag konnte der Hafen Hamburg seine Position in den Fahrtgebieten Nordostasien und Osteuropa (Ostseeraum) ausbauen. Der Anteil des Fahrtgebiets Nordostasien stieg um 1,6 Prozentpunkte auf knapp 40 Prozent. Das Fahrtgebiet Osteuropa legte um gut einen Prozentpunkt auf einen Anteil von mehr als 13 Prozent zu. Wichtigster Handelspartner für Hamburg im Containerverkehr blieb nach wie vor China. Der Chinaverkehr wuchs gegenüber dem Vorjahr um 23 Prozent auf 3,2 Mio. TEU. Der seewärtige Verkehr zwischen Hamburg und den Staaten im Ostseeraum stieg im Vergleich mit dem Vorjahr um 21,2 Prozent auf 1,3 Mio. TEU. Zu dieser Entwicklung trug besonders das hohe Wachstum von knapp 22 Prozent des Containerverkehrs mit Russland bei.

Hamburg Port Authority – kompetente Hafendienstleistungen aus einer Hand

Die Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Umschlagentwicklung war und ist der bedarfsgerechte Ausbau der Hafeninfrastruktur. Im dynamischen Umfeld des Jahres 2007 hat die Hamburg Port Authority weitere Flächen und die erforderliche Infrastruktur für hafenbezogene Unternehmen bereitgestellt. Außerdem hat sie sich im Rahmen ihrer hoheitlichen Aufgaben erfolgreich für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs eingesetzt. Dem transparenten und marktkonformen Angebot hafenwirtschaftlicher Dienstleistungen liegt ein gestärktes unternehmerisches Verständnis bei allen Aspekten des Hafenmanagements zugrunde.

Als kompetente Ansprechpartnerin und Dienstleisterin für die Unternehmen im Hafen, Reedereien und die Stadt Hamburg engagiert sich die HPA für die Stärkung des Hafenstandortes Hamburg. Dazu gehören wettbewerbsfähige Anlauf- und Infrastrukturbedingungen zu marktgerechten Preisen. Während die HPA für Maßnahmen zum Ausbau und zur Instandhaltung der allgemeinen Infrastruktur Investitionszuschüsse von der Freien und Hansestadt Hamburg erhält, setzt sie bei nutzerspezifischer Infrastruktur auf die Möglichkeit, diese Maßnahmen durch Kreditaufnahmen am Kapitalmarkt vorzufinanzieren und durch Nutzerentgelte zu refinanzieren. Dank der im Jahr 2005 geschaffenen Rechtsform als Anstalt öffentlichen Rechts ist die HPA in der Lage, flexibler auf die Marktanforderungen zu reagieren. Insbesondere die Entscheidungen im nutzerspezifischen Bereich sind seither nicht mehr vom öffentlichen Haushalt abhängig.

Die Aufgaben der HPA sind in die Geschäftsbereiche Planung, Strombau, Hafenbau, Hafenbahn, Akquisition und Mietvertragsmanagement sowie Strategie und Kommunikation gegliedert. Im Berichtsjahr hat die Hamburg Port Authority als kompetente Hafenmanagementgesellschaft dafür gesorgt, dass die wasser- und landseitige Infrastruktur zur Verfügung steht und dabei nahezu störungsfreie Ablaufprozesse in der Transportkette gesichert werden.

Die seit mehreren Jahren dynamisch ansteigenden Verkehrsmengen stellen eine große Herausforderung für die Hamburg Port Authority dar. Auch das abgelaufene Geschäftsjahr war neben der Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur von den strategischen Ausbauprojekten zur Erweiterung der Infrastruktur geprägt. Der massive Ausbau der Hafeninfrastruktur ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Bewältigung der prognostizierten Umschlagmengen von rund 220 Mio. Tonnen Gesamtumschlag und etwa 18 Mio. TEU Containerumschlag im Jahr 2015. Das besondere Wachstumspotenzial beim Containerumschlag kann nur realisiert werden, wenn die Kapazitäten der bestehenden vier Containerterminals erweitert werden und mittelfristig ein fünfter Containerterminal im Mittleren Freihafen realisiert wird. Gleichzeitig müssen die seewärtige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens sowie die Anbindungen mit Bahn und Straße den künftig erwarteten Gütermengen angepasst werden, um neben dem Umschlag auch einen reibungslosen Zu- und Abtransport der Warenströme zu ermöglichen. Im Berichtsjahr ist es gelungen, die Instandhaltung und den Ausbau der allgemeinen und nutzerspezifischen Infrastruktur ein bedeutendes Stück voranzubringen.

Hervorzuheben ist in diesem Kontext, dass die Hamburg Port Authority allein für die Ertüchtigung des Hafenbahnnetzes im Jahr 2007 rd. 22 Mio. EUR aufgewendet und so die Verfügbarkeit der Anlagen sichergestellt hat. Um die Betriebssicherheit auch künftig zu gewährleisten, wird die HPA auch im Jahr 2008 insbesondere im Bereich der Hafenbahn weitere umfangreiche Grundinstandhaltungsprogramme umsetzen.

Darüber hinaus hat die HPA die erforderlichen Ausbauprogramme der bestehenden Infrastruktur mit großem Engagement verfolgt und die Planungen vorangetrieben. So ist es gelungen, das geplante Ausbaukonzept im westlichen Hafengebiet über entsprechende Veranschlagungen im Haushalt finanziell abzusichern. Das erforderliche Verlagerungskonzept konnte die HPA mit den Firmen, die sich heute auf der Ausbaufäche befinden, vertraglich fixieren.

Die Umsetzung der bestehenden Hafenentwicklungsplanungen, insbesondere die Erweiterung der Terminalumschlagsflächen, die Fahrrinnenanpassung und die Erweiterung der Hinterlandanbindungen auf der Schiene und der Straße sichern die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens im internationalen Vergleich. Damit werden die Voraussetzungen für eine weiterhin prosperierende Wirtschaftsentwicklung der Stadt Hamburg und des Hamburger Umlandes geschaffen.

2. ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Das Aufgabenspektrum der HPA umfasst den Erhalt und den Ausbau der allgemeinen öffentlichen Infrastruktur im Hamburger Hafen sowie die infra-

strukturelle Weiterentwicklung der Hafenumschlagsanlagen. Dazu zählen insbesondere die Schaffung neuer Flächen und der Bau neuer Kaimauern. Darüber hinaus ist die HPA für die Steuerung von Betriebsabläufen auf wasser- und landseitigen Verkehrsträgern wie etwa der Wasserstraße oder der Hafenbahn verantwortlich. Für die Abwicklung des Aufgabenportfolios greift die HPA auf Umsatzerlöse und öffentliche Zuschüsse von der Freien und Hansestadt Hamburg zurück.

