



WIR MACHEN

HAFEN

Inhalt

04 Fakten

06 Berichte

06 Bericht des Aufsichtsrates

08 Lagebericht

23 Zahlen

23 Gewinn-und-Verlust-Rechnung

24 Bilanz

26 Anlagenspiegel

28 Sonstige Angaben

28 Anhang

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
260 Liegeplätze
für Seeschiffe



Drittgrößter
europäischer Seehafen



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



Circa 1.800
Beschäftigte



Deutschlands
drittgrößter Binnenhafen



Knapp **120**
Brücken



12 km
Strand

Mehr als **140 km**
Straßennetz



Rund 7.000
Hektar Hafengebiet



Rund **170** Eisenbahn-
verkehrsunternehmen



Circa 43 km
Kaimauern

BERICHTE

Bericht des Aufsichtsrates

Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2022 fanden vier 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 drei 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 23. Juni 2022 zum Abschlussprüfer bestellte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ebner Stolz GmbH & Co. KG, Hamburg, hat den Jahresabschluss des Geschäftsjahres 2022 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 9. Juni 2023 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 28. Juni 2023 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 28. Juni 2023 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 Genehmigung bzw. Billigung von Konzernlagebericht und Konzernabschluss.

Personalia

Die Amtszeit des letzten Aufsichtsrates endete nach der Sitzung am 20. Juni 2022. Die Neuwahlen der Beschäftigtenvertretenden war bereits zum 16. Juni 2022 erfolgt. Als Vertretende der Beschäftigten wurden Frau Silvia Nitsche-Martens, Jörg Kapusta und Daniel Siebolds gewählt. Ausgeschieden sind demnach die Aufsichtsratsmitglieder Herr Stefan Rechter und Ralf Surm, die sich nicht mehr zur Wahl gestellt hatten.

Eine Entsendung der Vertreter der FHH konnte wegen erforderlicher Abstimmungen zur Nachbesetzung eines Postens eines Aufsichtsratsmitgliedes erst zum Ende Oktober 2022 erfolgen, so dass die Senatskommission für öffentliche Unternehmen am 25. Oktober 2022 beschloss, für die neue Amtszeit nachfolgend genannte Personen in den Aufsichtsrat der HPA zu entsenden:

- Senator Michael Westhagemann,
- Staatsrätin Bettina Lentz,
- Staatsrätin Jana Schiedek,
- Staatsrat Michael Pollmann,
- Herr Hermann Ebel und
- Herr Prof. Norbert Aust.

Damit gehört Frau Christine Beine nicht mehr dem Aufsichtsrat an.

Die erste konstituierende Sitzung des neuen Aufsichtsrates fand am 02. November 2022 statt. Mit Umlaufbeschluss vom 22. November 2022 wählte der Aufsichtsrat Staatsrätin Bettina Lentz, Frau Silvia Nitsche-Martens und Staatsrätin Jana Schiedek als Mitglieder des Finanz- und Personalausschusses. Der Finanz- und Personalausschuss wählte in seiner ersten konstituierenden Sitzung am 24. November 2022 Staatsrätin Bettina Lentz zur Vorsitzenden und Frau Silvia Nitsche-Martens zur stellvertretenden Vorsitzenden. Mit Beschluss vom 06. Dezember 2022 entsandte die Senatskommission für öffentliche Unternehmen Senatorin Dr. Melanie Leonhard (zuvor Behörde für Arbeit, Gesundheit, Soziales, Familie und Integration) als Nachfolgerin von Senator Michael Westhagemann in den Aufsichtsrat der HPA. Die Entsendung erfolgte vorbehaltlich ihrer Ernennung zur Präses der Behörde für Wirtschaft und Innovation. Diese erfolgte am 15. Dezember 2022. Senatorin Dr. Melanie Leonhard wurde von den Aufsichtsratsmitgliedern durch ein unmittelbar anschließendes Umlaufverfahren zur Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt (Beschluss vom 06.01.2023).

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 die anstehenden Herausforderungen gut gewappnet.

Hamburg, 28. Juni 2023

Dr. Melanie Leonhard
Aufsichtsratsvorsitzende

BERICHTE

Lagebericht

Lagebericht der Hamburg Port Authority AöR für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022

1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 GESCHÄFTSMODELL

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

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

Mit Gründung 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. Im Geschäftsjahr 2022 wurde die CGH mit Wirkung zum 1. Januar 2022 nach den Vorschriften der §§ 2 ff., 46 ff. Umwandlungsgesetz (UmwG) als übertragende Gesellschaft im Wege der Verschmelzung durch Aufnahme auf die TEG als übernehmende Gesellschaft verschmolzen, die sodann in CGH Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) umfirmiert wurde. Das ganzheitliche Flottenmanagement für die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) wird von der HPA-Tochtergesellschaft Flotte Hamburg GmbH & Co. KG (FLH) erfolgreich wahrgenommen. Die HPA Polder Hamburg GmbH (HPG) nimmt seit dem Jahr 2021 die Hochwasserschutzpflichten der HPA-Polder wahr.

1.2 ZIELE UND STRATEGIEN

Das Jahr 2022 war insbesondere vom Krieg Russlands gegen die Ukraine geprägt. Während sich die durch die Corona-Pandemie beeinträchtigten Lieferketten wieder normalisierten, mussten aufgrund der Wirtschaftssanktionen sehr schnell neue Vorgaben und Kontrollen im **Lieferverkehr mit Russland** berücksichtigt und umgesetzt werden. Der Hamburger Hafen war trotz dieser kritischen Rahmenbedingungen in der Lage, den Betrieb sicher und verläss-

lich durchzuführen, und konnte jederzeit seiner Funktion für die Versorgung der Bevölkerung nachkommen.

Aktuell befindet sich der neue „**Hafenentwicklungsplan 2040**“, das strategische Grundsatzpapier des Hamburger Senats für den Hafen, in der finalen Erstellungsphase. Die Veröffentlichung ist für das dritte Quartal 2023 geplant. Einige der dort genannten strategischen Handlungsfelder zur Sicherung der Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens stehen bereits heute im Fokus der HPA. So waren im Geschäftsjahr 2022 für die HPA insbesondere die Sicherung und der Ausbau einer stabilen Infrastruktur, die Versorgungssicherheit und die Resilienz der physischen und digitalen Infrastruktur des Hafens wichtige Handlungsfelder.

Die im Zuge des Ukraine-Krieges entstandene Energiekrise führte dazu, dass die Aktivitäten für eine **alternative Energieversorgung** an Bedeutung gewonnen haben. Auch im Hamburger Hafen haben die bereits begonnenen Planungen für Produktion, Logistik und Nutzung alternativer Energieträger (insbesondere Wasserstoff) neue Impulse erhalten. So wurde im November bekanntgegeben, dass die Unternehmen Air Products und Mabanaft Deutschlands erstes großes Importterminal für grüne Energie im Hamburger Hafen bauen werden.

Der Hamburger Hafen ist aufgrund seiner Bedeutung Teil der „**Nationalen Kritischen Infrastrukturen**“ (KRITIS). Zur Abwehr von Cyberattacken und zur Steigerung der Resilienz des Gesamtsystems baut die HPA stetig präventive Maßnahmen aus und optimiert reaktive Maßnahmen, um mögliche Ausfälle zumindest in Teilen kompensieren und deren Auswirkungen abmildern zu können.

Grundlegende Aktivitäten der HPA waren auch im Geschäftsjahr 2022 die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sowie die stetige Weiterentwicklung der Leistungen für die Kunden und zahlreichen Stakeholder.

