

WIR MACHEN

HAFEN

Inhalt

04 Fakten

06 Berichte

06 Bericht des Aufsichtsrates

08 Lagebericht

24 Zahlen

24 Gewinn-und-Verlust-Rechnung

26 Bilanz

28 Anlagenspiegel

30 Sonstige Angaben

30 Anhang

38 Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers

42 Hamburger Corporate Governance Kodex

44 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 **280** Liegeplätze für Seeschiffe



Drittgrößter europäischer Seehafen



Täglich über **200** Güterzüge mit über **5.500** Waggons



Ca. **1.800** Beschäftigte



Deutschlands zweitgrößter Binnenhafen

Knapp **120** **Brücken**



12 km Strand

Mehr als **140 km** **Straßennetz**



Rund **7.000** Hektar Hafengebiet



Circa **43 km** **Kaimauern**



Über **160** Eisenbahnverkehrsunternehmen

BERICHTE

Bericht des Aufsichtsrates

Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2020 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 zwei 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 17. Juni 2020 zum Abschlussprüfer bestellte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ebner Stolz GmbH & Co. KG, Hamburg, hat den Jahresabschluss des Geschäftsjahres 2020 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 10. Mai 2021 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 Konzernlageberichts gegeben.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 16. Juni 2021 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 16. Juni 2021 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 Lageberichts, den Ergebnisvortrag auf neue Rechnung sowie die Genehmigung bzw. Billigung von Konzernlagebericht und Konzernabschluss.

Personalia

Im Geschäftsjahr 2020 haben sich keine personellen Veränderungen im Aufsichtsrat ergeben.

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, 16. Juni 2021

Michael Westhagemann
Aufsichtsratsvorsitzender

BERICHTE

LAGEBERICHT

Lagebericht der Hamburg Port Authority AöR für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020

1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 GESCHÄFTSMODELL

Die Hamburg Port Authority AöR (HPA) betreibt seit 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 Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen und ist Ansprechpartner 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 öffentlicher Aufgabenträger weitere hafenfremde Aufgaben, wie z. B. die Bewirtschaftung der Insel Neuwerk oder den Betrieb sowie die Instandhaltung des Alten St. Pauli Elbtunnels.

Mit den Gründungen der Tochtergesellschaften CGH Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) und CGH Terminaleigentumsgesellschaft mbH (TEG) wurden die Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Entwicklung des Kreuzfahrtgeschäfts in Hamburg geschaffen. 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) wird künftig die Aufsicht über den Hochwasserschutz der HPA-Polder übernehmen.

1.2 ZIELE UND STRATEGIEN

Im Zuge der Corona-Krise stand im Jahr 2020 insbesondere die Sicherstellung des Betriebs im Hamburger Hafen sowie innerhalb der HPA im Fokus. So hat die HPA ihren Beitrag dazu geleistet, die weltweiten Lieferketten aufrechtzuerhalten und die Versorgung der Bevölkerung etwa mit Konsumgütern aller Art, Lebensmitteln und Medizinprodukten sicherzustellen.

Auch unter den Bedingungen einer weltweiten Pandemie hat die HPA ihre Aktivitäten weiter darauf ausgerichtet, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu sichern und zu stärken. Wesentliche strategische Handlungsfelder umfassten hierbei die Modernisierung der Hafeninfrastruktur, die Optimierung der Verkehrsströme sowie die Stärkung der Wertschöpfung im Hafen. Daneben wurde die Sicherstellung finanzieller Transparenz, die Wirtschaftlichkeit, die Fokussierung auf den Kunden und der Anspruch, nach den Grundsätzen ökonomischer, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit zu handeln, ins Zentrum gerückt. Um der hohen Bedeutung der ökologischen Nachhaltigkeit gerecht zu werden, wurde ein eigenes Ziel „Klima und Umwelt“ innerhalb der unternehmensstrategischen Ziele der HPA definiert. Auch wurden zentrale Schritte zur Stärkung der Geschäftsprozesse und -modelle unternommen. Die massive Umstellung auf digitale Prozesse im Zuge der Corona-Krise konnte insbesondere durch die frühzeitig eingeleitete Digitalisierungsoffensive der HPA exzellent gemeistert werden. Das wohl wichtigste und seit mehr als einem Jahrzehnt verfolgte Ziel, die Fahrrinne der Elbe anzupassen, konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr nahezu vollständig abgeschlossen werden, sodass im Geschäftsjahr 2021 die Freigabe für die Schifffahrt erfolgen konnte.

1.3 STEUERUNGSSYSTEME

Die Steuerung der HPA erfolgt über ein integriertes, kennzahlengestütztes Planungssystem. Dies umfasst ein unternehmensweites Berichtswesen durch das Controlling sowie ein Risikomanagementsystem. Ein integriertes Maßnahmencontrolling ergänzt dabei die bereits vorhandenen Steuerungssysteme.

Das Controlling erstellt quartalsweise Berichte mit Hochrechnungen für das laufende Geschäftsjahr für alle Sparten und die Tochtergesellschaften. Darüber hinaus erfolgen jährlich die Aufstellung eines Wirtschaftsplans für das jeweils kommende Jahr sowie die Erarbeitung der mittelfristigen Finanzplanung der nächsten fünf Geschäftsjahre.

Die Liquidität der HPA wird anhand eines monatlichen Liquiditätsmanagementberichts überwacht. Dieser enthält Erläuterungen zu Liquiditätsentwicklung und Finanzierung.

Das Beteiligungscontrolling steuert die Tochtergesellschaften, die gemäß Beteiligungsrichtlinie ebenfalls entsprechenden Berichtspflichten unterliegen.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Hamburger Hafen verzeichnete im Jahr 2020 einen Gesamtumschlag von 126,3 Mio. t und lag damit um 7,6 % unter der Vergleichszahl aus dem Jahr 2019. Dabei gingen die Importe mit einem Minus von 10,6 % deutlich stärker zurück als die Exporte (-3,5 %).

Im Massengutumschlag gingen 38,5 Mio. t über die Kaikanten, was einem Rückgang um 6,7 % entspricht. Der Stückgutumschlag im Hamburger Hafen fiel um 7,9 % auf 87,8 Mio. t, davon entfielen auf den Umschlag von Containern 86,6 Mio. t. Im Jahr 2020 wurden in Hamburg 8,5 Mio. TEU umgeschlagen, was einem Rückgang von 7,9 % entspricht.

Die Entwicklung des Umschlages im Verlauf des Jahres 2020 stand vor allem im Zeichen der Corona-Krise und der Maßnahmen zur Beherrschung des Pandemiegeschehens. Nach einem schwachen Start in das Jahr war insbesondere der Containerumschlag im zweiten Quartal eingebrochen. Mit den Ergebnissen nach dem zweiten Quartal war bei einem TEU-Rückgang um 18,2 % und einem Rückgang des Gesamtumschlages um 16,2 % der Tiefpunkt im Jahresverlauf erreicht. Im Juli setzte ein Aufholprozess ein, der sich bis zum Jahresende beschleunigte. Vom zweiten Lockdown gingen keine spürbaren Effekte auf den Umschlag im Hamburger Hafen aus.

Der Umschlag von Containerboxen in den vier Haupthäfen der Nordrange wird auf 39,6 Mio. TEU geschätzt, was einem Rückgang um 2,8 % entspricht. Der Marktanteil Hamburgs am TEU-Umschlag in den vier Haupthäfen der Nordrange ist gegenüber dem Vorjahr von 22,7 % auf 21,5 % gefallen.

China (inkl. Hongkong) ist im Jahr 2020 mit einem Volumen von 2,4 Mio. TEU nach wie vor mit großem Abstand das wichtigste Handelspartnerland des Hamburger Hafens. Auf dem zweiten Platz haben sich mit 591.000 TEU die USA etabliert, nachdem der Containerverkehr mit diesem Land schon im Jahr 2019 durch die Hinzugewinnung neuer Liniendienste erstarkt war. Singapur folgt mit 425.000 TEU weiterhin auf dem dritten Platz.

Die Aufschlüsselung des Containerverkehrs von und nach Hamburg auf die verschiedenen Erdteile zeigt durchweg vor allem pandemiebedingte Rückgänge:

- Für die Fahrtgebiete in Asien (Anteil in TEU 51,8 %) ergab sich insgesamt ein Rückgang des Containerumschlages um 8,4 %. Der Containerverkehr mit China (inkl. Hongkong) ging um 8,2 % zurück.
- Der Containerverkehr mit europäischen Ländern (Anteil in TEU 27,8 %) fiel um 7,7 %. Auffällig ist hier ein herausragender Zuwachs von 28,1 % für das Vereinigte Königreich, was einen neuen Umschlagsrekord in Hamburg bedeutet. Mit Blick auf den Brexiteffekt handelt es sich hierbei mit hoher Wahrscheinlichkeit um keine nachhaltige Entwicklung.
- Ebenfalls gegen den Trend wurde im Jahr 2020 im Containerverkehr mit den USA der Rekord aus dem Vorjahr noch einmal um 1,8 % überboten. Der Verkehr mit der Westküste Südamerikas fällt durch einen Zuwachs von 9,0 % auf. Insgesamt ging der Containerumschlag für Amerika (Anteil in TEU 17,0 %) jedoch um 4,3 % zurück, da die Summe dieser Zuwächse in absoluten Zahlen geringer ausfiel als die Summe der absoluten Rückgänge in allen anderen Fahrtgebieten Amerikas.

Im Transshipment hat sich im Jahr 2020 ein Rückgang um 11,6 % auf 3,0 Mio. TEU ergeben. Ein wesentlicher Grund liegt auch hier in den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Fahrtgebiete Ostasiens in der ersten Jahreshälfte 2020.

Als stabiler hat sich der Hinterlandverkehr erwiesen. Zwischen dem Hamburger Hafen und den Bahnterminals im Hinterland wurden von Januar bis Dezember 46,6 Mio. t bewegt, das entspricht einem Rückgang von 3,3 % gegenüber dem Jahr 2019. In Bezug auf die

Ladungsmenge wurde im krisenhaften Jahr 2020 das drittbeste und in Bezug auf die transportierten Container das zweitbeste Ergebnis in der Geschichte der Hafenbahn erreicht.