Insgesamt erzielte die HPA im Geschäftsjahr 2007 ein Ertragsvolumen in Höhe von 382,7 Mio. EUR. Dieses setzt sich aus 114,5 Mio. EUR Umsatzerlösen, 235,0 Mio. EUR Zuschusserträgen und 33,2 Mio. EUR sonstigen Erträgen zusammen. Die Umsatzerlöse werden insbesondere aus der Vermietung von Flächen, Kaimauern und sonstigen Anlagen (62,2 Mio. EUR), aus der Vereinnahmung des Hafengeldes (35,6 Mio. EUR) und aus den Nutzungsentgelten für das Hafenbahnsystem (8,6 Mio. EUR) erzielt. Die Zuschusserträge gliedern sich in einen Zuschussbetrag von 22,3 Mio. EUR für den laufenden Betrieb und einen Ertragszuschuss für Einzelmaßnahmen in Höhe von 212,7 Mio. EUR. Der Zuschussbetrag für Einzelmaßnahmen enthält den Erstattungsanspruch für die im Geschäftsjahr 2007 vertraglich fixierten Verlagerungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Erweiterung des westlichen Hafengebietes in Höhe von 138 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten im Wesentlichen die Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens und einzelner Rückstellungen, die nicht im geplanten Umfang in Anspruch genommen werden mussten.

Der betriebliche Aufwand beträgt insgesamt 367,3 Mio. EUR. Die ausgewiesene Gesamtsumme enthält den bereits erwähnten Verlagerungsaufwand für die Westerweiterung des Hafens. Nach Herausrechnung dieses Sondereffektes liegt der Materialaufwand bei 98,5 Mio. EUR, der Personalaufwand bei 88,3 Mio. EUR, die Abschreibungen bei 28,1 Mio. EUR und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen bei 14,4 Mio. EUR. Der betriebliche Aufwand wird insbesondere durch die Instandhaltung und den Betrieb der Hafeninfrastruktur verursacht.

Im Geschäftsjahr 2007 wurden in diesem Zusammenhang für die Wassertiefeninstandhaltung inklusive der Deponierung des Baggergutes rund 85 Mio. EUR aufgewendet. Für den Erhalt und den Ausbau der öffentlichen Straßeninfrastruktur fielen 25 Mio. EUR, für die Instandsetzung, den Betrieb und die Entwicklung der Hafenbahn 38 Mio. EUR an.

Die Finanzierung der nutzerspezifischen Infrastruktur erfolgt grundsätzlich über den Kapitalmarkt. Deshalb hat die HPA im abgelaufenen Geschäftsjahr ein negatives Zinsergebnis in Höhe von 5,4 Mio. EUR zu verzeichnen. Auf der Basis erstmalig vorliegender Vermessungsergebnisse der Hafengrundstücke wurde eine Hochrechnung der zu erwartenden Grundsteuerbelastung vorgenommen. Die Ergebnisse haben unter Berücksichtigung der Nachbelastungen für die Vorjahre zu einem Grundsteueraufwand von 9,9 Mio. EUR geführt.

Das Jahresergebnis weist ein nahezu ausgeglichenes Ergebnis von + 0,1 Mio. EUR aus. Der Jahresüberschuss 2007 wird zur Tilgung des Verlustvortrages verwendet. Die im Laufe des Geschäftsjahres eingetretenen Planabweichungen innerhalb der einzelnen Gewinn- und Verlustpositionen heben sich überwiegend auf, so dass gegenüber dem Planergebnis (0,0 Mio. EUR) keine nennenswerte Abweichung zu verzeichnen gewesen ist.

Das ausgewiesene Gesamtergebnis der HPA setzt sich aus dem positiven Ergebnis aus dem nutzerspezifischen Bereich und einem negativen Ergebnis aus dem Bereich der allgemeinen Daseinsvorsorge zusammen.

Mit einem Plus von 19,5 Mio. EUR wird das nutzerspezifische Ergebnis im Umsatzerlösbereich im Wesentlichen durch die Flächen- und Kaimauermieten getragen. Diesen stehen die Abschreibungen, Zinsen, Grundsteuern sowie die Instandhaltung als Aufwendungen gegenüber. Im allgemeinen Infrastrukturbereich konnten die eigenen Umsatzerlöse für die allgemeine Infrastruktur von 51,8 Mio. EUR und der Betriebszuschuss der Freien und Hansestadt Hamburg in Höhe von 22,3 Mio. EUR die entstehenden Kosten nicht decken. Aus diesem Grund musste der Überschuss aus dem nutzerspezifischen Bereich für den Ausgleich dieses Negativsaldos herangezogen werden.

Die Bilanzsumme der Hamburg Port Authority hat sich gegenüber dem Vorjahr um rund 100 Mio. EUR erhöht und beträgt nunmehr 1.197,9 Mio. EUR. Den Anstieg haben mit 59 Mio. EUR insbesondere die Zugänge im Anlagevermögen verursacht. Mit einem Anteil von 81 Prozent ist das Anlagevermögen der prägende Faktor für die Bilanzsumme auf der Aktivseite.

Die Investitionsschwerpunkte im Jahr 2007 lagen im weiteren Ausbau der Kaimaueranlagen, in den 27 Mio. EUR flossen, sowie in der Modernisierung und Grundinstandsetzung der Hafenbahnanlagen, für die 15 Mio. EUR aufgewendet wurden. Am 1. Oktober 2007 wurde der Predöhlkai 2 fertig gestellt und an die Firma Eurogate übergeben. Die Kaimaueranlagen am Burchardkai 2, am Kamerunkai sowie die Flächenherrichtung am Containerterminal Tollerort Liegeplatz 5 befanden sich zum 31. Dezember 2007 im Bau.

Neben den Aufwendungen für ihr Vermögen investierte die HPA auch 13 Mio. EUR in den Ausbau und den Erhalt der Straßeninfrastruktur sowie 5 Mio. EUR in die öffentlichen Hochwasserschutzanlagen. Diese Investitionen werden nicht im HPA Anlagevermögen abgebildet, da sich diese Vermögensgegenstände im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befinden.

Auf der Passivseite beträgt das ausschließlich durch die Einlage des Anlagevermögens generierte Eigenkapital insgesamt 563 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote liegt demnach bei 47 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich das Eigenkapital um 0,7 Mio. EUR geringfügig erhöht. Neben dem positiven Jahresergebnis führte eine Grundstückseinlage zu der positiven Entwicklung.

Die Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen im Geschäftsjahr 2007 betragen 7,5 Mio. EUR und entsprechen damit dem Wert aus dem Vorjahr. Dem gegenüber stehen fortgeschriebene Forderungsansprüche aus Pensionsaltlasten der Freien und Hansestadt Hamburg. Der Forderungsanspruch basiert auf der im Errichtungsgesetz festgelegten Zusage der Freien und Hansestadt Hamburg, die vor der Errichtung der Hamburg Port Authority entstandenen Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Mitarbeitern zu übernehmen. Im Saldo lag der Zuführungsbetrag auf Vorjahresniveau und beträgt 2,9 Mio. EUR.