Die HPA handelt stets nach den Grundsätzen ökonomischer, ökologischer und sozialer **Nachhaltigkeit**. Es wird regelmäßig in einem zweijährigen Turnus ein Nachhaltigkeitsbericht nach dem GRI-Standard und nach den Kriterien des DNK und der SDG (Sustainable Development Goals) Agenda 2030 der United Nations erstellt.

1.3 STEUERUNGSSYSTEME

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

Gemäß Satzung erstellt das Controlling quartalsweise Berichte mit Hochrechnungen für das laufende Geschäftsjahr für alle Sparten und Tochtergesellschaften. Darüber hinaus erfolgt

jährlich die Aufstellung eines Wirtschaftsplans für das jeweils kommende Jahr sowie der Mittelfristigen Finanzplanung für weitere fünf Geschäftsjahre.

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

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Der **Gesamtumschlag** im Hamburger Hafen belief sich im Jahr 2022 auf 119,9 Mio. t. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang von -6,8 %.

Im Bereich **Massengut** wurden 36,2 Mio. t umgeschlagen, was einem Rückgang von -8,9 % entspricht. Besonders stark wurde diese Entwicklung durch die flüssigen Massengüter getrieben. Hier lag der Umschlag -15,2 % unter dem Vorjahresniveau, während bei den trockenen Massengütern ein Rückgang von -6,3 % zu verzeichnen ist.

Es wurden außerdem 83,7 Mio. t **Stückgüter** umgeschlagen, davon 82,3 Mio. t in Containern, was einem Rückgang von -5,8 % entspricht. In TEU ausgedrückt wurden -5,1 % weniger **Standardcontainer** als im Jahr 2021 umgeschlagen, insgesamt waren es im Jahr 2022 8,3 Mio. TEU. Lediglich die Kategorie der konventionellen Stückgüter wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 11,2 %. Hier wurden insgesamt 1,4 Mio. t umgeschlagen.

Bei den **Containerverkehren** waren die wichtigsten Handelspartner – wie schon im Vorjahr – die Volksrepublik China, die USA und Singapur. Die Umschlagszahlen für China (inkl. Hongkong) und die USA sind im Jahr 2022 um -3,8 % bzw. -2,1 % auf 2,5 Mio. TEU bzw. 605.000 TEU zurückgegangen. Auch der Umschlag mit Singapur ging leicht um 1,1 % auf 423.000 TEU zurück. Der mit Abstand größte Rückgang bei den Umschlagszahlen betrifft die Russische Föderation. Hier wurden 257.000 TEU weniger als im Jahr 2021 umgeschlagen, was einem Rückgang von -76,2 % entspricht. Der Umschlag von Containern mit Russland war seit dem Sommer 2022 quasi zum Erliegen gekommen. Größere Rückgänge lassen sich auch im Umschlag mit China (-98.000 TEU) und Südkorea (-41.000 TEU) beobachten.

Betrachtet man die **größten Zuwächse** gemessen in absoluten TEU-Zahlen, sind Polen (+58.000 TEU), Finnland (+39.000 TEU) und Marokko (+21.000 TEU) als die wesentlichen Handelspartner zu nennen.

Bei den **Transshipment-Verkehren** wurden im Jahr 2022 2,9 Mio. TEU bewegt, was einem Rückgang von -12,1 % entspricht. Im Bereich der **Hinterlandverkehre** waren es 5,4 Mio. TEU (-0,9 %). Das Verhältnis von 34,9 % Transshipment zu 65,1 % Hinterland hat sich damit gegenüber dem Verhältnis im Vorjahr (38,0 % Transshipment zu 62,0 % Hinterland) in Richtung Hinterland verschoben. Ursache hierfür ist insbesondere der Ukraine-Krieg und der damit verbundene Rückgang der Warenbewegungen in die Gebiete der Russischen Föderation. Der Anteil des Bahnverkehrs im Hinterland lag mit 2,7 Mio. TEU (-2,8 %) bei 50,5 % und damit leicht unter dem Gesamtjahresniveau 2021 (51,0).¹

Bei den Passagierzahlen in der **Kreuzfahrt** war die Entwicklung im Jahr 2022 deutlich positiv. Nachdem es in den Jahren 2020 und 2021 bedingt durch die Corona-Pandemie einen sehr starken Einbruch in diesem Segment gab, folgte im Jahr 2022 eine deutliche Erholung. Insgesamt 785.000 Passagiere wurden für den Betrachtungszeitraum gezählt, was einem Plus von 707,2 % entspricht. Das Vorkrisenniveau von 815.000 Passagieren (2019) ist damit allerdings noch nicht wieder vollständig erreicht.

2.2 GESCHÄFTSVERLAUF

2.2.1 Flächenentwicklung

Der im Vorjahr bereits bestehende Nachfrageüberhang nach Flächen im Hamburger Hafen ist ungebrochen hoch. Insbesondere der zusätzlichen Nachfrage aus dem Segment Erneuerbare Energien kann derzeit kein ausreichend umfängliches Angebot gegenübergestellt werden. Die HPA wird daher weiterhin zwischen Interessenten und den Unternehmen der Hafenwirtschaft vermitteln, um Kooperationen zu ermöglichen. Ziel ist es, bestehenden Unternehmen der Hafenwirtschaft neben der effizienten Nutzung von Flächenreserven auch Möglichkeiten zur Geschäftserweiterung anzubieten.

Die HPA wird weiterhin im Rahmen eines aktiven Hafenmanagements Einfluss auf die nachhaltige Flächennutzung, einen CO₂-neutralen Hafenbetrieb und Investitionen in innovative Technik ausüben.

2.2.2 Entwicklung des Hafengeldes

Die Fracht-Seeschifffahrt entwickelte sich im Jahr 2022 – gemessen in Umschlagtonnen – schwächer als im Vorjahr. Besonders stark entwickelte sich im Vergleich jedoch das Kreuzfahrtgeschäft, während die Binnen- und Hafenschifffahrt sich stabil entwickelte. Die Fahrtgeschifffahrt in diesem Bereich konnte nach Ende von Fahrverboten im Jahr 2021 wieder Fahrt aufnehmen. Insgesamt liegen die Erlöse aus Hafennutzungsentgelten im Jahr 2022 über den Vorjahresergebnissen und über dem Wirtschaftsplan. Mit einer Tarifierungsanpassung von 5 % ab dem 01.02.2023 und der Annahme, dass sich die derzeit eher schlechte makro-ökonomische Lage nicht wesentlich weiter verschlechtert, wird auch für das Jahr 2023 von steigenden Erlösen aus Hafennutzungsentgelten ausgegangen.

2.2.3 Entwicklung der Hafenbahn

Das Transportaufkommen entwickelte sich während des Geschäftsjahres trotz Pandemie und Ukraine-Krieg weitgehend stabil. Während sich zu Anfang des Jahres die positive Entwicklung des Vorjahres fortsetzte, folgte die Transportmenge der Bahn in der zweiten Jahreshälfte der sich leicht abschwächenden Umschlagmenge an den Kaikanten. Positiv ist festzuhalten, dass sich der Modal-Split der Bahn trotz Volatilität stabil über dem erstmals im Vorjahr erreichten Prozentsatz von 50 % entwickelte. Aus operativer Sicht wurde auch der Bahnverkehr durch die Störung der Logistikketten, insbesondere durch im Durchschnitt mehrtägige Seeverkehrsverspätungen, belastet. Dies führte zu erhöhten Aufenthaltszeiten auf dem Infrastrukturnetz der Hafenbahn und logistischen Herausforderungen.

2.2.4 Realisierung des Investitionsprogramms

Trotz der besonderen Herausforderungen des Jahres 2022 konnte das Investitionsprogramm dynamisch fortgeführt werden.