Insgesamt liegen die coronabedingten Rückgänge des Warenumschlages deutlich unter dem zur Jahresmitte erwarteten Niveau.

2.2 GESCHÄFTSVERLAUF

2.2.1 Flächenentwicklung

Der Hamburger Hafen steht nach wie vor unter einem erheblichen Nachfragedruck der Industrie und der maritimen Wirtschaft nach Flächen. Dieser wird dadurch verschärft, dass geplante Entwicklungen auf erstmalig zu erschließenden Flächen aufgrund sich zunehmend verschärfender Genehmigungsaufgaben nicht zeitgerecht realisiert werden können und darüber hinaus der Bedarf der Stadtentwicklung nach Flächen für den Wohnungsbau auch an dieser Stelle das Flächenangebot des Hafens begrenzt. Für die Entwicklung des Universalhafens Hamburg ist daher die intensive Nutzung der limitierten Hafensflächen nach wie vor ein wesentlicher Aspekt der HPA-Geschäftspolitik. Die HPA verfolgt ein kundenorientiertes Flächenmanagement unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit, der Arbeitsplatzeffekte, der Wertschöpfung, des Klima- und Umweltschutzes, der Sozialverträglichkeit sowie der Innovation. Auf dieser Grundlage hat die HPA im Geschäftsjahr 2020 ihr Ziel weiterverfolgt, die Entwicklung und den Ausbau sowie die Vermietung von Hafensflächen nachhaltig zu optimieren.

Der **Immobilien-Masterplan** (ImmoPlan) wurde daher auch im Jahr 2020 auf Ebene der Wirtschaftseinheiten Schritt für Schritt weiterentwickelt und in die Projektphase der Planung und der Realisierung überführt. Erste hierfür notwendige Grundstücksankäufe und strategische Vorgaben zum Umgang mit betroffenen Miet- und Nutzungsverhältnissen wurden bereits umgesetzt.

Auch für die Landeshafengewässer wurde mit der **Masterplanung Wasserflächen** und dem weitestgehenden Abschluss der Bestandsaufnahme ein wesentlicher Meilenstein erreicht. Im Jahr 2021 sollen in einem weiteren Schritt die Leistungsfähigkeit der Landeshafengewässer beurteilt und Maßnahmen zur Optimierung beschrieben werden. Die hierfür notwendigen Investitionsbedarfe sind dann zu ermitteln und in die Wirtschaftsplanung der Folgejahre aufzunehmen.

2.2.2 Entwicklung der Hafenbahn

Die Transportleistung entwickelte sich während des Geschäftsjahres pandemiebedingt sehr volatil. Verursacht durch die wasserseitigen Umschlagrückgänge im zweiten und dritten Quartal verringerte sich auch das schienengebundene Transportvolumen in diesem Zeitraum. Dabei war als Besonderheit festzustellen, dass die Zugzahlen und die in die Züge eingestellten Waggons nur geringfügig reduziert wurden und die Züge im Durchschnitt mit geringerer Auslastung weiter verkehrten. Im vierten Quartal waren wasserseitige Transportmengenwüchse und für den Verkehrsträger Bahn überproportional hohe Verkehrsmengen auf dem Niveau des Vorjahres feststellbar. Letztendlich konnten die Umsatzerlöse mit geringfügigen Abschlägen von ca. 1 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden.

Durch Restrukturierungs- und Gesundheitsmaßnahmen konnten trotz Pandemie die Prüf- und Instandhaltungsarbeiten sowie der daraus resultierende Aufwand und die Projektleistungen weitgehend auf dem geplanten Niveau des Wirtschaftsplanes realisiert werden. Aufwandseinsparungen sind maßgeblich auf verbesserte Verhandlungsergebnisse und ein reduziertes Preisniveau zurückzuführen.

2.2.3 Entwicklung des Kreuzfahrtgeschäftes

Nach einem vielversprechenden Saisonbeginn im Hamburg mit 13 Schiffsanläufen und rund 30.000 Passagieren kam das Kreuzfahrtgeschäft ab März 2020 aufgrund der Corona-Pandemie global komplett zum Erliegen. Während des ersten Lockdowns konnte die HPA die Cruise Lines bei der herausfordernden Rückführung der Crews in ihre Heimatländer unterstützen und hatte über längere Zeit verschiedene Schiffe an den Cruise Centern liegen. Hamburg hat als einer der ersten Häfen weltweit ab Juni unter strengen Auflagen wieder Abfahrten durchführen können. Bis zum zweiten Lockdown im November 2020 fanden 81 Schiffsanläufe statt. Dabei wurden 76.285 Passagiere abgefertigt, was einem Rückgang von über 90 % entspricht.

2.2.4 Realisierung des Investitionsprogramms

Im Jahr 2020 konnte das Investitionsprogramm trotz der besonderen coronabedingten Herausforderungen erfolgreich fortgeführt werden.

Im Bereich der Großprojekte ist insbesondere die Fertigstellung der **Neuen Bahnbrücke Kattwyk** (NBK) zu nennen. Diese wurde nach sechsjähriger Bauzeit pünktlich im Dezember 2020 in Betrieb genommen. In einem nun für zwei Jahre angesetzten Probetrieb wird die Funktion der NBK kontinuierlich überwacht und die Technik ggf. angepasst, bis sie im Jahr 2023 in den Regelbetrieb überführt wird.

Für die Grundsanierung der Weströhre des **St. Pauli Elbtunnels** wurde der Auftrag zur Ausführung der Hauptbauleistungen im August vergeben. Mit den Abbrucharbeiten in der Tunnelröhre wurde im 1. Quartal 2021 begonnen.

Im Projekt **Neubau Waltershofer Brücken** ist der Neubau der westlichen dreispurigen Straßenbrücke abgeschlossen. Die Inbetriebnahme des Straßenzuges Waltershofer Damm erfolgte im August 2020. Die temporär für den Straßenverkehr genutzte Bahnbrücke wurde wieder dem Schienenverkehr zugeführt. Nach Abschluss der letzten Arbeiten im Februar 2021 ist das Terminal Burchardkai wieder zweigleisig erreichbar. Ein drittes Gleis ist in Planung.

Im Rahmen des Projektes **Südliche Anbindung Altenwerder** wurde die Weiterführung an den neuen Verkehrsanschluss GVZ/CTA-Süd im Juni 2020 planmäßig fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben.

Das Projekt **Umbau Großschiffwarteplatz Finkenwerder** wurde im Jahr 2020 abgeschlossen. Beide Liegeplätze sind im Jahresverlauf in Betrieb genommen worden.

Regelhaft wurden das **Bauprogramm der Hafentbahn** abgearbeitet und die Bahninfrastruktur instand gehalten sowie modernisiert. Die hier angesetzten Maßnahmenziele wurden trotz der Corona-Pandemie nicht nur erreicht, sondern übererfüllt.

2.2.5 Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte

Angesichts eines stetigen Größenwachstums der im weltweiten Warenverkehr eingesetzten Großcontainerschiffe ist die **Fahrrinnenanpassung** von Unter- und Außenelbe weiterhin das Schlüsselprojekt zur Zukunftssicherung des Hafens. Die Baggerarbeiten auf der Delegationsstrecke konnten von der HPA im Oktober 2020 abgeschlossen werden. Die Realisierung der übrigen im Zuge des Fahrrinnenausbaus durchzuführenden Teilprojekte ist ebenfalls weit fortgeschritten. So wurden der Neubau des Dükers vom Falkensteiner Ufer zur Insel Neßsand und die Errichtung der neuen Richtfeuerlinie Blankenese erfolgreich abgeschlossen. Die Ausgleichsfläche auf der Billwerder Insel wurde als tidebeeinflusster Lebensraum für den Schierlings-Wasserfenchel fertiggestellt. Die Sicherung des Ostufers am Köhlbrand startete im Frühjahr 2021.

Durch die vollständige Fertigstellung der Begegnungsbox zwischen Wedel und Blankenese werden Begegnungsverkehre deutlich erleichtert. Nach dem planmäßigen Abschluss der Baggerarbeiten für die Fahrrinnenanpassung konnte im Mai 2021 die erste Freigabestufe

für die verbesserten Tiefgänge umgesetzt werden. Nun können große Containerschiffe die neue Fahrwassertiefe mit einem bis zu 0,9 Meter erhöhten Tiefgang nutzen.

Der Betrieb der Köhlbrandbrücke entwickelt sich über das Jahr 2030 hinaus als zunehmend nicht mehr wirtschaftlich. Zudem entspricht die 1974 eingeweihte Brücke mit ihrer Durchfahrthöhe von 53 Metern nicht mehr den prognostizierten Größenverhältnissen zukünftiger Containerschiffe. Im Projekt **Neue Köhlbrandquerung** wurde nach Abschluss der Machbarkeitsstudie für die Varianten Brücke, Bohrtunnel und Absenktunnel mit den Teilnahmewettbewerben für die Vorplanung der Varianten Brücke und Bohrtunnel begonnen. Die Vorplanungsleistungen für die Bohrtunnelvariante wurden beauftragt; die Baugrunderkundungen sind nahezu abgeschlossen. Die Vorplanung des Rückbaus der bestehenden Köhlbrandbrücke wurde im Januar 2021 vergeben.