Darüber hinaus hat die Berücksichtigung der vertraglich vereinbarten Verlagerungsaufwendungen die Passivseite um 111 Mio. EUR erhöht. In den Folgejahren bis 2009 wird dieser Betrag zur Zahlung fällig.

3. MITARBEITER

Der Prozess des Wandels zu einem nach unternehmerischen Aspekten agierenden multifunktionalen Dienstleister für den Hamburger Hafen hat mit dem Start der Organisationsuntersuchung „HPA 2010“ eine entscheidende Phase erreicht. Gemeinsam mit dem kompetenten Team eines international renommierten Beratungsunternehmens haben sich zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter neben ihren Regelaufgaben mit hohem Engagement dieser zusätzlichen Herausforderung gestellt. Nach erfolgreichem Abschluss der Analysephase startete noch im Herbst 2007 die Erarbeitung einer Sollkonzeption.

Parallel zur strukturellen und organisatorischen Weiterentwicklung der HPA setzte sich der Generationswechsel bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern fort. Rund 70 der etwa 100 im Laufe des Berichtsjahres neu zu besetzenden Stellen entstanden fluktuationsbedingt. Die übrigen 30 neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind überwiegend mit der Bearbeitung von Infrastrukturgroßprojekten befasst. Im Durchschnitt waren 1.638 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die HPA tätig. Um die zeitgerechte Bearbeitung der vielfältigen und umfangreichen Infrastrukturprojekte zu gewährleisten und das Instandhaltungsmanagement zu optimieren, hat der Aufsichtsrat für das Jahr 2008 weitere Personalverstärkungen beschlossen.

Der enger werdende Arbeitsmarkt erschwert die Suche nach qualifizierten Fachkräften. Dies gilt beispielsweise für Experten mit fundierter Berufserfahrung in der Planung und Durchführung hafenbezogener Großprojekte, im Eisenbahnbetrieb, in der Finanzbuchhaltung sowie in speziellen ingenieurwissenschaftlichen Feldern der Fachrichtungen Elektro-, IT-, Nachrichtentechnik, des Schiffs- und des Maschinenbaus. Dank der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Hamburg und der vielseitigen, interessanten und verantwortungsvollen Aufgabenstellungen im Unternehmen ist es der HPA dennoch gelungen, die überwiegende Anzahl der Vakanzen zeitnah zu besetzen.

Am 19. Dezember 2007 wurde Herr Jens Meier mit Wirkung zum 1. April 2008 zum Geschäftsführer der HPA berufen. Damit wird, wie im Errichtungsgesetz vorgesehen, die Geschäftsführung wieder aus zwei Personen bestehen.

4. RISIKOBERICHT

Das Risiko-/Chancen-Managementsystem (RCM) dient der Hamburg Port Authority als Instrument der Unternehmenssteuerung. Es bezieht Chancenaspekte ein und identifiziert, analysiert, bewertet, steuert und kommuniziert sämtliche im Sinne des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) relevanten Risiken, die sich aus den Geschäftsprozessen und Leistungen der einzelnen Bereiche ergeben können.

Das RCM integriert die unterschiedlichen Verfahren und Systeme, die bei der HPA zur Überwachung von Risiken zur Anwendung kommen. Ziele des RCM sind das frühzeitige Erkennen von risikobehafteten Entwicklungen und Geschäften, Unrichtigkeiten der Rechnungslegung oder Verstößen gegen gesetzliche Vorschriften.

Der bewusste Umgang mit diesen Entwicklungen gewährleistet, dass die Geschäftsführung der Hamburg Port Authority rechtzeitig und in geeigneter Form reagieren und bestandsgefährdende Risiken ebenso vermeiden kann wie sonstige Risiken mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Das Risikoportfolio der Hamburg Port Authority setzt sich aus verschiedenen Einzelrisiken zusammen, die sich in den Risikogruppen Marktentwicklungsrisiken, Finanzierungsrisiken, technische Risiken, Personalrisiken und naturbedingte Risiken zusammenfassen lassen.

Marktentwicklungsrisiken

Die Analyse des Wirtschaftsjahres 2007, der Entwicklungen der Weltwirtschaft und insbesondere der Situation im asiatischen Raum zeigt, dass die bis 2015 prognostizierten Mengenentwicklungen des Umschlags im Hamburger Hafen möglicherweise überschritten werden könnten. Der Bedarf eines weiteren Ausbaus der Hamburger Hafeninfrastruktur wird dadurch mehr als bestätigt. Da die tatsächlich eingetretenen Wachstumszahlen bereits heute deutlich über den Prognosewerten liegen, besteht das Risiko einer nicht zeitgerechten Erstellung der notwendigen Kapazitäten. Beeinflusst wird diese Entwicklung auch durch

den Preiswettbewerb konkurrierender Umschlagsunternehmen in den Wettbewerbshäfen. Vor diesem Hintergrund sind eine intensive Marktbeobachtung und eine permanente Optimierung der Performance im Hamburger Hafen erforderlich. Für ihre Ausbauaktivitäten legt die HPA weiterhin die für das Jahr 2015 prognostizierte Umschlagsmenge von rund 18 Mio. TEU zugrunde.

Finanzierungsrisiken

Für den Ausbau des Hamburger Hafens benötigt die Hamburg Port Authority in den nächsten Jahren mehr als 3 Mrd. EUR. Dieses große Finanzierungsvolumen kann die HPA nur erfolgreich bewältigen, wenn es ihr gelingt, ihre heutige Umsatzerlössituation zu verbessern und die Finanzierung der allgemeinen Infrastruktur sicherzustellen.

Eine besondere Rolle werden dabei die Verhandlungsergebnisse im Zusammenhang mit der Finanzierung der nutzerspezifischen Infrastruktur durch die nutzenden Hafenunternehmen spielen. Sollte es nicht gelingen, hier kostendeckende Refinanzierungserlöse zu vereinbaren, wäre der gesamte Hafenausbauplan gefährdet. Über die öffentlichen Finanzmittel kann die HPA ausschließlich die allgemeine Infrastruktur finanzieren. Wichtige Ausbaubestandteile, wie etwa der Bau einer Kaimauer, könnten nicht realisiert werden.

Technische Risiken

Die technischen Risiken liegen insbesondere im Bereich der zeitgerechten Sicherstellung der Verfügbarkeit vorhandener Infrastrukturanlagen und im Bereitstellen neuer Infrastrukturanlagen, die für die künftig steigenden Verkehrszahlen erforderlich sind.