Um die ausschließliche Weiternutzung der **alten Kattwykhubbrücke** als Straßenbrücke zu ermöglichen, wurden umfangreiche Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. Unter anderem mussten die Gleise zurückgebaut und die Stahlbaukonstruktion instandgesetzt werden. Dabei hat die HPA als erster öffentlicher Auftraggeber in Deutschland in einer Projektallianz mit allen beteiligten Partnern erfolgreich zusammengearbeitet. Das Projekt wurde erfolgreich abgeschlossen.

In Finkenwerder hat die HPA gleich zu Beginn des Jahres die Arbeiten für den **Ersatzneubau der Finkenwerder Brücke** begonnen. Im Rahmen des Projektes wurde dabei lärmreduzierender, CO₂-sparender und ressourcenschonender Asphalt verbaut.

Beim **Este-Sperrwerk** standen Zylindertauch und Fahrbahnsanierung an und die **Grevenhofs Schleusenbrücke** wurde grundinstandgesetzt.

¹ Die Zahlen zu den Transshipment- und Hinterlandverkehren basieren teilweise auf vorläufigen Statistiken oder Schätzungen, so dass sich noch Veränderungen ergeben können.

Das **Reinvestitionsprogramm der Hafenbahn** wurde weitgehend planmäßig abgearbeitet. Das Investitionsprojekt Westumfahrung sowie die Instandhaltungsmaßnahmen mussten aufgrund von Personalengpässen in leicht reduziertem Umfang durchgeführt werden, ohne jedoch sicherheitsrelevante Zugeständnisse machen zu müssen. Ende des Jahres wurde zudem der Lückenschluss der Gleisfeldbeleuchtung zwischen den Bahnhofsteilen Dradenau und Mühlenwerder hergestellt.

2.2.5 Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte

Für die Zukunftssicherung des Hamburger Hafens ist die **Fahrinnenanpassung** von Unter- und Außenelbe vor dem Hintergrund eines deutlichen Größenwachstums der im weltweiten Warenverkehr eingesetzten Großcontainerschiffe eines der wesentlichen Meilensteinprojekte. Die Umsetzung des Vorhabens ist bis auf die Fertigstellung der Böschungssicherung des Köhlbrand-Ostufers und die anschließende Herstellung der neuen Solltiefen in Köhlbrand und Süderelbe weitgehend abgeschlossen. Im Januar 2022 konnte die zweite und finale Stufe zur Freigabe der Tiefgangverbesserungen erfolgen. Damit können Großcontainerschiffe grundsätzlich die neuen zulässigen Höchsttiefgänge voll ausschöpfen und den Hamburger Hafen je nach Größenklasse mit einem um 1 m bis 1,9 m höheren Tiefgang anlaufen bzw. wieder verlassen. Im Dezember 2022 wurden die zulässigen Höchsttiefgänge auf der Elbe durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung um 1,0 m reduziert. Mit Unterstützung der HPA werden alle Anstrengungen unternommen, die Einschränkungen schnellstmöglich wieder zurückzunehmen.

Bei der **Köhlbrandbrücke** wird derzeit rechnerisch von einer technischen und wirtschaftlichen Nutzungsdauer bis zum Jahr 2030 ausgegangen. Die enorme Bedeutung der Köhlbrandbrücke für den Hamburger Hafen bedingt die Fertigstellung einer neuen Querung, bevor die bestehende Brücke zurückgebaut werden kann. Im Projekt **Köhlbrandtunnel** wurde die Vorplanung des Tunnels und des Rückbaus der bestehenden Köhlbrandbrücke im Dezember 2022 abgeschlossen. Bis zum Jahr 2025 soll die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erfolgen. Aufgrund der damit verbundenen hohen Investitionssumme und der komplexen baulichen Anforderungen findet weiterhin eine intensive Befassung mit den Ergebnissen der Vorplanung und den weiteren Umsetzungsschritten statt.

Durch das Projekt **Westerweiterung** soll der Hafenstandort Hamburg nachhaltig gestärkt werden. Das Projekt umfasst neben zwei neuen Großschiffsliegeplätzen und einer Flächen-erweiterung ebenfalls die Aufweitung der Zufahrt zum Waltershofer Hafen und die Herstellung eines 600-m-Drehkreises. Die zuständige Genehmigungsbehörde hatte im Dezember 2016 den Planfeststellungsbeschluss erlassen, welcher darauffolgend beklagt wurde. Im Mai 2021 wurden die Klagen abgewiesen. Anschließend wurde in diesem Zusammenhang vom Bundesverwaltungsgericht eine Nichtzulassungsbeschwerde der Revision geprüft und abgewiesen. Somit besteht inzwischen vollziehbares Baurecht für das Vorhaben.

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 entwickelt. In diesem Zusammenhang wurde im 1. Halbjahr 2022 ein Planfeststellungsantrag eingereicht. Mit dem Abschluss des Verfahrens wird zum Ende des 2. Halbjahrs 2023 gerechnet.

Einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Klimaneutralität der Freien und Hansestadt Hamburg leistet die HPA über die Elektrifizierung des Hamburger Hafens mit dem Aufbau von Landstromanlagen. Die Errichtung der Anlagen an den Containerterminals Burchardkai, Tollerort und Eurogate sowie an dem Kreuzfahrtterminal Steinwerder befindet sich in abschließender Bauphase. Am Kreuzfahrtterminal CC1 sowie am Containerterminal Altenwerder wurde die Ausschreibungs- und Vergabephase gestartet. Gleichzeitig kommt der Ausbau der Landstromanlagen an den Binnenschiffsliegeplätzen zügig voran.

Im Förderprojekt **SANTANA** richtet die HPA zusammen mit der DAKOSY AG ein digitales Testfeld im Hamburger Hafen ein. Schwerpunktmäßig sollen die vorhandenen digitalen Netzwerke des öffentlichen Verkehrs- und Infrastrukturmanagements mit denen der privatwirtschaftlichen Logistik zu einem Netzwerk der Netzwerke verknüpft werden. Das mit Beginn des Jahres 2022 gestartete Projekt wird mit Hilfe von sechs miteinander verflochtenen Digitalisierungsmaßnahmen umgesetzt.

Die HPA entwickelt und analysiert gemeinsam mit ihrer Tochtergesellschaft CGH in einem stetigen Prozess mögliche Lösungen zur Optimierung bzw. zum Ausbau weiterer Abfertigungsterminals für Kreuzfahrtschiffe. Ein Baustein dieser Entwicklung ist weiterhin die Realisierung des Neubaus des **Cruise Centers in der HafenCity**. Das Kreuzfahrtterminal wird ein integrierter Bestandteil eines Gebäudekomplexes mit Einkaufszentrum und Hotel innerhalb des südlichen Überseequartiers, das 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 Finanzierungsbereiche sind das Aufwandsvolumen sowie das Jahresergebnis.