Für das **Projekt Westerweiterung des Container Terminals Hamburg (CTH)** hat die zuständige Genehmigungsbehörde im Dezember 2016 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Der Beschluss wurde in zweiter Instanz vor dem Oberverwaltungsgericht Hamburg beklagt. Im Mai 2021 wurden diese Klagen abgewiesen. Die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegte Bedarfsprognose ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die schriftliche Urteilsbegründung soll voraussichtlich im Juni 2021 vorliegen. Gegen die Entscheidung können die Kläger die Zulassung der Revision beim Bundesverwaltungsgericht beantragen. Der Senat der FHH und die HPA haben beschlossen, die im Stadtteil Steinwerder gelegenen Flächen des Hansa-Terminals und des Roß-Terminals – zusammen als **Steinwerder Süd** bezeichnet – umzustrukturieren. Nach unterschiedlichen Planungskonzepten und einem im Jahr 2017 erfolgten internationalen Ideenwettbewerb wird dieser zentrale Bereich des mittleren Hafens nun in einem mehrstufigen Prozess nach § 14 HafenEG entwickelt. Derzeit wird die Vorbereitungsmaßnahme geplant und ein neuer Planfeststellungsantrag nach einer bereits erfolgten Umplanung vorbereitet.

Für die Hafentbahn ist die **Westumfahrung Alte Süderelbe** ein Fokusprojekt der kommenden Jahre. In diesem Projekt sollen zwei Gleise westlich des Bahnhofs Alte Süderelbe ertüchtigt werden, um kreuzende Verkehre im Bahnhofsteil zu reduzieren und somit einen Engpass zu beseitigen sowie die Betriebsqualität zu verbessern. Die Entwurfsplanung für das Projekt ist abgeschlossen, im nächsten Schritt folgt die konkrete Maßnahmenplanung.

Ebenfalls von hoher strategischer Bedeutung ist der **Ausbau des 740-Meter-Netzes** im Hafen. Die Deutsche Bahn (DB) ertüchtigt ihre Hauptstrecken bis zum Ende des Jahres 2030 für den Einsatz von Zügen mit Längen von 740 Metern. Um solche Vollzüge auch in Hamburg abfertigen zu können, werden weitere Gleise der Hafentbahn verlängert. Dieses Projekt befindet sich in der Entwurfsplanung.

Der Senat hat im Oktober 2019 den Ausbau der **Landstromversorgung im Hamburger Hafen** beschlossen. Damit werden die Voraussetzungen zum Umstieg von dieselbetriebener Energieversorgung zu ökologischem Strombetrieb während der Liegezeiten geschaffen. Gegenwärtig ist geplant, dass rund 15 % der großen Containerschiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen, Landstrom nutzen könnten. Entsprechend des von der HPA erarbeiteten Landstromkonzeptes sollen zukünftig insgesamt sieben Anschlusspunkte für Containerschiffe am Burchardkai, Europakai und Predöhlkai verfügbar sein. Darüber hinaus wird das Landstromangebot auf alle bestehenden Kreuzfahrtterminals ausgeweitet. Das Ausbauprogramm soll bis Ende 2023 abgeschlossen sein.

Die HPA entwickelt und analysiert gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften TEG und CGH in einem stetigen Prozess mögliche Lösungen zur Optimierung bzw. zum weiteren Infrastrukturausbau. Ein Baustein dieser Entwicklung ist weiterhin die Realisierung des Neubaus des **Cruise Centers in der HafentCity**. Das Kreuzfahrtterminal wird ein integrierter Bestandteil eines Gebäudekomplexes mit Einkaufszentrum und Hotel innerhalb des südlichen Überseequartiers, der durch den Investor Unibail-Rodamco-Westfield (URW) verwirklicht wird. Es soll insbesondere für kleinere Kreuzfahrtschiffe aus dem Luxus- und Expeditionssegment genutzt werden.

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 Geschäftsbereiche sind die Umsatzrendite sowie das Aufwandsvolumen und wegen der speziellen Form der Finanzierung somit das Jahresergebnis.

2.3.1 Ertragslage

In TEUR	2020	2019	Veränderung
Umsatzerlöse	218.612	225.765	-7.153
Aktivierete Eigenleistung	17.189	14.922	2.267
Sonstige betriebliche Erträge	323.519	243.668	79.851
Materialaufwand	260.791	177.121	83.670
Personalaufwand	137.790	141.334	-3.544
Abschreibungen	49.665	48.835	830
Sonstiger betrieblicher Aufwand	58.139	64.553	-6.414
Sonstige Steuern	6.000	6.344	-344
Abschreibungen auf Finanzanlagen	7.000	0	7.000
Zinsergebnis	-39.936	-39.289	647
Jahresüberschuss	0	6.879	-6.879
Verlustvortrag	-35.190	-42.069	6.879
Bilanzverlust	-35.190	-35.190	0

Die Umsatzerlöse sind gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 7,2 Mio. EUR gesunken. Dieser Rückgang ist im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie zu sehen und betrifft insbesondere die Hafengeld- und Hafengebühren.

Die sonstigen betrieblichen Erträge umfassen vor allem die öffentlichen Zuschüsse für das Geschäftsfeld Public für den Betrieb sowie für die Investitionen (Aufwandsprojekte). Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr in Höhe von 79,9 Mio. EUR ist auf höhere Projektzuschüsse aufgrund von Leistungsverschiebungen aus den Vorjahren und einen überplanmäßigen Projektfortschritt bei der Fahrinnenanpassung zurückzuführen. Zusätzlich sind die betrieblichen Zuschüsse u. a. zur Förderung des Erhaltungsmanagements und für Landstrom im Hafen angestiegen.

Die Entwicklung des Materialaufwands (+83,7 Mio. EUR) ist vor allem projektinduziert (Fortschritt der Fahrinnenanpassung) und wird durch entsprechende Zuschüsse ausgeglichen.

Der Personalaufwand ist trotz regulärer Tarifsteigerungen und Personalmehrungen gegenüber dem Vorjahr um 3,5 Mio. EUR gesunken. Im Vorjahr hatte es Sondereffekte im Rahmen der Bewertung der Altersvorsorgeaufwendungen gegeben, die sich so im Geschäftsjahr 2020 nicht erneut ausgewirkt haben.

Im Vorjahr waren die sonstigen betrieblichen Aufwendungen durch Entschädigungszahlungen im Rahmen des Projektes Fahrinnenanpassung sowie durch periodenfremde Aufwendungen geprägt. Der Wegfall dieser Aufwendungen (insgesamt rd. 18,3 Mio. EUR) im Geschäftsjahr 2020 wird teilweise kompensiert durch Buchverluste aus dem Abgang von Gegenständen des Sachanlagevermögens in Höhe von 9,3 Mio. EUR, die insbesondere im Zusammenhang mit der Aufgabe von zwei geplanten Projekten stehen. Darüber hinaus ist im Geschäftsjahr 2020 coronainduziert zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Forderungsbewertung (rd. 2,1 Mio. EUR) sowie für laufende IT-Dienstleistungen (rd. 1,3 Mio. EUR) angefallen. Im Übrigen sind bei verschiedenen anderen Kostenarten u. a. coronabedingt sowie durch ein Kostenmanagement die Aufwendungen geringer ausgefallen.

Das Zinsergebnis beinhaltet die Zinserträge für die Aufzinsung langfristiger Pensions- und Beihilfeforderungen in Höhe von 8,5 Mio. EUR (Vorjahr 10,5 Mio. EUR) sowie die Zinsaufwendungen für langfristige Kredite nebst Bürgschaftsprovisionen von 8,0 Mio. EUR (Vorjahr 8,2 Mio. EUR). Darüber hinaus ist es wesentlich durch den Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen in Höhe von 40,9 Mio. EUR (Vorjahr 41,5 Mio. EUR) geprägt, die insbesondere Pensions- und Beihilfeverpflichtungen betreffen. Die Abschreibungen auf Finanzanlagen betreffen eine Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der Kreuzfahrttochter TEG in Höhe von 7,0 Mio. EUR, die aufgrund des pandemiebedingten Einbruches des Kreuzfahrtgeschäftes erforderlich wurde.

Bei einem während der Corona-Pandemie uneingeschränkt aufrechterhaltenen Betrieb des Hamburger Hafens wurde trotz empfindlicher Umsatzrückgänge durch eine konsequente betriebswirtschaftliche Steuerung ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt, das sich aus einem positiven Jahresergebnis im Geschäftsfeld Commercial und einer leichten Unterdeckung im Geschäftsfeld Public ergibt.

Im Lagebericht des Vorjahres war bei einer zum damaligen Zeitpunkt bestehenden Unterfinanzierung im Geschäftsfeld Public mit einem Jahresüberschuss in Höhe von 4,2 Mio. EUR für das Geschäftsjahr 2020 gerechnet worden. Die Abweichung zum tatsächlich ausgewiesenen ausgeglichenen Jahresergebnis für das Geschäftsjahr 2020 ist bei einer leichten Unterdeckung im Geschäftsfeld Public insbesondere auf die erläuterten negativen Effekte aus der Corona-Pandemie zurückzuführen.

2.3.2 Finanzlage

In Mio. EUR	2020	2019	Veränderung
Darlehensstand	-415,4	-382,0	33,4
Betriebsmittelkonto	+27,8	-4,3	32,1
Fremdkapitalquote	57,5%	56,0%	1,5%-Punkte

Die Zahlungsfähigkeit der HPA war im Berichtsjahr jederzeit gesichert.

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 in Form eines Kontokorrentkredits bei der Kasse.Hamburg zur Verfügung gestellt.

Im Dezember wurde die letzte offene Tranche über 100 Mio. EUR aus dem bestehenden Rahmenvertrag mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) gezogen und ein Darlehen bei der Helaba vollständig getilgt.

2.3.3 Vermögenslage

In Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung
Anlagevermögen	2.081,3	2.034,5	46,8
Anlagenintensität	86,9%	88,0%	-1,1%-Punkte
Anlagendeckungsgrad	48,9%	50,0%	-1,1%-Punkte
Eigenkapital	1.016,9	1.016,9	0
Eigenkapitalquote	42,5%	44,0%	-1,5%-Punkte
Sonderposten	446,1	435,2	10,9
Rückstellungen	483,5	431,2	52,3
hiervon Altersvorsorgerückstellungen	374,5	337,0	37,5

Die Bilanzsumme stieg im Geschäftsjahr 2020 um 83,4 Mio. EUR auf 2.395,2 Mio. EUR.