Durch die zweistelligen Zuwachsraten im Containerumschlag werden die bestehenden Infrastrukturanlagen in den letzten Jahren immer stärker beansprucht. Dies führt insbesondere bei Straßen-, Brücken- und Hafenbahninfrastruktur zu einer höheren Abnutzung der Infrastruktur und kleineren Zeitfenstern für die Instandhaltung. Für die Belegschaft der HPA stellt diese Situation eine besondere Herausforderung dar. Nur durch ein optimiertes Instandhaltungsmanagement ist sie in der Lage, diese Aufgabe zu bewältigen. Die Planungsabteilungen sind durch die erforderlichen Ausbauplanungen auf der limitierten Hafenfläche in besonderem Maße gefordert. Der Ausbau von im Betrieb befindlichen Terminalflächen sowie die Streckenplanung von neuen Schienen- und Straßenverbindungen auf der begrenzten und teilweise in enger Nachbarschaft zum Hamburger Stadtgebiet stehenden Hafenfläche sind äußerst anspruchsvolle Aufgaben.

Nur sehr komplexe Lösungsansätze im technischen und wirtschaftlichen Sinne ermöglichen hier die erfolgreiche Realisierung der anstehenden Projekte.

Darüber hinaus sorgen die neuen Schiffsgrößen sowie die dadurch erforderliche Neu-dimensionierung der landseitigen Umschlagsanlagen für eine gestiegene Komplexität bei den anfallenden Ingenieurleistungen.

Personalrisiken

Die HPA wird die umfangreichen Ausbauplanungen des Hamburger Hafens sowie die teilweise erheblichen Veränderungen in der Aufgabenstellung einzelner Geschäftsbereiche (z.B. Hafenbahn) nur mit dem Aufbau zusätzlicher Personalkapazitäten bewältigen können. Da der Mehrbedarf überwiegend projektbedingt entstehen wird, muss die HPA vor allem zeitlich befristete Mitarbeiter auf dem Arbeitsmarkt rekrutieren. Die angespannte Arbeitsmarktsituation, der überwiegend befristete Bedarf sowie die geltende Tariflandschaft im öffentlichen Dienst bergen das Risiko, dass die zeit- und bedarfsgerechten Einstellungen nicht gelingen. Um das umfangreiche Ausbauprogramm zu realisieren, ist die zeitgerechte Rekrutierung passgenau qualifizierter Mitarbeiter jedoch von erheblicher Bedeutung.

Naturbedingte Risiken

Der Hamburger Hafen ist in hohem Maße von der dauerhaften Sicherung der seeschifftiefen Zufahrt abhängig. Dabei spielen insbesondere der Erhalt der heutigen Wassertiefen und die geplante Fahrrinnenanpassung, die eine tideabhängige Fahrt mit Tiefgängen von bis zu 14,5 Metern ermöglicht, eine entscheidende Rolle. Die Hamburg Port Authority führt heute regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen zum Erhalt der Wassertiefen durch. Um das Sedimentationsverhalten des Elbstromes zukünftig zu optimieren, entwickelt die HPA derzeit in Zusammenarbeit mit den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie der zuständigen Bundeswasserstraßenverwaltung langfristige Tideelbmanagementkonzepte. Diese sind eine notwendige Voraussetzung für den Erhalt der Wassertiefen in Hamburg und der seeseitigen Zufahrt.

Zum Ende des Jahres 2007 war das zwischen den Nachbarländern vereinbarte Kontingent an Baggergutmengen, die in die Nordsee verbracht werden dürfen, erschöpft. Eine Nachfolgelösung lag zum Berichtszeitpunkt nicht vor. Aus diesem Grund besteht gegenwärtig eine erhöhte Gefahr, dass die erforderliche Wassertiefe nicht in jedem Fall zeitgerecht zur Verfügung gestellt werden kann. Derzeit wird mit Hochdruck über eine Nachfolgeregelung verhandelt.

Um die benötigte Wassertiefe im Hamburger Hafen sicherzustellen, wird es auch in den nächsten Jahren erforderlich sein, Baggergutmengen in die Nordsee zu verbringen. Die angestrebte Umsetzung eines Tideelbmanagementkonzeptes, welches insbesondere grundlegende strombauliche Maßnahmen für die Regulierung des Tideverhaltens und der damit verbundenen Sedimentierung vorsieht, wird erst mittel- bis langfristig zu ersten spürbaren Erfolgen führen.

Die darüber hinaus erforderliche Fahrrinnenanpassung ist die wichtige Voraussetzung, um der Schiffsgrößenentwicklung im weltweiten Containerumschlagsverkehr gerecht zu werden und künftig auch Containerschiffe der neuen Generation im Hamburger Hafen abfertigen zu können. Die Hamburg Port Authority geht weiterhin von einer zeitnahen Realisierung dieser Maßnahme aus.

Im Geschäftsjahr 2006 hatte die Hamburg Port Authority eine Rückstellung zur Beseitigung von Altlasten für das ehemalige Gelände der Hamburger Aluminiumwerke gebildet. Über den Umfang der Bodenverunreinigungen liegen zum Zeitpunkt der Jahresabschlussstellung keine gesicherten Erkenntnisse vor. Der eingestellte Betrag in Höhe von 5 Mio. EUR kann sich deshalb in den kommenden Jahren erhöhen.

Bestandsgefährdende sowie sonstige Risiken mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sind für die Gesellschaft zurzeit nicht erkennbar.

5. PROGNOSEBERICHT Die HPA bewegt sich in einem Wirtschaftsumfeld mit ausgesprochen positiven Zukunftsperspektiven. Prognosen gehen für das Jahr 2008 von einer ähnlich guten Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welt Handels aus wie im Vorjahr. Aufgrund seiner geografischen Lage und der ausgeprägten Handelsbeziehungen zu den Wachstumsmärkten Asien und Osteuropa hat der Hamburger Hafen die Chance, in besonderem Maße an diesem Wachstum zu partizipieren. Dies gilt insbesondere für den Bereich Containerumschlag.

Hier bescheinigen Experten Hamburg bis zum Jahr 2015 das Potenzial zur Steigerung des Containerumschlags auf 18,1 Mio. TEU. Auch über diesen Meilenstein hinaus ist mit einer weiteren deutlichen Zunahme des Containerumschlags zu rechnen. Das prognostizierte Wachstum bringt große Herausforderungen mit sich. Im Wettbewerb mit den Konkurrenzhäfen der Nordrange muss der Hamburger Hafen für die, insbesondere auf der Asienfahrt, immer größeren Containerschiffe die seewärtigen Zufahrtsbedingungen, die landseitige Anbindung sowie die Umschlagskapazitäten ausbauen.