2.3.1 Ertragslage

In TEUR	2022	2021	Veränderung
Umsatzerlöse	246.611	228.482	18.129
Aktivierte Eigenleistung	17.348	18.433	- 1.085
Sonstige betriebliche Erträge	241.579	274.833	- 33.254
Materialaufwand	208.824	207.568	1.256
Personalaufwand	155.465	149.626	5.839
Abschreibungen	56.015	56.147	- 132
Sonstiger betrieblicher Aufwand	54.084	56.903	- 2.819
Sonstige Steuern	6.070	6.223	- 153
Zinsergebnis	-15.921	-42.280	26.359
Jahresüberschuss	9.159	3.001	6.158
Verlustvortrag	-32.189	-35.190	-3.001
Bilanzverlust	-23.030	-32.189	9.159

Die **Umsatzerlöse** sind gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 18,1 Mio. EUR gestiegen. Diese positive Entwicklung resultiert insbesondere aus gestiegenen Mieterlösen (5,2 Mio. EUR), Hafenbahn- und Hafengelderlösen (6,4 Mio. EUR) sowie höheren periodenfremden Erlösen (3,4 Mio. EUR). Die periodenfremden Erlöse sind maßgeblich durch Sonder- und Einmaleffekte geprägt.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** umfassen vor allem die öffentlichen Betriebs- und Investitionszuschüsse, deren Rückgang um 33,3 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr insbesondere in Höhe von 36,8 Mio. EUR auf niedrigeren projektbezogenen Investitionszuschüssen beruht. Gleichzeitig sind die Zuschüsse für den laufenden Betrieb um 6,5 Mio. EUR höher als im Vorjahr. Für den Rückgang der Investitionszuschüsse ist insbesondere das im Geschäftsjahr 2021 größtenteils abgeschlossene Projekt „Fahrinnenanpassung“ ursächlich, für das im Geschäftsjahr 2021 noch in erheblichem Umfang Mittel vereinnahmt worden waren. Die Steigerung der betrieblichen Zuschüsse ist durch eine entsprechende Haushaltsveranschlagung begründet.

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten darüber hinaus Erträge aus Zuschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 3,275 Mio. EUR. Nachdem im Geschäftsjahr 2020 aufgrund des coronabedingten Einbruches in der Kreuzfahrtbranche eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 7 Mio. EUR auf den Beteiligungsbuchwert der damaligen Kreuzfahrttochter TEG (heute CGH) vorgenommen wurde, war auf Grundlage des guten Geschäftsergebnisses der CGH im Geschäftsjahr 2022 und der sich nach der mittelfristigen Unternehmensplanung ergebenden Zukunftsaussichten eine anteilige Wertaufholung erforderlich. Da allerdings u. a. aufgrund der weiteren Auswirkungen des Ukraine-Krieges unverändert Unsicherheiten bestehen, ob dieser positive Trend dauerhaft anhält, wurde die Wertaufholung nicht vollständig bis zur Höhe des ursprünglichen Bilanzansatzes durchgeführt.

Aufgrund gestiegener Aufwendungen für Nassbaggerarbeiten (+25,0 Mio. EUR), die nicht im Zusammenhang mit dem Projekt „Fahrrinnenanpassung“ stehen, liegt der **Materialaufwand** bei gleichzeitig rückläufigen projektinduzierten Aufwendungen etwa auf dem Vorjahresniveau.

Die **Abschreibungen** betreffen planmäßige Abschreibungen auf das immaterielle und das Sachanlagemögen.

Der **Personalaufwand** ist grundsätzlich geprägt durch einen gegenüber dem Vorjahr geringeren durchschnittlichen Personalbestand, der vor dem Hintergrund von altersbedingten Abgängen Ausdruck eines angespannten Arbeitsmarktes für Fachkräfte ist. Der gleichwohl gegenüber dem Vorjahr eingetretene Anstieg der Personalaufwendungen um 5,8 Mio. EUR ist zum einen durch reguläre Tarifsteigerungen (1,8 %) verursacht sowie zum anderen durch Aufwandssteigerungen aufgrund der Anpassung der Altersversorgungsverpflichtungen.

Insgesamt liegen die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** rd. 2,8 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres. Dieser Rückgang ergibt sich aus mehreren, teilweise gegenläufigen Einzeleffekten. So entstanden einerseits Aufwandssteigerungen aufgrund von Ausgleichszahlungen für das Naturschutzgebiet Zollenspieker im Zusammenhang mit der Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe (+4,0 Mio. EUR) sowie bei den Unterhaltungsaufwendungen für Grundstücke und Gebäude (+1,4 Mio. EUR). Andererseits ergaben sich gegenüber dem Vorjahr u. a. geringere Aufwendungen im Bereich der Gebühren/Auslagen für das Beweissicherungsverfahren im Zusammenhang mit der Fahrrinnenanpassung (-1,6 Mio. EUR), bei den Schadenersatzleistungen (-1,3 Mio. EUR) und den laufenden IT-Aufwendungen (-0,9 Mio. EUR) sowie im Bereich der periodenfremden Aufwendungen (-1,9 Mio. EUR).

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

Das **Zinsergebnis** ist wesentlich durch den Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen in Höhe von 14,9 Mio. EUR (Vorjahr 45,3 Mio. EUR) geprägt, die insbesondere Pensions- und Beihilfeverpflichtungen betreffen. Die gegenüber dem Vorjahr deutlich geringere Aufzinsung ist auf ein niedrigeres Zinsänderungsergebnis zurückzuführen, da sich im Verlaufe des Geschäftsjahres 2022 der Rechnungszins lediglich geringfügig von 1,86 % per 31. Dezember 2021 auf 1,78 % zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 verändert hat. Im Geschäftsjahr 2021 hatte sich der Rechnungszinssatz hingegen deutlich von 2,3 % (31. Dezember 2020) auf 1,86 % verringert. Darüber hinaus beinhaltet das Zinsergebnis Erträge aus der Aufzinsung langfristiger Pensions- und Beihilfeforderungen in Höhe von 3,7 Mio. EUR (Vorjahr 8,4 Mio. EUR) sowie die Zinsaufwendungen für langfristige Kredite nebst Bürgschaftsprovisionen in Höhe von 6,3 Mio. EUR (Vorjahr 6,7 Mio. EUR).

2.3.2 Finanzlage

In Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung
Darlehensstand	-365,7	-392,3	-26,6
Betriebsmittelkonto	+57,3	+60,2	-2,9
Fremdkapitalquote*	58,8%	58,8 %	unverändert
* [Passiva abzgl. Eigenkapital] / Gesamtkapital			

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

Die Zahlungsfähigkeit der HPA war im Berichtsjahr jederzeit gesichert.

2.3.3 Vermögenslage

In Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung
Anlagevermögen [Mio. EUR]	2.152,4	2.113,0	39,4
Bilanzsumme	2.478,6	2.458,3	20,3
Anlagenintensität	86,9%	86,0%	0,9 %-Punkte
Anlagendeckungsgrad	47,5 %	47,9%	-0,4 %-Punkte
Eigenkapital	1.022,1	1.012,9	9,2
Eigenkapitalquote*	41,2%	41,2%	0,0 %-Punkte
Sonderposten	483,9	474,6	9,3
Rückstellungen	586,2	541,2	450
hiervon Altersvorsorgerückstellungen [Mio. EUR]**	454,8	425,1	29,7
* [Eigenkapital zu Gesamtkapital]			
** Rückstellungen für Pensionen, Ruhegeld, Sterbegeld und Beihilfen			

Im Berichtsjahr erfolgten **Investitionen** in das Anlagevermögen der HPA in Höhe von 100,6 Mio. EUR (Vorjahr 105,4 Mio. EUR).

Der Deckungsgrad des Anlagevermögens durch Eigenkapital zzgl. des Sonderpostens für nicht rückzahlbare Zuschüsse beläuft sich auf 70,0 % (Vorjahr 70,4 %).

2.4 BEURTEILUNG VON GESCHÄFTSVERLAUF UND LAGE DER HPA

In Anbetracht der Auswirkungen der im Geschäftsjahr 2022 abgeschwächten Auswirkungen der Corona-Pandemie und insbesondere des Ukraine-Krieges schätzt die Geschäftsführung sowohl den Geschäftsverlauf 2022 mit einem Jahresüberschuss in Höhe von 9,2 Mio. EUR als auch die Lage der HPA zum 31.12.2022 als positiv ein.