Im Berichtsjahr erfolgten Investitionen in das Anlagevermögen der HPA in Höhe von 114,9 Mio. EUR (Vorjahr 119,5 Mio. EUR.) Der Deckungsgrad des Anlagevermögens durch Eigenkapital zzgl. des Sonderpostens für nicht rückzahlbare Zuschüsse beläuft sich auf 70,3 % (Vorjahr 71,4 %).

2.4 NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

2.4.1 Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Ausgewählte Beschäftigtenzahlen

	2020	2019	Veränderung
Personalbestand per 31.12. in FTE	1.785,2	1.768,9	16,3
Durchschnittlicher Bestand operativer Beschäftigter	1.769,3	1.742,6	26,7
Fluktuationsrate	4,5%	5,3%	-0,8

Die von 5,3 % auf 4,5 % gesunkene Fluktuationsrate ist im Wesentlichen auf eine geringere Anzahl von unplanmäßigen Austritten im Jahr 2020 sowie die hohe Anzahl an Altersabgängen im Jahr 2019 zurückzuführen. Insgesamt ist die Fluktuationsquote der HPA konstant auf einem niedrigen Niveau.

Die Ausbildungsquote liegt konstant zum Vorjahr bei 2,9 %. Die Nachwuchskräftequote ist im Geschäftsjahr von 3,5 % auf 4,0 % angestiegen. Dieses ist auf den Anstieg der dualen Studierenden zurückzuführen.

2.4.2 Maßnahmen zum Schutz von Menschen, Natur und Klima¹

Die HPA ist mit ihrer seit 2011 eingeführten Klimaschutzstrategie und bei der Erreichung ihrer Klimaziele auf einem guten Weg. Am 28.06.2018 wurde die HPA Klima-Partner der Stadt Hamburg. Damit hat sich die HPA als öffentliches Unternehmen den Zielen der FHH verpflichtet, zusätzlich 150 t CO₂-Emissionen jährlich zu mindern. Die Klima-Partnervereinbarung lief am 31.12.2020 aus und wird im Jahr 2021 aufgrund der Anpassung des Hamburger Klimaplan an das neue 1,5°C-Ziel durch Abschluss einer weiteren Vereinbarung erneuert. Die HPA hat sich analog zum Hamburger Klimaplan zum Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um 55 % und bis zum Jahr 2050 um nahezu 100 % im Vergleich zum Jahr 1990 zu mindern. Bis heute hat die HPA etwa 125.000 t CO₂ durch die jährlichen Maßnahmen eingespart. Das entspricht einer über 55-prozentigen Reduktion der CO₂-Emissionen und hat das Ziel einer 55-prozentigen Minderung bis zum Jahr 2030 bereits übererfüllt.

Die im Jahr 2020 beschlossene aktualisierte Klimastrategie der HPA besteht aus zwei Säulen, der Klimaschutzstrategie (Dekarbonisierungsstrategie) und der Klimaanpassungsstrategie, die den globalen (Sustainable Development Goals und Pariser Abkommen) und den regionalen (Hamburger Klimaplan) Anforderungen Rechnung trägt. Während die Dekarbonisierungsstrategie bereits sehr konkrete Ziele benennt, befindet sich die Anpassungsstrategie noch in der Entwicklungsphase.

Die HPA verfügt zudem über ein Energiemanagementsystem nach DIN ISO 50001:2018. Im Jahr 2020 wurde das Überwachungsaudit zum wiederholten Male erfolgreich durch den TÜV Nord zertifiziert. Die gesamte Energieeffizienz hat sich von 2015 bis 2019 um 5,64 % verbessert, was den Erfolg des Energiemanagementsystems widerspiegelt.

Seit dem Jahr 2014 hat das Unternehmen zunehmend Elektrofahrzeuge beschafft. Die Elektrofahrzeug-Quote des Fuhrparks beträgt ca. 35 % und erfüllt damit die Ziele des Hamburger Klimaplan zur Förderung der Elektromobilität.

¹ Freiwillige, ungeprüfte Inhalte, die vom Abschlussprüfer kritisch gelesen wurden.

3. PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

3.1 PROGNOSEBERICHT

3.1.1 Entwicklung Marktumfeld

Die weitere Entwicklung des Hamburger Hafens findet in einem wirtschaftlichen Umfeld statt, das von der Erwartung einer ungebrochenen Fortsetzung des im zweiten Halbjahr 2020 begonnenen Aufholprozesses geprägt ist. In der ifo Konjunkturprognose Winter 2020 wird erwartet, dass die Weltwirtschaft 2021 um 5,8 % wächst. Für das Jahr 2022 rechnet das ifo Institut mit einem Wachstum von 4,2 %. Dies ähnelt den Annahmen des IWF, der mit einem Wachstum der Weltwirtschaft von 5,5 % im Jahr 2021 und für das Jahr 2022 von 4,2 % rechnet.

Es wird davon ausgegangen, dass die globale Industriekonjunktur weitestgehend intakt ist, was sich in steigenden Auftragseingängen zeigt. Generell waren und sind die Auswirkungen der Pandemie bzw. der Maßnahmen zu ihrer Bewältigung besonders stark spürbar in Dienstleistungsbereichen wie Gastronomie, Touristik und Veranstaltungen sowie im stationären Einzelhandel, während die Industrie und auch das Baugewerbe schon seit Längerem auf Erholungskurs sind.

In wichtigen Absatzländern, insbesondere in Asien, ist das Infektionsgeschehen weitgehend unter Kontrolle. In den USA, für die dies noch nicht gilt, führten die dortigen Maßnahmen bisher nicht zu stärkeren Einbrüchen der Nachfrage.

In Deutschland hat der seit November bestehende Lockdown seine Spuren in der Konjunktur hinterlassen und wirkt im Jahr 2021 noch fort. Für das Jahr 2021 rechnet das ifo Institut mit einem Wachstum des deutschen Bruttoinlandsprodukts von 4,2 %, für das Jahr 2022 wird ein Zuwachs von 2,5 % erwartet. Gemäß Einschätzung des IWF liegt das Wachstum bei 3,5 % bzw. für das Jahr 2022 bei 3,1 %.

Für das chinesische Bruttoinlandsprodukt erwartet der IWF im Jahr 2021 ein Wachstum von 8,1 %, im folgenden Jahr dann 5,6 %. Die Volkswirtschaft Chinas war nach tiefem Einbruch im ersten Quartal 2020 bereits im zweiten Quartal wieder auf einen klaren Wachstumspfad eingeschwenkt. China, das wichtigste Handelspartnerland des Hamburger Hafens, hat im Jahr 2021 wie Indien die Rolle eines Wachstumstreibers der Weltwirtschaft inne.

Der weitere Verlauf der Corona-Pandemie ist fraglos der mit Abstand größte Risikofaktor für die weitere ökonomische Entwicklung. Allerdings sollte nicht aus dem Blick geraten, dass die Folgen des Brexits noch nicht bewältigt sind und dass die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den großen Handelsregionen der Welt weiterhin angespannt sind.

Vor diesem gesamtwirtschaftlichen Hintergrund steht der Hamburger Hafen auch im Jahr 2021 in einer aufgrund mehrerer Faktoren anhaltend angespannten Wettbewerbssituation. In hohem Maße dafür verantwortlich ist der in der Vergangenheit erfolgte und nicht zum Stillstand kommende Aufbau von Umschlagskapazitäten in der Nordrange. Bestehende Überkapazitäten in den Westhäfen müssen immer noch ausgelastet werden, während dort und auch in britischen Häfen weiterhin massive Kapazitätserweiterungen vorgenommen wurden.

Die Entwicklung des Umschlags im Hamburger Hafen im Jahr 2021 wird unter anderem auch vom Wandel der Linienstruktur und von der Anzahl der Hamburg anlaufenden Liniendienste abhängen. Veränderungen in diesen Bereichen könnten aufgrund der Marktkonzentration auf Seiten der Reedereien mit besonders großen Mengeneffekten für Hamburg verbunden sein.

Zwar können die traditionellen Stärken in Logistik und Hinterlandverkehr weiterhin als stabilisierende Faktoren für die Bindung an den Hamburger Hafen wirken, aber die Reedereibeteiligungen an vielen Terminals in Hamburgs Wettbewerbshäfen haben im Zusammenhang mit der Auslastung von Umschlagskapazitäten fraglos einen deutlichen Einfluss auf die Gestaltung von Liniendiensten und damit auf die Umschlagsentwicklung des Hamburger Hafens.

Weitere Faktoren eines zunehmenden Wettbewerbsdrucks für den Hamburger Hafen, die zudem Auswirkungen auf die Entwicklung traditioneller Hinterlandbeziehungen haben können, sind in den nächsten Jahren der Ausbau der Schienenanbindung des Hafens Rotterdam und der weitere Kapazitätsaufbau des Danziger Hafens mit der Folge weiterer Direktverkehre nach Osteuropa. Auf mittlere Sicht sieht sich die gesamte Nordrange einer erstarkenden Konkurrenz durch Häfen am Mittelmeer sowie teilweise damit verbundenen Effekten der chinesischen Belt-and-Road-Initiative gegenüber. Besonders Piräus kann sich mittelfristig als Alternative für den Fernost-Containerverkehr anbieten.

Mit dem Abschluss der Fahrinnenanpassung steht nun ein höherer Tiefgang zur Verfügung, durch die der Hamburger Hafen eine deutliche Stärkung seiner Wettbewerbsposition in der Nordrange erlangt hat.

Damit hat Hamburg die Möglichkeit, die Vorteile seines Hafens ohne die bisherigen nautisch bedingten Hemmnisse in den Wettbewerb einzubringen und die Chance wahrzunehmen, in den letzten Jahren eingetretene Verluste von Marktanteilen teilweise wieder aufzuholen. Die damit verbundene Perspektive zur Gewinnung neuer Umschläge wird abgesichert durch ein weiterentwickeltes Sedimentmanagement.