Diese Kapazitätserweiterungen der Hafeninfrastruktur erfordern erhebliche Investitionen. Die Hamburg Port Authority gewährleistet den Hafenausbau mit dem Know-how ihrer Belegschaft, Investitionszuschüssen sowie am Kapitalmarkt aufgenommenen Krediten. Die Hafenwirtschaft, die nicht zuletzt durch die gute Infrastruktur des Hamburger Hafens vom Wirtschaftsboom profitiert, muss dabei für die Nutzung dieser Infrastruktur auch einen marktgerechten Preis zahlen. Die gewaltige Herausforderung des Hafenausbaus kann letztlich nur gemeinsam, im Sinne einer fairen Aufteilung der Lasten unter allen Beteiligten, bewältigt werden.

Im Bereich Umschlag steht für die Hamburg Port Authority derzeit der Ausbau der Kapazitäten an den bestehenden vier Containerterminals im Zentrum ihrer Aktivitäten. Parallel dazu werden die Vorbereitungen für das große Ausbauprojekt Mittlerer Freihafen vorangetrieben.

Um die seewärtige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens an die Anforderungen der modernen Containerschiffahrt anzupassen, läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren zur Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe.

Darüber hinaus engagiert sich die HPA für die weitere Qualitätsverbesserung und den Kapazitätsausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur. Um die notwendigen Ausbauten für den bis 2015 prognostizierten Kapazitätsbedarf zu realisieren, arbeitet die HPA außerdem mit Nachdruck an der Entwicklung der Hinterlandanbindungen.

Intern verfolgt die HPA das Ziel einer weiteren Verbesserung ihrer Wirtschaftlichkeit. In einer Organisationsuntersuchung wurde deshalb die bisherige Struktur der Anstalt öffentlichen Rechts untersucht und ein Vorschlag zur Optimierung der Aufbau- und Ablauforganisation entwickelt, der die Effizienz der Hamburg Port Authority weiter erhöhen soll. Die HPA wird in den nächsten Jahren im boomenden Transportmarkt eine markt- und wettbewerbsgerechte Preispolitik in der Hafenwirtschaft verfolgen. Dabei verfügt die HPA mit ihrem gewachsenen Know-how über die notwendigen Voraussetzungen für die Bewältigung aktueller und künftiger Aufgaben. Darüber hinaus ist die HPA mit ihrer Rechtsform und der damit verbundenen Kreditfähigkeit auch langfristig gut aufgestellt, um auf nutzerspezifische Anforderungen an die Infrastruktur heute und in Zukunft schnell und kompetent zu reagieren.

Die HPA rechnet für die Folgejahre 2008 und 2009 unter Berücksichtigung der eingeplanten Betriebszuschüsse der Freien und Hansestadt Hamburg weiterhin mit einem ausgeglichenen Ergebnis.

6. NACHTRAGSBERICHT Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Lage der Gesellschaft sind nach dem Bilanzstichtag nicht eingetreten.

Hamburg, 14. März 2008

Dr.-Ing. Hans P. Dücker
Geschäftsführer

HAMBURG PORT AUTHORITY ANSTALT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS, HAMBURG

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR 2007

	2007 EUR	2006 EUR
1. Umsatzerlöse	114.485.840,39	102.510.720,16
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	4.539.460,59	1.858.855,50
3. Sonstige betriebliche Erträge	263.691.072,28	156.400.188,87
	382.716.373,26	260.769.764,53
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.552.920,42	12.933.430,15
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	87.901.319,18	100.899.621,07
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	67.542.856,14	64.326.367,84
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	20.796.883,10	19.310.840,74
davon für Altersversorgung: EUR 8.703.175,60 (Vj. EUR 7.233.093,84)		
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	28.092.619,94	29.341.545,91
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	152.415.291,48	31.129.555,41
	367.301.890,26	257.941.361,12
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	362.120,04	207.570,77
davon von der Freien und Hansestadt Hamburg: EUR 209.869,87 (Vj. EUR 207.570,77)		
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.763.542,29	5.607.718,02
davon an die Freie und Hansestadt Hamburg: EUR 0,00 (Vj. EUR 5.592.011,35)		
	- 5.401.422,25	- 5.400.147,25
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	10.013.060,75	- 2.571.743,84
11. Sonstige Steuern	9.909.455,44	5.317.493,37
12. Jahresüberschuss (Vj. Jahresfehlbetrag)	103.605,31	- 7.889.237,21

HAMBURG PORT AUTHORITY ANSTALT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS, HAMBURG

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2007

Aktiva	31.12.2007 EUR	31.12.2007 EUR	31.12.2006 EUR
A ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.034.307,07		1.953.598,29
2. Geleistete Anzahlungen	4.063.032,62		0,00
		6.097.339,69	1.953.598,29
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	678.492.246,10		681.248.888,99
2. Technische Anlagen und Maschinen	207.406.248,12		201.807.714,93
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.337.810,11		12.283.706,18
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	61.619.911,74		39.390.718,97
		959.856.216,07	934.731.029,07
III. Finanzanlagen			
Beteiligungen		13.543,00	13.543,00
		965.967.098,76	936.698.170,36
B UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		2.757.158,93	2.147.265,63
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.269.181,52		5.431.167,41
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	212.900.162,68		144.644.143,98
3. Sonstige Vermögensgegenstände	4.427.625,57		4.361.133,11
		222.596.969,77	154.436.444,50
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		6.551.266,33	41.949,12
		231.905.395,03	156.625.659,25
C RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		634,00	5.007,90
		1.197.873.127,79	1.093.328.837,51

Passiva	31.12.2007 EUR	31.12.2007 EUR	31.12.2006 EUR
A EIGENKAPITAL			
I. Gezeichnetes Kapital		150.000.000,00	150.000.000,00
II. Kapitalrücklage		422.072.512,82	421.422.512,82
III. Verlustvortrag		– 8.798.481,86	– 909.244,65
IV. Jahresüberschuss (Vj. Jahresfehlbetrag)		103.605,31	– 7.889.237,21
		563.377.636,27	562.624.030,96
B SONDERPOSTEN AUS INVESTITIONSZUSCHÜSSEN		224.630.469,64	217.249.823,10
C RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	83.187.977,59		74.840.235,59
2. Steuerrückstellungen	16.564.000,00		12.100.000,00
3. Sonstige Rückstellungen	42.097.608,50		42.527.588,90
		141.849.586,09	129.467.824,49
D VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	133.743.874,98		124.015.706,67
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20.204.083,81		20.725.171,68
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	938.098,30		34.338.902,38
4. Sonstige Verbindlichkeiten	108.457.432,80		274.064,80
		263.343.489,89	179.353.845,53
E RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		4.671.945,90	4.633.313,43
		1.197.873.127,79	1.093.328.837,51

HAMBURG PORT AUTHORITY ANSTALT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS, HAMBURG