Im Lagebericht des Vorjahres war aufgrund einer geringfügigen Unterfinanzierung für das Geschäftsjahr 2022 ein Jahresfehlbetrag von 2,4 Mio. EUR erwartet worden. Für die Unterdeckung waren erwartete zusätzliche Aufwendungen für Wassertiefeninstandhaltung in der Bundeswasserstraße ursächlich. Dass im Geschäftsjahr 2022 gleichwohl ein Jahresüberschuss in Höhe von 9,2 Mio. EUR erwirtschaftet wurde, hängt mit verschiedenen positiven Sondereffekten zusammen. Zu nennen sind insbesondere eine Steigerung der Umsatzerlöse, Erträge aus Zuschreibungen auf Finanzanlagen sowie positive Zins-effekte im Rahmen der Bewertung der Altersversorgungsverpflichtungen. Die HPA hat die Umsatzerlöse sowie trotz hoher Inflation und Energiekrise das Jahresergebnis im Geschäftsjahr 2022 deutlich steigern können. Allerdings bestehen weiterhin Unsicherheiten, inwieweit der fortdauernde Ukraine-Krieg mit den damit verbundenen Problemen Auswirkungen auf das laufende Geschäftsjahr haben werden.

2.5 NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

2.5.1 Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Ausgewählte Beschäftigtenzahlen

	2022	2021	Veränderung
Personalbestand per 31.12. in FTE	1.717,9	1.745,4	-27,5
Durchschnittlicher Bestand operativer Beschäftigter	1.718,5	1.762,4	-44
Fluktuationsrate	6,1%	4,5%	1,6 %-Punkte

Der Rückgang des **Personalbestandes** per 31.12.2022 um 27,5 FTE ist im Wesentlichen auf die durch den Fachkräftemangel und den demografischen Wandel verursachten Schwierigkeiten zurückzuführen, Personal am Arbeitsmarkt zu gewinnen. Aber nicht nur die Gewinnung von neuem Personal, sondern auch das Halten des bestehenden Personals wird schwieriger. Dies spiegelt sich in einer gestiegenen Fluktuationsrate wider.

Die **Ausbildungsquote** liegt mit 3 % genau auf dem Vorjahresniveau. Die Nachwuchskräftequote ist im Geschäftsjahr von 4,3 % auf 3,9 % zurückgegangen. Der Rückgang ist auf eine geringere Anzahl an dualen Studenten und Trainees zurückzuführen.

Die Geschäftsführung der HPA hat für den **Frauenanteil** für die beiden **Führungsebenen** unterhalb der Geschäftsführung eine Zielgröße von 35 % für die zweite Führungsebene (Spartenleitung) und von 30 % für die dritte Führungsebene (Stabsstellenleitung, oberes Management, Großprojektleitung) zum 31.12.2024 festgelegt. Zum 31.12.2022 betrug der Frauenanteil auf der zweiten sowie auf der dritten Führungsebene jeweils 29 %.

Zum 01.01.2022 nahm das neu implementierte **Diversity Management** seine Arbeit auf. Ziel ist es, die Inklusion und die Vielfalt der Beschäftigten der HPA zu fördern. Der Tätigkeitsschwerpunkt lag im Jahr 2022 auf der Sensibilisierung und Information der Beschäftigten. Hierzu trugen maßgeblich die Einführung des regelmäßig stattfindenden Antidiskriminierungsworkshops „Wir für Vielfalt“ sowie Informationsbeiträge zu den Themen Vielfalt und Inklusion in verschiedenen Veranstaltungsformaten bei. Auch die Gründung des Antirassismusnetzwerks „Respect my Skin“ zählt zu den besonderen Erfolgen im Jahr 2022. Im Geschäftsjahr 2023 gilt es weiterhin für Vielfalt zu sensibilisieren, sie sichtbar zu machen und unter den Beschäftigten verstärkt Verbündete für Vielfalt zu finden und zu beteiligen.

2.5.2 Maßnahmen zum Schutz von Menschen, Natur und Klima²

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

Die HPA verfolgt seit vielen Jahren eine **Klimastrategie**, die mit der Klimaschutzstrategie (Dekarbonisierungsstrategie) und der Klimaanpassungsstrategie aus zwei Säulen besteht. Es geht um die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C, um die Klimawandelfolgen möglichst gering zu halten. Als öffentliches Unternehmen ist die HPA den Zielen der FHH verpflichtet und wird bis zum Jahr 2040 klimaneutral sein. Das bedeutet, dass ein jährlicher zusätzlicher Beitrag zur Senkung der Treibhausgase geleistet werden muss. Dies wird mit dem sukzessiven Ausstieg aus den fossilen Energieträgern und der Senkung des Energieverbrauches durch Effizienzmaßnahmen erreicht. Es konnten seit 1990 etwa 160.000 t CO₂ eingespart werden, was etwa einer 60%igen Minderung entspricht.

² Freiwillige, ungeprüfte Inhalte, die vom Abschlussprüfer kritisch gelesen wurden.

Die Folgen des **Klimawandels** werden über verschiedene Wirkpfade die Geschäftstätigkeit der HPA und die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit des Hafens und seiner Infrastruktur betreffen und beeinträchtigen. Bereits heute reagiert die HPA auf Windereignisse, Meerespiegelanstieg, Trockenheit, Starkregen und Hitze und die damit verbundenen Konflikte.

Die ökologische Transformation des Fuhrparks schreitet in großen Schritten voran. Im Bereich der PKWs sind bereits 72 % der Fahrzeuge E-Fahrzeuge (inkl. Hybriden). Unterstützt wird dies durch die notwendige Infrastruktur in Form von 87 Ladesäulen. Im Vergleich zum Jahr 2012 resultiert dies in einer Reduktion der relativen Emissionen (Stickoxide, Feinstaub, CO₂ g/kWh) in Höhe von 15 %.

Die Hamburg Port Authority hat den Vertrag für **Hamburgs Stadtgrün** unterzeichnet und verpflichtet sich, im Sinne der Drucksache die Wertigkeit der Grünflächen zu monitoren und ggf. zu steigern.

3. PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

3.1 PROGNOSEBERICHT

3.1.1 Entwicklung Marktumfeld

Das Jahr 2022 war vor allem geprägt durch den **Angriffskrieg** der Russischen Föderation gegen die Ukraine, dessen Folgen, insbesondere bei der Energieversorgung, weitreichend spürbar sind und uns auch in das Jahr 2023 begleiten.

Aktuelle **Konjunkturprognosen** rechnen mit einer Rezession für Deutschland und einer weiterhin hohen Inflationsrate im Winter 2022/2023 bis weit in das Jahr 2023 hinein. Die Prognosen für das Jahr 2023 gehen von einem Rückgang der Wirtschaftsleistung um 0,1 % aus. Die Inflationsrate von 7,9 % im Jahr 2022 soll zwar im Jahr 2023 auf 6,4 % sinken, aber damit immer noch auf einem hohen Niveau bleiben. Erst ab der zweiten Jahreshälfte 2023 wird mit einer Abnahme der Inflation und einer Erholung der Wirtschaftskraft gerechnet. Für das Jahr 2024 wird von einem Wirtschaftswachstum von 1,6 % ausgegangen. Auch die Preissteigerungsrate sollte sich dann wieder normalisieren.³

Der **wichtigste Einzelmarkt** für den Hamburger Hafen ist die **Volksrepublik China**. In China hat die Regierung Ende 2022 eine Kehrtwende in ihrer bisher sehr strikten Corona-Politik vollzogen. Viele Maßnahmen wurden gelockert bzw. sind entfallen. In der Folge wird mit positiven Effekten auf die chinesische Wirtschaft im Jahr 2023 gerechnet, für die ein Wachstum von 4,5 % erwartet wird, gefolgt von 4,8 % im Jahr 2024.⁴ Diese Entwicklung wird vermutlich auch Deutschland und insbesondere dem Hamburger Hafen zugutekommen.