Mit diesen Rahmenbedingungen kann der Hamburger Hafen vorsichtig optimistisch in das Jahr 2021 gehen. Auch langfristig weist der Güterumschlag im Hamburger Hafen ein nachhaltiges Wachstumspotenzial auf. Das Umschlaggeschehen im Hamburger Hafen wird gemäß Potenzialprognose künftig weiterhin in zunehmendem Umfang durch die positive Entwicklung des Containerumschlags geprägt. Für das Jahr 2035 wird ein Umschlagpotenzial von 13,1 Mio. TEU prognostiziert, was ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 2,2 % voraussetzt.

Die kurzfristige Entwicklung der Kreuzschifffahrt in Hamburg ist gesondert zu betrachten, denn sie hängt in besonderem Maße von der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie ab. Der Verlauf des Infektionsgeschehens und die Verfügbarkeit von Impfstoffen sind bestimmend für die Chancen zur Wiederaufnahme von Kreuzfahrten. Die Kreuzschifffahrt findet nur sehr allmählich zu einem reduzierten Betrieb zurück. Der Ausblick auf das Jahr 2021 bleibt deshalb verhalten. Mittelfristig wird mit der Rückkehr zum ursprünglich prognostizierten Entwicklungspfad ab dem Jahr 2025 gerechnet.

3.1.2 Wirtschaftsplanung

In der Wirtschaftsplanung für das Jahr 2021 erfolgt die Planung der Erlöse vor dem Hintergrund der unklaren Pandemielage und dem herausfordernden Wettbewerbsumfeld konservativ leicht unter Vorjahresniveau. Der betriebliche Aufwand im Jahr 2021 wird mit einer restriktiven Steigerungsrate für Preis- und Inflationsanpassungen von 2,0 % geplant.

Erwartete Steigerungen bei den Personalaufwendungen resultieren aus Tarifsteigerungen sowie der Belastung aus Aufwendungen für die Altersvorsorge. Der geplante Zinsaufwand beruht ebenfalls vor allem auf Pensionslasten sowie steigenden Fremdkapitalzinsen, die auf die Fortführung der Ersatz- und Ausbauinvestitionen zurückzuführen sind.

Durch das herausfordernde Markt- und Wettbewerbsumfeld sind teilweise Zugeständnisse auf der Umsatzseite hinzunehmen und kostenintensive Ausbauaktivitäten erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens langfristig zu erhalten. Im Jahr 2021 sollen mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 223 Mio. EUR der Ausbau und die Entwicklung des Hamburger Hafens, die Grundinstandsetzung und die Erneuerung bestehender Infrastrukturanlagen weiter vorangetrieben werden.

Aufgrund einer bisher absehbaren Unterfinanzierung im Geschäftsfeld Public wird für das Jahr 2021 ein Jahresfehlbetrag von 27,9 Mio. EUR geplant. Allerdings wird erwartet, dass dieses Defizit über die Beantragung von Corona-Hilfen und die Bewirtschaftung des Haushaltes 2021 noch ausgeglichen werden kann.

3.2 RISIKEN- UND CHANCENBERICHT

3.2.1 Risikomanagementsysteme

Das Risiko- und Chancen-Management (RCM) ist ein wichtiges Element zur erfolgreichen Unternehmenssteuerung. Das Management der HPA berücksichtigt sämtliche relevanten Risiken und Chancen, die sich im Sinne des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ergeben können. Dies wird sichergestellt, indem ein Risiko- und Chancen-Managementsystem als Instrument der Unternehmenssteuerung etabliert ist.

Die Interne Revision überwacht Funktionsfähigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Wirksamkeit und Transparenz des RCM für die HPA.

3.2.2 Risikobericht

Die wesentlichen HPA-Risiken bestehen in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung des Welthandels in der damit verbundenen zeitgerechten Sicherstellung der Verfügbarkeit vorhandener Infrastrukturanlagen und im Bereitstellen neuer Infrastrukturanlagen, die für das zukünftige Verkehrsaufkommen erforderlich sein werden. Nur durch ein optimales Instandhaltungs- und Projektmanagement ist die HPA in der Lage, diese Aufgaben zu bewältigen. Insbesondere führen die steigenden Verkehrsmengen sowie die durch die Großcontainerschiffe verursachten Verkehrsspitzen zu einer besonderen Herausforderung bei den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Um die zukünftigen Verkehre störungsfrei bewältigen zu können, wird es erforderlich sein, neben den Infrastrukturinvestitionen auch in die Digitalisierung von Verkehrsprozessabläufen zu investieren. Die daraus resultierenden und nachstehend beschriebenen Risiken stehen bereits seit Jahren unter ständiger Beobachtung. Parallel dazu haben sich aber in den letzten Jahren zusätzliche neue Risiken entwickelt, die ebenfalls großen Einfluss auf die Geschäftsfelder, die Finanz- und Ertragslage oder die Reputation der HPA haben können. Wesentliche bekannte Risiken sind daher:

Mindertiefen aufgrund von Sedimentation im Hafen

Der reibungslose Betrieb des Hamburger Hafens hängt in hohem Maße davon ab, ob eine ausreichende Wassertiefe für eine verlässliche seeseitige Zugänglichkeit vorhanden ist. Dabei spielt neben der erfolgreichen Umsetzung der geplanten Fahrrinnenanpassung für die tideabhängige Fahrt mit Tiefgängen bis zu 14,5 Metern insbesondere die regelmäßig erforderliche Wassertiefenunterhaltung eine entscheidende Rolle. Die natürliche Sedimentation aus dem Oberlauf der Elbe und der Nordsee führt zu Eintreibungen, die durch regelmäßige Unterhaltungsbaggerei entfernt werden müssen. Entscheidender Faktor für den Umfang der Sedimentation im Hamburger Hafen ist der Oberwasserzufluss aus dem Einzugsgebiet der Elbe. Die seit nunmehr über sieben Jahre anhaltenden schlechten Abflussverhältnisse haben zu einem erheblichen Anstieg der Sedimentation und nautisch erforderlicher Unterhaltungsbaggerei im Hamburger Hafen geführt. In Zeiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich diese ungünstigen natürlichen Rahmenbedingungen verstetigen.

Die Sicherung ausreichender Verbringmöglichkeiten für die Sedimente ist existenzielle Voraussetzung, um die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens sicherstellen zu können. Die aktuell bestehenden Möglichkeiten der Verbringung zur Tonne E3 in der Nordsee (limitierte Mengen, zeitliche Befristung, Umweltauflagen) sowie auf Hamburger Gebiet bei Neßsand (ökologische Ausschlusszeiten, Kreislaufbaggern) sind im Hinblick auf sich verändernde natürliche Randbedingungen und gesteigerte Unterhaltungsanforderungen nach dem Fahrrinneausbau zukünftig nicht ausreichend. Um angemessen auf die heutigen Anforderungen reagieren zu können, ist mindestens eine zusätzliche Verbringoption notwendig, damit so ein adaptives Unterhaltungsmanagement realisiert werden kann. Die HPA prüft daher jetzt weitere Optionen.

Für die Entsorgung von höher belastetem Baggergut, das nicht im Gewässer umgelagert werden kann, steht seit dem Jahr 2020 ausschließlich die Deponie Feldhove auf Hamburger Landesgebiet zur Verfügung, eine Kapazitätserweiterung auf dieser Fläche wird aktuell geprüft.

Schiffsgrößenentwicklung

Aufgrund der zunehmenden Megaschiffanläufe steigt die Komplexität der hoheitlichen Aufgaben zur Überwachung des Schiffsverkehrs und zur Gewährleistung der Sicherheit. Damit können zum einen Haftungsrisiken entstehen oder, im Falle dauerhafter Verkehrsengpässe, das Risiko der Abwanderung von Liniendiensten, was wiederum Einnahmeverluste für die HPA mit sich bringen würde. Um dieses Risiko zu vermeiden, optimiert die HPA stetig die Verkehrsablaufsteuerung. Dies erfolgt unter anderem durch die Weiterentwicklung der Verkehrssicherungssysteme, regelmäßige Schulungen sowie Simulationen vor Großschiff-Erstanläufen. Durch vielfältige Maßnahmen, wie die stetige operative, technische und personelle Optimierung der Nautischen Zentrale, wird diesem Risiko ebenfalls entgegengesteuert.

Baulicher Zustand der Kaimauern und relevanter Assetklassen

Das Projekt „Zustandsbewertung Kaimauern“ soll bis zum Jahr 2021 sukzessive Risiken aufdecken und den Investitionsbedarf ermitteln. Die statische Nachrechnung aufgrund geänderter nautischer und hydrologischer Anforderungen wird im Anschluss daran erfolgen. Durch Belastungsveränderungen an Böschungen und Strombauwerken, überwiegend durch natürliche und schiffinduzierte Strömungen, kann es zu Erosionen und zum Abrutschen von Böschungen kommen.

Die Ergebnisse aus der Zustandsbewertung können zu zusätzlichen Belastungen der wirtschaftlichen Lage führen, da mögliche Ersatzinvestitionen grundsätzlich über Kredite zu finanzieren sein werden.

Finanzierung

Die in der Drucksache „Neustrukturierung Hafenmanagement“ (NHM) zugesagte Vollfinanzierung der Bedarfe für den laufenden Betrieb im Bereich Public wurde bisher nicht im Entwurf des Doppelhaushaltes 2021/2022 umgesetzt. Eine theoretische Reduktion der Kosten auf das bislang veranschlagte Zuwendungsvolumen führt zu Leistungsreduzierungen, die massive Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit des Hafens haben werden.

Für den Ausgleich der Verlustsituation im Jahr 2021 liegt noch keine verwertbare bzw. planbare Lösung vor. Bei einem Finanzierungsbedarf auf dem Niveau der Vorjahre wird eine Unterfinanzierung von ca. 28,4 Mio. EUR p. a. prognostiziert. Allerdings werden intensive Gespräche mit der Wirtschafts- und Finanzbehörde zur Schließung der Finanzierungslücke geführt. Darüber hinaus sollen Corona-Hilfen an die HPA gezahlt werden, die ebenfalls zu einer Reduzierung der Finanzierungslücke führen.