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS 2007

	Anschaffungs- und Herstellungskosten			
	01.01.2007 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.596.623,29	431.666,89	3.876,00	309.736,89
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	2.545.051,74	0,00	1.517.980,88
	2.596.623,29	2.976.718,63	3.876,00	1.827.717,77
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	685.587.310,99	2.515.359,36	1.985.002,00	247.116,75
2. Technische Anlagen und Maschinen	229.130.154,61	16.631.308,53	69.337,22	9.651.166,99
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	15.908.470,18	3.237.801,84	443.881,16	61.320,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	39.390.718,97	34.016.514,28	0,00	– 11.787.321,51
	970.016.654,75	56.400.984,01	2.498.220,38	– 1.827.717,77
III. Finanzanlagen				
Beteiligungen	13.543,00	0,00	0,00	0,00
	972.626.821,04	59.377.702,64	2.502.096,38	0,00

31.12.2007 EUR	01.01.2007 EUR	Kumulierte Abschreibungen		31.12.2007 EUR	Buchwerte	
		Zugänge EUR	Abgänge EUR		31.12.2007 EUR	31.12.2006 EUR
3.334.151,07	643.025,00	659.783,00	2.964,00	1.299.844,00	2.034.307,07	1.953.598,29
4.063.032,62	0,00	0,00	0,00	0,00	4.063.032,62	0,00
7.397.183,69	643.025,00	659.783,00	2.964,00	1.299.844,00	6.097.339,69	1.953.598,29
686.364.785,10	4.338.422,00	3.583.744,00	49.627,00	7872.539,00	678.492.246,10	681.248.888,99
255.343.292,91	27.322.439,68	20.655.151,51	40.546,40	47.937.044,79	207.406.248,12	201.807.714,93
18.763.710,86	3.624.764,00	3.193.941,43	392.804,68	6.425.900,75	12.337.810,11	12.283.706,18
61.619.911,74	0,00	0,00	0,00	0,00	61.619.911,74	39.390.718,97
1.022.091.700,61	35.285.625,68	27.432.836,94	482.978,08	62.235.484,54	959.856.216,07	934.731.029,07
13.543,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13.543,00	13.543,00
1.029.502.427,30	35.928.650,68	28.092.619,94	485.942,08	63.535.328,54	965.967.098,76	936.698.170,36

HAMBURG PORT AUTHORITY ANSTALT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS, HAMBURG

ANHANG

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2007

1. ALLGEMEINE ANGABEN Die Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, (Hamburg Port Authority AöR) wurde mit Wirkung zum 1. Oktober 2005 errichtet.

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2007 bis 31. Dezember 2007 wurde gemäß § 13 Abs. 2 des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority (HPAG) aufgestellt. Die Aufstellung erfolgte nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) für große Kapitalgesellschaften, soweit die weiteren Vorschriften des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority (HPAG) einer Anwendung der handelsrechtlichen Vorschriften nicht entgegenstehen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Das Geschäftsjahr der Hamburg Port Authority AöR entspricht dem Kalenderjahr.

2. GRUNDSÄTZE DER BILANZIERUNG Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Erworbene **immaterielle Vermögensgegenstände** sind zu Anschaffungskosten erfasst und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend linear abgeschrieben worden.

Das **Sachanlagevermögen** wird grundsätzlich zu Anschaffungs- und Herstellungskosten und, sofern es der Abnutzung unterliegt, vermindert um planmäßige, der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer entsprechende Abschreibungen angesetzt.

In die Herstellungskosten sind Fremdkapitalzinsen i. H. von 1.012 TEUR (Vorjahr 248 TEUR) gemäß § 255 Abs. 3 Satz 3 HGB einbezogen worden.

Grundstücke bzw. grundstücksgleiche Rechte, städtische Gebäude und sonstige von der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) übernommene Anlagen, für die keine historischen Restbuchwerte ermittelt werden konnten, sind 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 Kai-maueranschluss sowie für die nicht vermieteten, aber vermietbaren Flächen angewendet.

Für sonstige Flächen fand ein Vergleichswertverfahren Anwendung.

Für Wasserflächen wurde ein Erinnerungswert von 1,00 EUR angesetzt, da hier sowohl das Ertragswert, als auch das Vergleichswertverfahren nicht zur Anwendung gebracht werden kann.

Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten bewertet.

Vorräte sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten bzw. zu niedrigeren Tageswerten (Niederstwert) angesetzt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet worden.

Pensionsrückstellungen werden nach der Teilwertmethode gemäß § 6a EStG mit dem Rechnungszinsfuß von 6 Prozent bewertet. Die Sterbetafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck wurden berücksichtigt.

Steuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen sind in Höhe des Betrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Verbindlichkeiten sind zum Rückzahlungsbetrag bilanziert.

3. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagen-
spiegel auf der Seite 38 dargestellt.

Übersicht zur Entwicklung des Anlagevermögens	31.12.2007 TEUR	31.12.2006 TEUR	Abweichung TEUR	in %
Immaterielle Vermögensgegenstände:				
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.034	1.953	81	4,1
Geleistete Anzahlungen	4.063	0	4.063	–
Sachanlagen:				
Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte; Außenanlagen	678.492	681.248	– 2.756	– 0,4
Technische Anlagen und Maschinen	207.406	201.808	5.598	2,8
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.338	12.284	54	0,4
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	61.620	39.391	22.229	56,4
Finanzanlagen:	14	14	0	0,0
Summe	965.967	936.698	29.269	3,1

Schwerpunkte der Investitionen lagen: im Ausbau der Hafenbahn (8.587 TEUR), im Neubau der Kaimauer Predöhlkai Liegeplatz 2 (6.186 TEUR), in der Übernahme der Pontonanlagen bei den „St. Pauli Landungsbrücken“ (3.346 TEUR) und in der Beschaffung von Fahrzeugen (1.402 TEUR Pkw, Lkw sowie Flurförderzeuge).

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Nähere Angaben zur Fristigkeit der Forderungen und der sonstigen Vermögensgegenstände ergeben sich aus der folgenden Übersicht:

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	31.12.2007 TEUR	31.12.2006 TEUR	Davon Restlaufzeit > 1 Jahr	
			31.12.2007 TEUR	31.12.2006 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.269	5.431	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	212.900	144.644	140.741	83.377
Sonstige Vermögensgegenstände	4.428	4.361	61	74
Summe	222.597	154.436	140.802	83.451

Die Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg beinhalten im Wesentlichen noch nicht ausgezahlte Zuwendungen (95.336 TEUR) sowie Erstattungsansprüche für Personalaufwendungen (Pensionen (70.912 TEUR), Altersteilzeit (6.447 TEUR), sonstige Personalrückstellungen (2.520 TEUR), Guthaben bei der Kasse Hamburg (25.595 TEUR) und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (4.638 TEUR).

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital in Höhe von 150.000 TEUR entspricht dem Grundkapital i.S.d. HPAG.