Für die **Vereinigten Staaten von Amerika** als dem zweitwichtigsten Markt für den Hamburger Hafen werden Wachstumsraten von 0,9 % im Jahr 2023, gefolgt von 1,5 % in den darauffolgenden Jahren prognostiziert.⁵ Auch hier wird die langsame Erholung im Jahr 2023 die positive Entwicklung in Deutschland und im Hamburger Hafen voraussichtlich begünstigen.

Insgesamt ist aufgrund der angespannten geopolitischen Lage und des erheblichen Wettbewerbsdrucks mit anderen Häfen der Nordrange dennoch davon auszugehen, dass sich die **Umschlagszahlen** im Hamburger Hafen im Jahr 2023 im Vergleich zum abgelaufenen Jahr eher rückläufig entwickeln. Erst zum Jahresende 2023 werden steigende Umschlagsmengen und eine positive Entwicklung auch für das Jahr 2024 erwartet.

³ Quelle: ifo Konjunkturprognose Winter 2022.

⁴ Quelle: ifo Konjunkturprognose Winter 2022.

⁵ Quelle: ifo Konjunkturprognose Winter 2022.

Der weitere Verlauf des **Ukraine-Krieges** bleibt ungewiss. Da eine baldige Entspannung aktuell nicht abzusehen ist, wird auch das Jahr 2023 von den Auswirkungen des Krieges geprägt sein. Sofern die westlichen Staaten ihre Wirtschaftssanktionen gegenüber Russland beibehalten, wird der Umschlag mit Russland im Hamburger Hafen noch weiter zurückgehen bzw. vollständig zum Erliegen kommen. Gleichzeitig könnte eine Eskalation des Konflikts weitere Folgen für die Wirtschaft in Deutschland und insbesondere für den Hamburger Hafen haben.

Ein weiteres Risiko könnte sich aus der Situation zwischen **Taiwan** und der Volksrepublik China ergeben. Im Falle einer Verschärfung des Konflikts könnten die Beziehungen zwischen Deutschland und China leiden. Inwieweit dies zu einem Rückgang des Handels mit China führen würde, bleibt schwierig zu prognostizieren. Die starke Abhängigkeit der deutschen Wirtschaft von China lässt andauernde Wirtschaftssanktionen größeren Ausmaßes gegenüber China unrealistisch erscheinen. Allerdings könnten auch kurzfristige Störungen des Handels deutlich spürbare Auswirkungen auf den Hamburger Hafen haben.

Die sich abzeichnende Beteiligung der Reederei COSCO am **HHLA-Containerterminal Tollerort** würde langfristig Ladung an den Hamburger Hafen binden und dafür sorgen, dass Hamburg bei der Planung zukünftiger Liniendienste von COSCO bevorzugt berücksichtigt wird.

Die **Fahrrinnenanpassung** der Elbe, die mit der Freigabe der zweiten Stufe des Ausbaus am 24.01.2022 weitestgehend abgeschlossen wurde, stärkt langfristig die Position des Hamburger Hafens. Für die weitere Wettbewerbsfähigkeit des Hafens ist es unerlässlich, auch die größten Containerschiffe in die Lage zu versetzen, den Hafen anzulaufen. Damit dies auch in Zukunft möglich ist, werden alle Anstrengungen unternommen, um die im Dezember 2022 veranlasste Einschränkung der zulässigen Höchsttiefgänge durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wieder zurückzunehmen.

Der Hamburger Hafen steht im **Wettbewerb** zu anderen Häfen in der Nordrange. Allen voran sind hier Rotterdam und Antwerpen zu nennen, die in den vergangenen Jahren den Vorsprung auf Hamburg ausbauen konnten. Für die Entwicklung in Hamburg gewinnen aber auch Häfen in anderen Teilen Europas immer mehr an Relevanz. Die polnischen Ostseehäfen werden massiv ausgebaut und könnten direkte Liniendienste an sich binden, was Feeder-Verkehre über Hamburg dauerhaft gefährden könnte. Die Häfen im Mittelmeer bauen unter anderem mithilfe von Investitionen aus China und durch Reedereibeteiligungen insbesondere ihre Bahninfrastruktur aus und ermöglichen somit eine direkte Versorgung von Ungarn, Österreich, der Slowakei und der Tschechischen Republik. Dies steht in direkter Konkurrenz zu der guten bestehenden Bahnanbindung von Hamburg in diese Regionen.

3.1.2 Wirtschaftsplanung

Das Konzerncontrolling der HPA hat in enger Abstimmung mit dem Executive Board den **Planungsprozess** für den Wirtschaftsplan 2023 Mitte des Jahres 2022 mit einer Planungsklausur begonnen und durch gezielte Planungsvorgaben an die verschiedenen Unternehmensbereiche und Tochterunternehmen gesteuert. Die Vorgaben haben sich insbesondere sowohl auf die beschriebene volatile gesamtwirtschaftliche Situation als auch auf die finanzielle Lage des zum Planungszeitpunkt noch im Entwurf vorliegenden Doppelhaushaltes 2023/2024 ausgerichtet.

Zu dem weiterhin schwierigen Markt- und Wettbewerbsumfeld kommen für das Jahr 2023 noch erhebliche Unsicherheiten hinzu, die sich aus dem Ukraine-Krieg und der damit drohenden Rezession ergeben. Eine mögliche Inflationsentwicklung wurde entgegen der Meinung der führenden Wirtschaftsforschungsinstitute in dieser Planung konservativ mit 5 % angesetzt und muss daher einem kontinuierlichen Monitoring unterzogen werden. Erwartete Steigerungen bei den Personalaufwendungen resultieren aus einer angenommenen 3%igen Tarifsteigerung (zzgl. 1 % für Strukturkosten) sowie aus Aufwendungen für die Altersversorgungsverpflichtungen. Der geplante Zinsaufwand beruht ebenfalls vor allem

auf Pensionslasten sowie einer steigenden Belastung durch Fremdkapitalzinsen, die auf die Fortführung der Ersatz- und Ausbauinvestitionen zurückzuführen ist. Im Jahr 2023 sollen mit einem **Investitionsvolumen** in Höhe von 244 Mio. EUR der Ausbau und die Entwicklung des Hamburger Hafens, die Grundinstandsetzung sowie die Erneuerung bestehender Infrastrukturanlagen weiter vorangetrieben werden.

Aufgrund einer Unterfinanzierung im Finanzierungsbereich Public wird für das Jahr 2023 ein **Jahresfehlbetrag** von 3,6 Mio. EUR geplant. Die Unterdeckung ist hauptsächlich durch zusätzliche Aufwendungen für Wassertiefeninstandhaltung in der Bundeswasserstraße und Energiekostensteigerungen verursacht.

In der **Mittelfristigen Finanzplanung**, die dem Aufsichtsrat im Dezember 2022 zur Kenntnis gegeben wurde, ist die öffentliche Finanzierung mit den bislang geplanten Beträgen fortgeschrieben worden. Dies führt in den Planjahren 2024 ff. zu einer Unterdeckung im Finanzierungsbereich Public. Weitere Auswirkungen der kriegerischen Handlungen auf dem Staatsgebiet der Ukraine auf die weitere weltwirtschaftliche Entwicklung und damit auch auf die HPA konnten in den der Mittelfristigen Finanzplanung zugrunde liegenden Annahmen nur bedingt berücksichtigt werden.