Für die aktuell im Wirtschaftsplan verankerten öffentlichen Projektfinanzbedarfe sind in Summe genügend finanzielle Mittel in den jeweiligen Haushaltsjahren veranschlagt. Aufgelaufene Finanzierungsreste im Haushalt sind eine tragende Säule der Ausfinanzierung. Es scheinen darüber ausreichende Möglichkeiten in der operativen Steuerung des Haushaltes vorhanden zu sein, um temporäre Unterdeckungen auszugleichen.

Eine vollständige Finanzierung der laufenden Aufgaben im öffentlichen Bereich für die kommenden Jahre ist die grundlegende Voraussetzung für eine nachhaltige Geschäftsfähigkeit der HPA. Zusätzliche Risiken ergeben sich aus Bestandskrediten, deren Vertragsklauseln entsprechende Regeln enthalten.

Digitalisierung

Der digitale Wandel ist eines der wichtigsten Handlungsfelder der nächsten Jahre. Die technologischen Entwicklungen sind rasant und verändern die Art, wie Menschen miteinander kommunizieren, arbeiten, lernen und leben. Der zu beobachtende Wandel ist allumfassend und dauerhaft. In der Digitalisierungsstrategie beschreibt die HPA eine Vielzahl von Maßnahmen zum Gelingen der digitalen Transformation, die sich aus den fünf Handlungsfeldern Kooperieren, Fokussieren, Fördern, Pilotieren und Betreiben zusammensetzen und direkt gestaltet werden können. Neben einer Vielfalt an unternehmerischen Chancen, die sich aus der Digitalisierung ergeben, stellt diese gleichzeitig auch eine extreme Herausforderung für die Menschen (digitale Kultur und digitales Wissen) in der HPA, die Hafenakteure und die Gestaltung von Prozessen dar. Ziel ist es, die Beschäftigten in die Lage zu versetzen, den Wandel zu bewältigen bzw. aktiv mitgestalten zu können.

Auswirkungen des Klimawandels

Aufgrund der Klimaveränderung in den nächsten Jahrzehnten sind sehr volatile Wetterereignisse zu erwarten. Entsprechende Auswirkungen müssen zukünftig bei der Planung und dem Betrieb von Anlagen mitgedacht werden. Die aus dem Klimawandel entstehenden Schäden könnten zudem höhere Betriebskosten erzeugen. Die HPA evaluiert regelmäßig die finanziellen Folgen sowie weitere Risiken und Chancen von Naturereignissen. Klimabedingte Ereignisse mit Einfluss auf den Hafen und die Transportkette können bedeutende Veränderungen der Geschäftsmodelle der Mieter und damit der Geschäftstätigkeit der HPA nach sich ziehen. Die Bauart der HPA-Anlagen und die verwendeten Rohstoffe erreichen unter Umständen deutlich eher ihre Belastungsgrenzen.

Risiken im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Coronavirus

Auch der Hamburger Hafen, seine wichtigen Märkte im In- und Ausland sowie die Transport- und Logistikabläufe bekommen die Auswirkungen der Corona-Pandemie z. B. beim Containerumschlag und der Kreuzfahrtindustrie zu spüren.

Es besteht zudem das Risiko, dass sich die Pandemie auf die Gesundheit der Beschäftigten der HPA, den Geschäftsbetrieb, die Kundenbeziehungen sowie die Arbeitgebermarke/Arbeitgeberattraktivität der HPA auswirkt. Deshalb hat die HPA vielfältige Maßnahmen unternommen, um die Beschäftigten vor einer möglichen Erkrankung mit COVID-19 zu schützen.

Kreuzfahrtgeschäft

Aufgrund der bundesweiten Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie ist das Kreuzfahrtgeschäft im Jahr 2020 zeitweise vollständig zum Erliegen gekommen. Teilweise konnten Kreuzfahrten mit einem Bruchteil der maximalen Auslastung oder sogenannte „Mini-Cruises“ durchgeführt werden. Die Auswirkungen der Pandemie und der damit verbundenen Maßnahmen bleiben weiterhin ungewiss und führen zu kurzfristigen Stornierungen von Anläufen und zu einer Unterauslastung der Schiffe. Um diese negativen Effekte zu mildern, bemüht sich die CGH ständig um die Vermarktung der Terminals und der Parkflächen für alternative Nutzungen, wie z. B. Events.

Cyberkritikalität

Die Cyber-Incidents sind gemäß dem Allianz Risk Barometer 2020 auf Platz eins der Geschäftsrisiken gestiegen. Ähnlich wie in der realen Welt ist die Cyber-Bedrohungslage im Jahr 2020 von der Corona-Pandemie geprägt. Im Kontext der Corona-Pandemie wurden unterschiedliche Kampagnen, beispielsweise Phishing- und Schadprogramm-Kampagnen, CEO-Frauds und Betrugsversuche mit IT-Mitteln beobachtet.

Wegen der fortgeschrittenen Digitalisierung bei der HPA und der Vernetzung mit anderen Unternehmen und Behörden (Land, Bund) könnten bei einem erfolgreichen Cyberangriff viele Geschäftsprozesse (Verkehrssteuerungen, Entgeltabrechnungen, Fernüberwachung von Anlagen etc.) sowie die gesamte Bürokommunikation (E-Mail, Telefonie) für mehrere Tage nicht funktionsfähig bzw. stark beeinträchtigt sein. In der Folge könnten Einnahmeverluste, erhebliche Regressforderungen, Erpressbarkeit, Imageschäden oder Bußgeldverfahren eintreten. Es wurden deshalb seitens der HPA umfangreiche Maßnahmen durchgeführt, um die Gefahren von Cyberangriffen zu reduzieren, wie Netzwerkzugangsschutz, Awareness-Kampagnen zur Sensibilisierung der Beschäftigten u. a. zu Phishing-Mails oder abschließliche Zulassung von sicheren Anwendungen.

Uneinbringliche Forderungen

Das Risiko uneinbringlicher Forderungen ist ebenfalls von der Pandemie betroffen. Bisher wurde von gleichbleibenden Forderungsausfällen bei gleichbleibender oder sich belebender Konjunktur ausgegangen. Aufgrund der Corona-Pandemie wurde im Jahr 2020 ein erhöhtes Stundungsvolumen gewährt. Dadurch besteht ein höheres Ausfallrisiko, als dies in den Jahren zuvor der Fall war. Es wird davon ausgegangen, dass sich dies im Jahr 2021 in ähnlicher Höhe fortsetzen wird.

Risiken in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten

In den Geschäftsjahren 2007 und 2013 wurden Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen, denen im vollen Umfang Basisgeschäfte gegenüberstehen. Diese dienen ausschließlich der Optimierung von Kreditkonditionen sowie der Zinssicherung und damit der Risikobegrenzung. Ein Controlling des eingerichteten Zinssicherungsgeschäfts findet statt und wird regelmäßig vom Treasury-Management an das Risikocontrolling sowie die Geschäftsführung berichtet.

Gesamtbild der Risikolage

Die weltweite Corona-Pandemie hat einen erheblichen Einfluss auf das Risiko- und Chancenportfolio der HPA. Vor dem Jahr 2020 hat es kein Ereignis gegeben, welches so gravierend und vor allem so breit gefächert auf das Risiken- und Chancenportfolio der HPA eingewirkt hat. Jedoch stellt sich keines der einzelnen Risiken für die HPA als bestandsgefährdend dar.

3.2.3 Chancenbericht

Fahrrinnenanpassung

Durch den Fahrrinnenausbau wird gewährleistet, dass die weltweit größten Containerschiffe den Hamburger Hafen zu wirtschaftlich attraktiven Bedingungen bedienen können. Das Umschlagsvolumen kann so deutlich gesteigert werden. Nach Zurückweisung der letzten Klage der Naturschutzverbände gegen das Vorhaben durch das Bundesverwaltungsgericht sind die Planfeststellungsbeschlüsse nunmehr unanfechtbar, sodass dem Abschluss der bereits seit dem Jahr 2019 laufenden Projektumsetzung keine rechtlichen Risiken mehr entgegenstehen. Nach dem planmäßigen Abschluss der Baggerarbeiten für die Fahrrinnenanpassung konnte im Mai 2021 die erste Freigabestufe für die verbesserten Tiefgänge umgesetzt werden. Nun können große Containerschiffe die neue Fahrwassertiefe mit einem bis zu 0,9 Meter erhöhten Tiefgang nutzen.

Personalverfügbarkeit

Vorrangig wird der Einfluss der Pandemie auf die Personalverfügbarkeit zurzeit als positiv eingeschätzt, sodass hier Chancen für die HPA bestehen. Die Maßnahmen, die für alle Beschäftigten an ihren vielfältigen Arbeitsplätzen getroffen wurden, um diese vor einer COVID-19-Erkrankung zu schützen, sowie die Gründung eines Krisenstabs und eines Nachverfolgungsteams scheinen das Vertrauen in die Organisation gestärkt zu haben. Der Krankenstand hat sich verringert und die Pandemie könnte sich positiv auf die Fluktuation auswirken. Inwieweit die Auswirkungen der Pandemie auch einen langfristig positiven Effekt auf die Verfügbarkeit von Fachkräften haben werden, kann zurzeit nicht vorausgesagt werden.

Digitaler Wandel

Die HPA hat die Chancen für die Weiterentwicklung in der Digitalisierung erkannt. Mit der im Jahr 2014 gestarteten strategischen Initiative „smartPORT“ hat die HPA begonnen, die Digitalisierung im Hamburger Hafen weiter voranzutreiben. Von der Ideenfindung über die Konzeption bis hin zur Entwicklung und Umsetzung der Prototypen werden Forschungs- und Entwicklungsgelder zur Verfügung gestellt. Anschließend wird entschieden, ob die Prototypen durch die innovativen Technologien für die Effizienzsteigerungen und Geschäftsprozessoptimierung im Unternehmen tauglich sind oder ob auf Basis der Prototypen neue Geschäftsmodelle innerhalb der HPA oder mit Unternehmenspartnern aus der Wirtschaft aufgestellt werden können.