Sonderposten für Investitionszuschüsse

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen entspricht in seiner Höhe den Restbuchwerten der allgemeinen Infrastruktur. Für die allgemeine Infrastruktur erhält die Hamburg Port Authority AöR Zuschüsse der Freien und Hansestadt Hamburg, die in den Sonderposten eingestellt werden. Die Auflösung des Sonderpostens erfolgt ratierlich i. H. der jeweiligen Abschreibungsbeträge.

Rückstellungen

Die Rückstellungen betreffen im Wesentlichen:

Übersicht zu Rückstellungen	31.12.2007 TEUR	31.12.2006 TEUR
Rückstellungen für Pensionen u.ä.	83.188	74.840
Rückstellungen für Steuern	16.564	12.100
Rückstellungen für Personalbereich	13.894	13.096
Andere sonstige Rückstellungen*)	28.204	29.432
Summe Rückstellungen	141.850	129.468
davon*):		
Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen	4.638	4.638
Verlagerungskosten Hafenerweiterung	6.000	12.000
Umlagerung Petroleumhafen	3.050	0
Risikovorsorge Hamburger Aluminium Werke	5.000	5.000
Kosten für Übertragung der Grundstücke und Flächen	993	1.494
Ausstehende Lieferantenrechnungen	5.807	3.600
Mehrverkehrsabbatt	1.600	813

Die Rückstellungen für Steuern beinhalten eine Rückstellung für Grunderwerbsteuer (12.000 TEUR) sowie für Grundsteuer (4.564 TEUR).

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten	31.12.2007 TEUR	31.12.2006 TEUR	Davon Restlaufzeit < 1 Jahr		Davon Restlaufzeit > 5 Jahre	
			31.12.2007 TEUR	31.12.2006 TEUR	31.12.2007 TEUR	31.12.2006 TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	133.744	124.016	8.827	8.000	90.584	84.016
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20.204	20.725	20.204	20.725	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	938	34.339	938	34.339	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	108.457	274	58.800	83	0	0
Summe Verbindlichkeiten	263.343	179.354	88.769	63.147	90.584	84.016

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind 107.950 TEUR für Entschädigungszahlungen im Zusammenhang mit Verlagerungskosten für die Westerweiterung enthalten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen aus der Bilanz nicht ersichtlichen finanziellen Verpflichtungen betragen bei der Hamburg Port Authority AöR 59.355 TEUR (Vorjahr: 57.383 TEUR). Sie betreffen mit 4.025 TEUR p. a. (Vorjahr: 3.286 TEUR) vertragliche Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Wartungsverträgen. Die Steigerung zum Vorjahr ergibt sich aus höheren mietvertraglichen Verpflichtungen. Weitere 55.330 TEUR (Vorjahr: 54.097 TEUR) finden ihre Herkunft in abgeschlossenen Bau-, Liefer- und Dienstleistungsverträgen.

4. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Gliederung der Umsatzerlöse:

Übersicht zur Entwicklung der Umsatzerlöse	01.01.2007 - 31.12.2007 TEUR	01.01.2006 - 31.12.2006 TEUR
Mieterlöse Flächen	47.352	42.788
Mieterlöse Kaimauern	11.635	11.862
Sonstige Mieterlöse	3.164	2.753
Gesamtmieterlöse	62.151	57.403
Hafengeld (incl. sonst. Erlöse Hafenbetrieb)	35.575	35.731
Hafenbahnerlöse	8.567	4.107
Elbtunnelentgelte	313	283
Gebühren	2.616	1.105
Instandhaltungserlöse u. sonstige Dienstleistungen	5.264	3.882
Summe Umsatzerlöse	114.486	102.511

Erläuterung der Abschreibungen:

Außerplanmäßige Abschreibung:

Die Abschreibung auf Gebäude/Gebäudeeinrichtungen beinhaltet eine außerplanmäßige Abschreibung (98 TEUR) für die Rangiergebäude Bahnhof Süd und Waltershof, da diese vollständig geräumt und im Jahr 2008 abgerissen werden.

Auflösung/Einstellung Sonderposten für Investitionszuschüsse:

Im Geschäftsjahr 2007 wurden 24.382 TEUR (Vorjahr: 24.192 TEUR) dem Sonderposten für Investitionszuschüsse zugeführt, während im Berichtsjahr ertragswirksam 17.001 TEUR (Vorjahr: 18.806 TEUR) aufgelöst wurden.

Der Einstellungsbetrag entspricht den Zugängen für das Jahr 2007 der allgemeinen Infrastruktur.

Sonstige betriebliche Erträge und sonstige betriebliche Aufwendungen:

Übersicht zur Entwicklung des sonstigen Betriebsaufwandes	31.12.2007	31.12.2006	Abweichung	
	TEUR	TEUR	TEUR	in %
Sonstiger Betriebsaufwand	148.351	5.347	143.004	2.674,5
davon:				
Verlagerungskosten Westerweiterung	138.000	0	138.000	100
Grundstücksmieten	7.218	3.285	3.993	119,7

Für die Verlagerungsaufwendungen im Zuge der Westerweiterung des westlichen Freihafens sind Aufwendungen in Höhe von 138.000 TEUR zu berücksichtigen.

Im Gegenzug werden die Verlagerungsaufwendungen der Hamburg Port Authority AöR durch die Freie und Hansestadt Hamburg erstattet.

Periodenfremde Erträge/Aufwendungen

Die periodenfremden Erträge von nicht untergeordneter Bedeutung betrugen 4.373 TEUR (Vorjahr: 2.909 TEUR). Sie betreffen im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. Die periodenfremden Aufwendungen belaufen sich auf 3.502 TEUR. Sie betreffen maßgeblich Grundsteuer für Vorjahre.

Derivative Finanzinstrumente

Die Hamburg Port Authority hat ein Darlehen über 17,5 Mio. EUR zu variablen Konditionen aufgenommen. Zur langfristigen Zinsabsicherung wurde über die gesamte Summe ein Zinsswap abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2007 ermittelte Zeitwert des Zinsswaps beträgt 3.366 TEUR. Er wurde aufgrund allgemein anerkannter Bewertungsmethoden (Mark to Market) ermittelt.

5. SONSTIGE ANGABEN

Angaben zu den Organen der Hamburg Port Authority AöR

AUFSICHTSRATSMITGLIEDER

Senator Gunnar Uldall

Behörde für Wirtschaft und Arbeit

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Staatsrat Dr. Robert Heller

Stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

Berufen zum 3. Juli 2007

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

Ausgeschieden zum 3. Juli 2007

Dr. Karl-Joachim Dreyer

Präses der Handelskammer Hamburg bis 8. Mai 2008

Heinz-Walter Fuchs

Bereichsleiter Hafenbahn-Netzbetrieb

Hamburg Port Authority

Dr. Rüdiger Grube

Mitglied des Vorstandes der Daimler AG;

Vorstandsvorsitzender der EADS

Prof. Dr.-Ing. Heinz Giszas

Staatsrat a.D.