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 bei einer Abhängigkeit von der Entwicklung des Welthandels in der 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 steigende Verkehrsmengen sowie die durch die Großcontainerschiffe verursachten Verkehrsspitzen zu besonderen Herausforderungen 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 nach der erfolgreichen Umsetzung der Fahrrinnenanpassung für die tideabhängige Fahrt mit Tiefgängen bis zu 14,5 Metern insbesondere die regelmäßig erforderliche Wassertiefenunterhaltung eine entscheidende Rolle. Der natürliche Sedimenteintrag aus dem Oberlauf der Elbe und der Nordsee führt zu Eintreibungen, die – wie in anderen Tidehäfen auch – durch regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen 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 neun Jahre anhaltenden schlechten Abflussverhältnisse haben zu einem erheblichen Anstieg der Sedimentation und der nautisch erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen im Hamburger Hafen geführt. Die ungünstigen natürlichen Rahmenbedingungen können durch die Auswirkungen des Klimawandels verstärkt werden.

Die Sicherung ausreichender Verbring- und Austragsmöglichkeiten für die Sedimente ist existenzielle Voraussetzung, um die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens sicherstellen zu können. Die bislang bestehenden Möglichkeiten der Verbringung zur Tonne E3 in der Nordsee (limitierte Mengen, zeitliche Befristung, Umweltauflagen) sowie auf Hamburger Gebiet bei Neßsand (ökologische Ausschlusszeiten, Kreislaufbewirtschaftung) sind im Hinblick auf sich verändernde natürliche Randbedingungen und lokal gesteigerte Unterhaltungsanforderungen nach dem Fahrinnenausbau nicht mehr ausreichend. Daher wurden nun auch zwei Verbringstellen des Bundes in der Tide- bzw. Außenelbe anteilig für Baggergut aus der Delegationsstrecke erfolgreich geprüft und mitgenutzt. Ergänzend wurde eine Verbringstelle auf Hamburger Gebiet in der Außenelbe planerisch vorbereitet, um so vorerst für temporäre Spitzenbedarfe ein adaptives Unterhaltungsmanagement realisieren zu können. Ob tragfähige Alternativen oder aber die Hamburger Außenelbe künftig als weitere Verbringstelle genutzt werden, ist Gegenstand weiterer, in enger Abstimmung und Kooperation mit den Nachbarländern und dem Bund durchzuführender Prüfungen.

Für die Entsorgung von höher belastetem Baggergut, das nicht im Gewässer umgelagert werden kann, steht seit dem Jahr 2020 ausschließlich die Deponie Feldhofe auf Hamburger Landesgebiet zur Verfügung. Eine Kapazitätserhöhung auf gleicher Fläche wurde planerisch vorbereitet und befindet sich im Planfeststellungsverfahren.

Schiffsgrößenentwicklung

Aufgrund der zunehmenden Megaschiffsanläufe 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 und volkswirtschaftliche Verluste für den Standort Hamburg 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 die Simulationen vor Großschiff-Erstanläufen. Durch vielfältige Maßnahmen, wie die stetige operative, technische und personelle Optimierung der Nautischen Zentrale, wird diesem Risiko ebenfalls entgegengesteuert.

Auch in der mittelfristigen Perspektive ergibt sich das Risiko der Abwanderung von Liniendiensten und drohender Einnahmeverluste für die HPA, wenn die Entwicklung der Infrastruktur im Hafen nicht mit der Schiffsgrößenentwicklung der kommenden Jahre Schritt hält. Als wichtige Maßnahmen sind hier die Köhlbrandquerung und die Erweiterung der Zufahrt zum Waltershofer Hafen anzusehen. Aufgrund der Laufzeit solcher Infrastrukturprojekte bis zu ihrer Realisierung sind notwendige Entscheidungen zur Finanzierung und Umsetzung möglichst zeitnah herbeizuführen.

Baulicher Zustand der Kaimauern und relevanter Assetklassen

Das Projekt „Zustandsbewertung Kaimauern“ hat bis Ende 2021 schrittweise den baulichen Zustand durch eine strukturierte Bauwerksprüfung erfasst. Ziel des Projektes war es, in einer ersten Phase erstmalig eine Übersicht über den technischen Zustand der wichtigsten Kaimauern zu erhalten, um im Anschluss daran in einer zweiten Phase die Auswirkungen veränderter nautischer (z. B. aufgrund von Schiffsgrößen) und hydrologischer (z. B. aufgrund des Tidenhubs) Rahmenbedingungen der letzten Jahrzehnte statisch zu bewerten. Die Phase 2 der statischen Bewertung soll im Jahr 2023 abgeschlossen werden.

Finanzierung

In der vorliegenden Mittelfristigen Finanzplanung 2023–2028 konnte die auskömmliche Finanzierung des Finanzierungsbereiches Public gemäß der Drucksache 21/17908 „Neustrukturierung Hafenmanagement“ weiterhin nicht vollständig umgesetzt werden.

Mit der Haushaltsveranschlagung 2023/2024 ist es jedoch erstmalig gelungen, signifikante Steigerungen der Betriebsmittel zu erreichen. Dieser wichtige Schritt wird leider durch die aktuellen erheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen des Ukraine-Konfliktes überlagert, so dass in der mittelfristigen Perspektive vorerst weiterhin eine Unterfinanzierung des Finanzierungsbereiches Public zu verzeichnen ist.

Für die Projektbedarfe im Finanzierungsbereich Public sind in der mittelfristigen Perspektive in Summe genügend finanzielle Finanzmittel in den jeweiligen Haushaltsjahren veranschlagt. Es scheinen 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 und insbesondere auch für die Finanzierung notwendiger umfangreicher Investitionen im Finanzierungsbereich Commercial in den kommenden Jahren. Zusätzliche Risiken ergeben sich aus Bestandskrediten, deren Vertragsklauseln entsprechende Regeln enthalten.

Ukraine-Krieg

Im Februar 2022 hat Russland die Ukraine angegriffen. Unter anderem durch Sanktionsmaßnahmen der EU, eine Reorganisation der Lieferketten etc. ergaben sich in der Folge negative Auswirkungen auf die weltwirtschaftliche Entwicklung. Nachdem die HPA bereits im Jahr 2022 erhebliche Kostensteigerungen zu verzeichnen hatte, die durch positive Effekte in weiten Teilen noch kompensiert werden konnten, ist durch diese Entwicklung erneut eine Finanzierungslücke im öffentlichen Bereich entstanden.

Für das Jahr 2023 prognostiziert der Sachverständigenrat für Wirtschaft in seinem Jahresgutachten 2022/2023 für Deutschland eine Inflationsrate von 7,4 %. Dadurch ergeben sich Auswirkungen u. a. auf Treibstoff-, Material- und Energiekosten. Für die HPA könnten sich hieraus je nach tatsächlichem Verlauf im Geschäftsjahr 2023 Risiken oder auch Chancen gegenüber den Planannahmen ergeben.

Cyberkritikalität

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 eine kritische Zeitdauer 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, u. a. Netzwerkzugangsschutz, Awareness-Kampagnen zur Sensibilisierung der Beschäftigten (zum Beispiel zu Phishing-Mails) oder ausschließliche Zulassung von sicheren Anwendungen, um die Gefahren von Cyberangriffen zu reduzieren.