Die Corona-Pandemie hat einen Schub für die Digitalisierung von Strukturen und Prozessen bei der HPA ausgelöst. Durch die plötzliche Umstellung auf mobiles Arbeiten wurden viele Prozesse schnell und einfach digitalisiert. Die Fortsetzung dieses Trends wird für die HPA u. a. durch erhöhte Integration von digitalen Tools in den Arbeitsalltag eine Steigerung der Effizienz bedeuten.

Hamburg, 1. Juni 2021

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

ZAHLEN

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Gewinn-und-Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020, Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	2020	2019
1. Umsatzerlöse	218.612.251,05	225.765.380,27
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	17.189.361,45	14.921.756,21
3. Sonstige betriebliche Erträge	323.518.500,52	243.668.126,79
	559.320.113,02	484.355.263,27
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.768.591,56	10.211.689,26
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	250.022.331,27	166.909.789,36
	260.790.922,83	177.121.478,62
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	112.092.353,51	107.156.368,35
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	25.697.677,28	34.177.260,02
	137.790.030,79	141.333.628,37
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	49.665.170,75	48.834.985,41
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	58.138.859,64	64.553.441,86
8. Erträge aus Beteiligungen	0,00	2.303,68
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8.912.846,99	10.435.390,82
10. Abschreibungen auf Finanzanlagen	7.000.000,00	0,00
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	48.848.430,32	49.726.723,48
12. Ergebnis nach Steuern	5.999.545,68	13.222.700,03
13. Sonstige Steuern	5.999.545,68	6.343.746,92
14. Jahresüberschuss	0,00	6.878.953,11
15. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-35.189.567,16	-42.068.520,27
16. Bilanzverlust	-35.189.567,16	-35.189.567,16

ZAHLEN

Bilanz

Bilanz zum 31. Dezember 2020, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

AKTIVA

In EUR	31.12.2020	31.12.2019
A Anlagevermögen		
I Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	14.596.131,92	16.986.219,05
2. Geleistete Anzahlungen	2.972.683,47	1.835.688,36
	17.568.815,39	18.821.907,41
II Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.460.161.545,79	1.297.476.256,62
2. Technische Anlagen und Maschinen	411.341.114,89	348.423.479,16
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.232.830,80	13.303.799,60
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	125.002.118,79	297.402.780,22
	2.009.737.610,27	1.956.606.315,60
III Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	14.766.781,52	17.916.781,52
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	39.253.177,60	41.118.644,23
3. Beteiligungen	20.907,73	20.907,73
	54.040.866,85	59.056.333,48
	2.081.347.292,51	2.034.484.556,49
B Umlaufvermögen		
I Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.762.901,35	2.524.824,92
II Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19.033.572,62	10.645.251,33
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	287.110.804,23	256.055.176,91
3. Sonstige Vermögensgegenstände	3.289.231,77	6.814.209,22
	309.433.608,62	273.514.637,46
III Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	370.091,55	27.306,42
C Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	1.278.079,35	1.242.885,60
	2.395.191.973,38	2.311.794.210,89

PASSIVA

In EUR	31.12.2020	31.12.2019
A Eigenkapital		
I Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II Kapitalrücklage	902.049.386,05	902.111.445,71
III Bilanzverlust	-35.189.567,16	-35.189.567,16
	1.016.859.818,89	1.016.921.878,55
B Sonderposten		
Sonderposten aus Investitionszuschüssen	446.109.132,07	435.231.524,82
C Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	343.995.419,00	307.367.815,00
2. Sonstige Rückstellungen	139.514.163,20	123.864.079,39
	483.509.582,20	431.231.894,39
D Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	415.383.609,62	383.722.840,81
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.992.785,42	19.685.073,47
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	6.375.676,53	7.956.864,96
4. Sonstige Verbindlichkeiten	6.087.240,39	12.416.192,39
	443.839.311,96	423.780.971,63
E Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	4.874.128,26	4.627.941,50
	2.395.191.973,38	2.311.794.210,89

ZAHLEN

Anlagenspiegel

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 2020, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	Anschaffungs- oder Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2020	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2020
I Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	77.927.471,24	1.047.544,49	98.110,88	1.505.003,38	80.381.908,23
2. Geleistete Anzahlungen	1.835.688,36	2.939.831,15	38.800,00	-1.764.036,04	2.972.683,47
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	79.763.159,60	3.987.375,64	136.910,88	-259.032,66	83.354.591,70
II Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.383.888.808,16	23.562.631,52	64.475,27	152.990.506,31	1.560.377.420,72
2. Technische Anlagen und Maschinen	691.904.081,73	36.613.737,65	1.941.789,14	52.847.580,52	779.423.610,76
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	48.266.914,93	3.719.910,11	4.364.693,55	848.343,80	48.470.475,29
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	297.402.780,22	43.160.107,20	9.133.370,66	-206.427.397,97	125.002.118,79
Summe Sachanlagen	2.421.462.585,04	107.056.386,48	15.504.328,62	259.032,66	2.513.273.675,56
III Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	17.916.781,52	3.850.000,00	0,00	0,00	21.766.781,52
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	41.118.644,23	0,00	1.865.466,63	0,00	39.253.177,60
3. Beteiligungen	45.672,73	0,00	0,00	0,00	45.672,73
Summe Finanzanlagen	59.081.098,48	3.850.000,00	1.865.466,63	0,00	61.065.631,85
Summe Anlagevermögen	2.560.306.843,12	114.893.762,12	17.506.706,13	0,00	2.657.693.899,11

Stand 01.01.2020	laufendes Geschäftsjahr	Abschreibungen			Stand 31.12.2020	Buchwert 31.12.2020	Buchwert 31.12.2019
		Abgänge	Umbuchungen				
60.941.252,19	4.978.298,65	98.110,88	-35.663,65	65.785.776,31	14.596.131,92	16.986.219,05	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.972.683,47	1.835.688,36	
60.941.252,19	4.978.298,65	98.110,88	-35.663,65	65.785.776,31	17.568.815,39	18.821.907,41	
86.412.551,54	13.802.283,08	454,00	1.544,31	100.215.924,93	1.460.161.545,79	1.297.476.256,62	
343.480.602,57	26.317.754,82	1.716.899,79	1.038,27	368.082.495,87	411.341.114,89	348.423.479,16	
34.963.115,33	4.566.834,20	4.325.386,11	33.081,07	35.237.644,49	13.232.830,80	13.303.799,60	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	125.002.118,79	297.402.780,22	
464.856.269,44	44.686.872,10	6.042.739,90	35.663,65	503.536.065,29	2.009.737.610,27	1.956.606.315,60	
0,00	7.000.000,00	0,00	0,00	7.000.000,00	14.766.781,52	17.916.781,52	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	39.253.177,60	41.118.644,23	
24.765,00	0,00	0,00	0,00	24.765,00	20.907,73	20.907,73	
24.765,00	7.000.000,00	0,00	0,00	7.024.765,00	54.040.866,85	59.056.333,48	
525.822.286,63	56.665.170,75	6.140.850,78	0,00	576.346.606,60	2.081.347.292,51	2.034.484.556,49	

SONSTIGE ANGABEN

Anhang

Anhang zum Jahresabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020

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.

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 5 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 dauernden 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.

Die unter den *Vorräten* ausgewiesenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden zu Anschaffungskosten oder den niedrigeren Tageswerten (strenger Niederstwert) bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden 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.

Pensionsrückstellungen werden gemäß Beschluss der Senatskommission der FHH für öffentliche Unternehmen vom 30. November 2010 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (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 2,30 % (im Vorjahr: 2,71 %).

Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre ergibt sich zum 31. Dezember 2020 im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 52.496 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.

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- und -entlastungen.

Aufgrund von Bewertungsunterschieden bestehen im Anlagevermögen und in den Rückstellungen Differenzen zwischen den handelsrechtlichen 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

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel am Schluss des Anhangs dargestellt.

Die Finanzanlagen beinhalten Anteile an folgenden verbundenen Unternehmen:

HPA Polder Hamburg GmbH (HPG),

vormals CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (TEVG)

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25 TEUR, von dem 100 % von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2020 beträgt 18 TEUR, der Fehlbetrag des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 beträgt 7 TEUR.

CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (TEG)

Das Stammkapital beträgt 25 TEUR, von dem 100 % von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2020 beträgt 4.863 TEUR, der Fehlbetrag des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 beträgt 3.829 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 2020 beträgt 43 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 beträgt 5 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 2020 beträgt 15.325 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 beträgt 858 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 2020: 218 Mio. EUR) und abgezinst (Stand 31. Dezember 2020: 123 Mio. EUR).

In TEUR	31.12.2020	31.12.2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19.034	10.645
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	287.111	256.055
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	201.701	199.803
Sonstige Vermögensgegenstände	3.289	6.815
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	309.434	273.515
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	201.701	199.803

Der Bilanzposten Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen enthält mit 127.518 TEUR (im Vorjahr 126.041 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie mit 159.593 TEUR (im Vorjahr 130.014 TEUR) sonstige Forderungen. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen sind wie oben erläutert 94.877 TEUR (im Vorjahr 95.149 TEUR) abgezinste Forderungen aus der langfristigen Vermietung von vier Kaimauern enthalten. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betragen 9.432 TEUR (im Vorjahr 598 TEUR).