Bernhard Lokoschat

2. Vorsitzender des Personalrats

Hamburg Port Authority

Sandra Orth

Vorsitzende des Personalrats

Hamburg Port Authority

Heinz Papenhagen

Kaufmann

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Herr Dr.-Ing. Hans P. Dücker
Technischer Geschäftsführer

Herr Jens Meier
Kaufmännischer Geschäftsführer ab dem 1. April 2008

Herr Manfred Reuter
Kaufmännischer Geschäftsführer
Ausgeschieden zum 31. Juli 2007

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und der Geschäftsführung

Die Gesellschaft macht hinsichtlich der Angaben zu den Organbezügen gemäß § 285 Nr. 9a HGB von der Schutzklausel gemäß § 286 Abs. 4 HGB Gebrauch.

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 3.360,00 EUR (Vorjahr: 3.080,00 EUR) gezahlt.

Mitarbeiter

Die Hamburg Port Authority beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1.638 Mitarbeiter (Vorjahr: 1.616 Mitarbeiter).

Es handelt sich hierbei um: 198 Beamte (Vorjahr: 202 Beamte) und 1.440 Arbeiter und Angestellte (Vorjahr: 1.414 Mitarbeiter). Von den Mitarbeitern sind 62 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (Vorjahr: 63 Mitarbeiter).

Hamburg, den 14. März 2008

Dr.-Ing. Hans P. Dücker
Geschäftsführer

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 1. Oktober 2005 liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Anstalt öffentlichen Rechts. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Anstalt öffentlichen Rechts sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben

beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

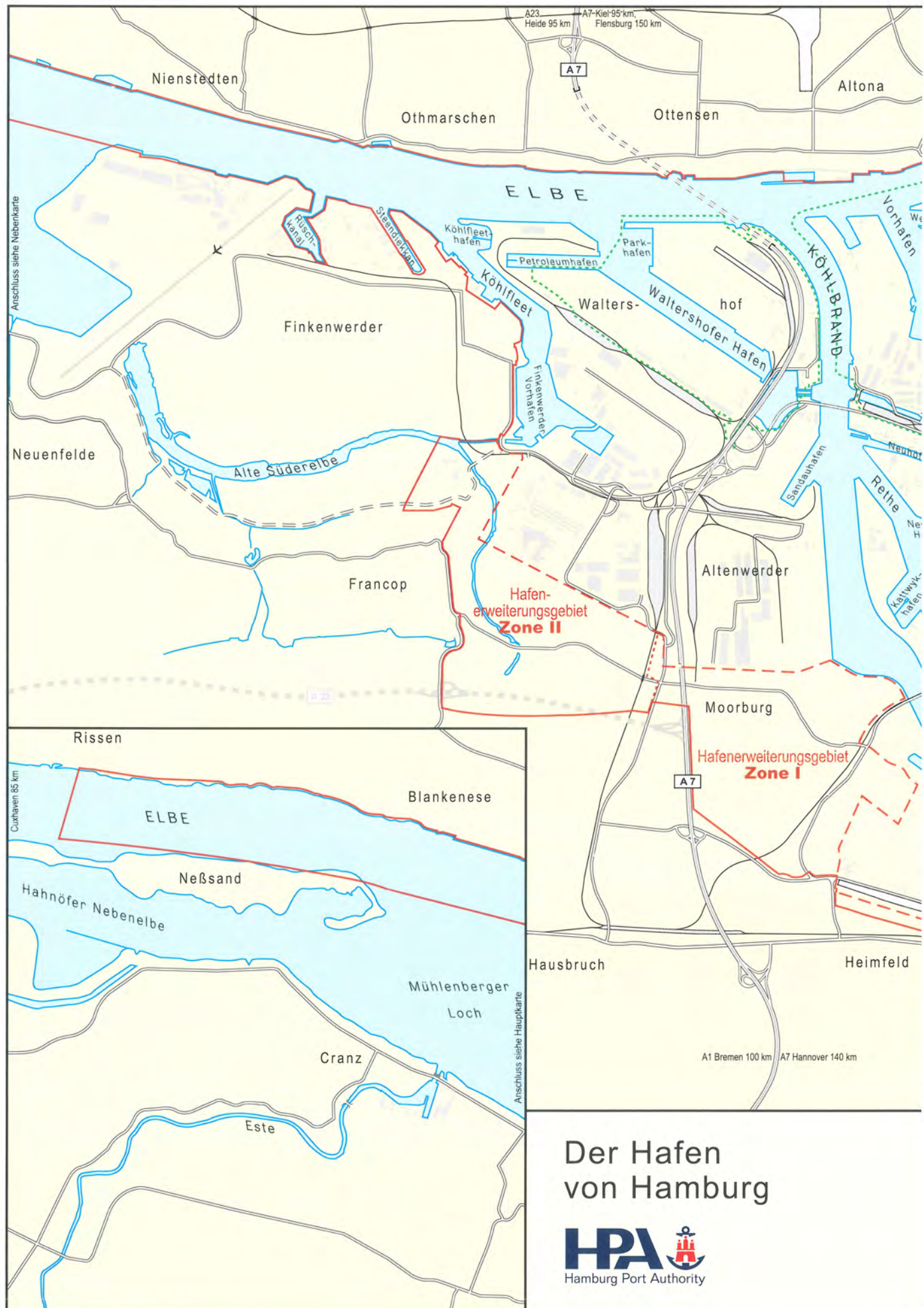
Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 1. Oktober 2005 und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Anstalt öffentlichen Rechts. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Anstalt öffentlichen Rechts und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, 28. März 2008

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Götze
Wirtschaftsprüfer

Karowski
Wirtschaftsprüfer



Der Hafen
von Hamburg



IMPRESSUM

Herausgeber

Hamburg Port Authority AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Telefon 040 42847-0

Telefax 040 42847-2325

E-Mail info@hpa.hamburg.de

Internet www.hamburg-port-authority.de

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG, Hamburg

Fotos

Bernd-Rainer Albers (Titel, Rücktitel, S. 1, S. 4, S. 6, S. 10, S. 16)

Behörde für Wirtschaft und Arbeit (S. 6)

Andreas Bergener (S. 9)

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (S. 12, S. 13)

Hamburg Port Authority (S. 14, S. 50)

Stefan Neupert (S. 11, S. 18, S. 20, S. 22)

Sebastian Vollmert (S. 2, S. 4, S. 5)

Stand: Juli 2008

Quelle 1:

Logistik-Initiative Hamburg, Pressemitteilung, 11.02.2008



Hamburg Port Authority
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg
Tel.: 040 42847-0
www.hamburg-port-authority.de