Eigenkapital

In TEUR	31.12.2020	31.12.2019
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	902.050	902.112
davon Kapitaleinlage	0	26.435
davon Kapitalentnahme	-62	0
Bilanzverlust	-35.190	-35.190
davon aus Jahresergebnis	0	6.879
davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	0	0
Eigenkapital	1.016.860	1.016.922

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 für Investitionszuschüsse 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	31.12.2020	31.12.2019
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	343.995	307.368
Rückstellungen für den Personalbereich	47.481	45.191
Andere sonstige Rückstellungen	92.033	78.674
davon für ausstehende Rechnungen	17.060	8.156
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	3.462	3.462
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	41.153	39.197
davon Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	26.818	25.243
Gesamtbetrag der Rückstellungen	483.509	431.232

Für die *Pensionsrückstellungen* wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurde ein Zinssatz von 2,30 % sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0 % zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0 % für Arbeiter/Angestellte und 2,0 % für Beamte. 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. Bundesbank angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

Aufgrund von Eingriffen in die Natur, die durch laufende 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* besteht aus einer langfristigen Nachsorgeverpflichtung für die Schlickdeponien der HPA (41.153 TEUR).

Verbindlichkeiten

In TEUR	31.12.2020	31.12.2019
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	415.384	383.723
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	25.081	41.843
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	73.524	96.524
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	316.779	245.356
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.993	19.685
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	15.993	19.685
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	6.376	7.957
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	6.376	7.957
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	6.087	12.416
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	6.087	12.402
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	14
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	443.840	423.781
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	53.537	81.887
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	73.524	96.538
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	316.779	245.356

Der Bilanzposten *Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen* enthält mit 5.915 TEUR (im Vorjahr 7.425 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten sowie mit 461 TEUR (im Vorjahr 532 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind mit 1.313 TEUR (im Vorjahr 1.224 TEUR) noch abzuführende Lohnsteuern sowie mit 36 TEUR (im Vorjahr 41 TEUR) Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

Es bestehen keine durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besicherten Verbindlichkeiten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

In TEUR	31.12.2020	31.12.2019
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	46.456	44.157
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	23.730	28.523
Bestellobligos	214.435	211.660
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	47.318	51.491
Kampfmittelräumung	0	750
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	308.209	308.058

4. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

Gliederung der Umsatzerlöse

In TEUR	2020	2019
Mieterlöse Flächen	80.129	77.253
Mieterlöse Kaimauern	18.030	17.986
Sonstige Mieterlöse	12.780	13.192
Gesamtmieterlöse	110.939	108.431
Hafenentgelte	53.541	60.199
Hafenbahnerlöse	25.285	26.266
Elbtunnel-/Brückentgelte	451	39
Gebühren	3.458	2.601
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	23.946	25.453
Periodenfremde Umsatzerlöse	992	2.776
Summe der Umsatzerlöse	218.612	225.765

Mieterlöse Kaimauern

Die Mieterlöse für Kaimauern in Höhe von 18.030 TEUR (im Vorjahr 17.986 TEUR) enthalten neben echten laufenden Mieten für Kaimauern von 13.329 TEUR (im Vorjahr 13.261 TEUR) eine Unterposition für „Zinsen/Marge Kaimauern“ in Höhe von 4.701 TEUR (im Vorjahr 4.725 TEUR). Diese beinhaltet 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 der übersichtlicheren Darstellung unter den Umsatzerlösen.

Auflösung/Einstellung Sonderposten aus Investitionszuschüssen

Im Geschäftsjahr wurden 32.066 TEUR (im Vorjahr 38.337 TEUR) dem Sonderposten aus Investitionszuschüssen zugeführt, während ertragswirksam 21.189 TEUR (im Vorjahr 17.357 TEUR) aufgelöst wurden.

Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen werden insbesondere öffentliche Zuschüsse für Einzelmaßnahmen der allgemeinen Infrastruktur ausgewiesen, die gegenüber dem Vorjahr insbesondere wegen des Projektes Fahrrinnenanpassung deutlich angestiegen sind.

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Die periodenfremden Erträge betragen im Geschäftsjahr 6.066 TEUR (im Vorjahr 4.949 TEUR) und betreffen die Auflösung von Rückstellungen. Die periodenfremden Aufwendungen belaufen sich auf 287 TEUR (im Vorjahr 4.079 TEUR) und betreffen im Wesentlichen die Korrektur von in Vorjahren überhöhten Abgrenzungen für zu erwartende Zuwendungen.

Personalaufwand

Im Posten „Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung“ sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 5.605 TEUR (im Vorjahr 15.091 TEUR) enthalten.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die Zinserträge beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Aufzinsung langfristiger Forderungen in Höhe von 8.134 TEUR (im Vorjahr 9.592 TEUR).

Die Position Zinsaufwendungen enthält mit 40.884 TEUR (im Vorjahr 41.522 TEUR) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Abschreibungen auf Finanzanlagen

Im Geschäftsjahr wurden vor dem Hintergrund der pandemiebedingten Auswirkungen auf das Kreuzfahrtgeschäft die Anteile an der TEG um 7.000 TEUR wertberichtigt. Dieser Betrag wird in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung unter dem Posten Abschreibungen auf Finanzanlagen als außergewöhnlicher Posten ausgewiesen.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Bilanzverlust in Höhe von 35.190 TEUR auf neue Rechnung vorzutragen.

5. SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Mitarbeiter

Die HPA beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1.864 Mitarbeiter (im Vorjahr 1.822). Es handelt sich hierbei um 159 Beamte (im Vorjahr 163) und 1.706 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr 1.659). Von den Mitarbeitern sind 247 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr 227).

Derivative Finanzinstrumente

Zur langfristigen Zinssicherung von zwei Darlehen wurden über die gesamte Summe und Laufzeit (bis 2023 bzw. 2037) zwei Zinsswaps abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2020 ermittelte Zeitwert der Zinsswaps beträgt 705 TEUR sowie -17.299 TEUR. Er wurde aufgrund allgemein anerkannter Bewertungsmethoden (Mark-to-Market) ermittelt. Die Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäft sind identisch („Critical Terms Match Method“). Daher ist eine Bewertungseinheit gebildet worden. Der Darlehensstand zum 31. Dezember 2020 beträgt 14.900 TEUR bzw. 41.819 TEUR; die Höhe der aus den Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 338 TEUR bzw. 1.947 TEUR.

Aufsichtsrat

Michael Westhagemann	Aufsichtsratsvorsitzender, Präses der Behörde für Wirtschaft und Innovation
Bettina Lentz	Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende, Staatsrätin der Finanzbehörde
Herrmann Ebel	Vorstandsvorsitzender der Hansa Treuhand Holding AG
Jana Schiedek	Staatsrätin der Behörde für Kultur und Medien
Christine Beine	Geschäftsführerin Hamburg Cruise Net e. V.
Michael Pollmann	Staatsrat der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Ralf Surm	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority
Silvia Nitsche-Martens	Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority
Stefan Rechter	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Geschäftsführung (hauptberuflich)

Jens Meier	Vorsitzender der Geschäftsführung, Chief Executive Officer
Matthias Grabe	Geschäftsführer, Chief Technical Officer, bis zum 30.09.2020

Aufwandswirksame Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

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

Die aufwandswirksamen Bezüge der Geschäftsführung betragen insgesamt 577 TEUR. Hiervon stellen 480 TEUR eine fixe und 97 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente dar.

In TEUR	Meier	Grabe
Fixe Komponente	290	190
davon Dienstwagen	8	6
Maximale variable Komponente 2018	78	19
Gesamtbezüge der Geschäftsführung	368	209

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 17. Dezember 2020 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 folgendem Punkt wurde abgewichen:

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

Der Jahresabschluss, der Lagebericht sowie die Entsprechenserklärung zum HCGK werden auf <http://www.hamburg-port-authority.de> unter den Menüpunkten Aktuelles und Presse/Download-Center in der Kategorie Berichte im Geschäftsbericht 2020 veröffentlicht.

Konzernverhältnisse

Die HPA ist Mutterunternehmen im Sinne des § 290 HGB und hat für das Geschäftsjahr 2020 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 Freien und Hansestadt Hamburg einbezogen und dieser wird im Internet veröffentlicht.

Hamburg, den 01. Juni 2021

Jens Meier
Vorsitzender der 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 2020 und der Gewinn- und Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, 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 wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft 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 könnte. 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, 4. Juni 2021

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Thomas Götze
Wirtschaftsprüfer

Nicolai Hansen
Wirtschaftsprüfer

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 zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat der Hamburg Port Authority erklären hiermit:

Die Hamburg Port Authority und ihre Tochtergesellschaften CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, CGH Terminaleigentums-Gesellschaft mbH & Co. KG und CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH, Flotte Hamburg GmbH & Co. KG und Flotte Hamburg Verwaltungs-GmbH haben im Geschäftsjahr 2020 alle Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den jeweiligen Geschäftsführungen und Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 – 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Die Tochtergesellschaften CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, CGH Terminaleigentums-Gesellschaft mbH & Co. KG und CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH, Flotte Hamburg GmbH & Co. KG und Flotte Hamburg Verwaltungs-GmbH verfügen über keinen Aufsichtsrat. Sie haben im Geschäftsjahr 2020 alle Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den Geschäftsführungen zu verantworten sind.

Im Weiteren hat der Konzern Hamburg Port Authority einen Nachhaltigkeitsbericht nach den Kriterien der Global Reporting Initiative erstellt, deren Kriterien, über die des Deutschen Nachhaltigkeitskodex hinaus gehen.

Von folgendem Punkt der Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex wurde in einem Fall abgewichen:

5.1.5 Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse (Sitzungen, Beschlüsse im Umlaufverfahren etc.) sollen spätestens sechs Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen.

Begründung: Aufgrund von Reise- bzw. Urlaubszeiten der einbezuhenden Entscheidungsträger konnte eine rechtzeitige Abstimmung nicht durchgeführt werden.

Hamburg, den 01.02.2021

Für die Geschäftsführung:

Für den Aufsichtsrat:


Jens Meier (Vorsitzender)


Michael Westhagemann (Vorsitzender)

Impressum**Herausgeber**

Hamburg Port Authority AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

www.hamburg-port-authority.de

Bildnachweis

© HPA-Bildarchiv: Andreas Schmidt-Wiethoff, Titel

Papier

Color Copy 100 g/m²

© HPA, Stand: 10/21

Hamburg Port Authority AöR

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

www.hamburg-port-authority.de



WIR MACHEN HAFEN