Risiken in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten

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

Gesamtbild der Risikolage

Die Corona-Pandemie hatte im Geschäftsjahr 2022 nur noch geringfügige Auswirkungen auf die HPA. Durch vorausschauendes Agieren und rechtzeitiges Reagieren hat die HPA mögliche Gefahren abgewendet. Das Finanzierungsrisiko, Risiken bezüglich der Infrastruktur im Hafen sowie die sich verschärfenden Wettbewerbsbedingungen stellen nach wie vor die bedeutendsten Themen dar. Außerdem haben geopolitische Krisen, wie der Krieg in der Ukraine, einen gesteigerten Einfluss. Geänderte Lieferketten, Veränderungen in der weltwirtschaftlichen Entwicklung sowie eine höhere Inflationsrate wirken sich auf den Hamburger

Hafen und damit möglicherweise auch auf die HPA aus. Keines der einzelnen Risiken ist für die HPA bestandsgefährdend.

3.2.3 Chancenbericht

Fahrrinnenanpassung

Durch den Fahrrinnenausbau ist gewährleistet, dass die weltweit größten Containerschiffe den Hamburger Hafen zu wirtschaftlich attraktiven Bedingungen bedienen können, so dass das Umschlagsvolumen deutlich gesteigert werden kann. Die Umsetzung des Vorhabens ist bis auf die Fertigstellung der Böschungssicherung des Köhlbrand-Ostufers, die ökologische Ausgleichsmaßnahme im Bereich Zollenspieker und einzelne Restarbeiten weitgehend abgeschlossen. Nach dem planmäßigen Abschluss der Baggerarbeiten für die Fahrrinnenanpassung konnte die zweite und abschließende Freigabestufe Anfang 2022 erfolgen, so dass nunmehr auch Containerschiffe je nach Größenklasse mit einem um 1 mbis zu 1,9 m höheren Tiefgang den Hamburger Hafen bedienen können. Aufgrund entsprechender Unterhaltsdefizite in seinem Zuständigkeitsbereich musste der Bund die zulässigen Höchsttiefgänge vorübergehend wieder reduzieren. Diese entsprechen nunmehr der ersten Freigabestufe, so dass Containerschiffe den Hafen derzeit mit einem um bis zu 0,9 m erhöhten Tiefgang bedienen können. Der Bund arbeitet mit aktiver Unterstützung der HPA durch einen verstärkten Baggereinsatz an einer möglichst raschen Rücknahme der Tiefgangreduktion.

Digitaler Wandel & Personalverfügbarkeit

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, u. a. durch erhöhte Integration von digitalen Tools in den Arbeitsalltag, wird für die HPA eine Steigerung der Effizienz bedeuten. Diese Modernisierung der Arbeitsstrukturen führt möglicherweise auch zu einer höheren Attraktivität als Arbeitgeber auf dem Arbeitsmarkt und könnte eine Chance für die Gewinnung von Fachkräften bedeuten.

Hamburg, 4. März 2023

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Friedrich Stuhmann
Geschäftsführung

ZAHLEN

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis
31. Dezember 2022, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	2022	2021
1. Umsatzerlöse	246.610.876,23	228.481.703,86
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	17.348.521,64	18.432.653,26
3. Sonstige betriebliche Erträge	241.578.951,28	274.832.725,96
	505.538.349,15	521.747.083,08
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.145.308,24	10.691.797,53
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	199.678.455,73	196.875.868,25
	208.823.763,97	207.567.665,78
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	113.962.951,13	117.128.159,66
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	41.502.088,66	32.497.784,07
	155.465.039,79	149.625.943,73
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	56.015.091,58	56.146.526,78
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	54.084.019,88	56.902.800,36
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4.440.072,34	9.760.561,32
10. Ergebnis nach Steuern	15.229.182,66	9.224.331,14
11. Sonstige Steuern	6.069.841,91	6.223.826,05
12. Jahresüberschuss	9.159.340,75	3.000.505,09
13. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-32.189.062,07	-35.189.567,16
14. Bilanzverlust	-23.029.721,32	-32.189.062,07

ZAHLEN

Bilanz

Bilanz zum 31. Dezember 2022, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

AKTIVA

In EUR	31.12.2022	31.12.2021
A Anlagevermögen		
I Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	10.246.168,71	13.071.045,83
2. Geleistete Anzahlungen	18.528.235,56	7.931.004,39
	28.774.404,27	21.002.050,22
II Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.469.229.592,24	1.473.636.370,57
2. Technische Anlagen und Maschinen	422.001.436,17	439.570.648,54
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.947.145,03	12.445.388,83
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	164.395.657,52	110.740.822,65
	2.066.573.830,96	2.036.393.230,59
III Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	21.341.781,52	18.066.781,52
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	35.688.166,65	37.476.407,97
3. Beteiligungen	15.357,73	20.907,73
	57.045.305,90	55.564.097,22
	2.152.393.541,13	2.112.959.378,03
B Umlaufvermögen		
I Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.560.437,78	3.020.862,16
II Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.727.091,68	20.297.181,84
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	304.229.183,86	311.525.653,47
3. Sonstige Vermögensgegenstände	5.366.255,05	9.195.215,05
	321.322.530,59	341.018.050,36
III Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	96.946,33	70.373,45
	324979914,7	344.109.285,97
C Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	1.234.083,93	1.193.145,40
	2.478.607.539,76	2.458.261.809,40

PASSIVA

In EUR	31.12.2022	31.12.2021
A Eigenkapital		
I Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II Kapitalrücklage	895.133.454,82	895.133.454,82
III Bilanzverlust	-23.029.721,32	-32.189.062,07
	1.022.103.733,50	1.012.944.392,75
B Sonderposten		
Sonderposten aus Investitionszuschüssen	483.949.320,19	474.617.001,08
C Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	419.468.774,00	391.815.204,00
2. Sonstige Rückstellungen	166.713.804,73	149.359.865,05
	586.182.578,73	541.175.069,05
D Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	365.694.601,57	392.304.442,43
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.849.088,04	21.958.122,93
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	7.254.517,45	4.290.309,63
4. Sonstige Verbindlichkeiten	6.224.900,74	5.814.905,34
	381.023.107,80	424.367.780,33
E Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	5.348.799,54	5.157.566,19
	2.478.607.539,76	2.458.261.809,40

ZAHLEN

Anlagenspiegel

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 2022, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	Anschaffungs- oder Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2022	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2022
I Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	81.333.709,25	1.077.856,20	0,00	1.147.956,01	83.559.521,46
2. Geleistete Anzahlungen	7.931.004,39	11.789.557,93	43.272,52	-1.149.054,24	18.528.235,56
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	89.264.713,64	12.867.414,13	43.272,52	-1.098,23	102.087.757,02
II Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.591.095.006,56	9.689.512,16	440.562,39	3.461.220,96	1.603.805.177,29
2. Technische Anlagen und Maschinen	833.895.803,20	5.345.927,84	5.354.527,20	9.070.322,58	842.957.526,42
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	47.892.997,69	2.266.716,29	1.236.120,95	347.813,01	49.271.406,04
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	110.740.822,65	70.460.016,73	3.926.923,54	-12.878.258,32	164.395.657,52
Summe Sachanlagen	2.583.624.630,10	87.762.173,02	10.958.134,08	1.098,23	2.660.429.767,27
III Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.066.781,52	0,00	0,00	0,00	25.066.781,52
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	37.476.407,97	0,00	1.788.241,32	0,00	35.688.166,65
3. Beteiligungen	45.672,73	0,00	5.550,00	0,00	40.122,73
Summe Finanzanlagen	62.588.862,22	0,00	1.793.791,32	0,00	60.795.070,90
Summe Anlagevermögen	2.735.478.205,96	100.629.587,15	12.795.197,92	0,00	2.823.312.595,19

Abschreibungen							
Stand 01.01.2022	laufendes Geschäftsjahr	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen	Stand 31.12.2022	Buchwert 31.12.2022	Buchwert 31.12.2021
68.262.663,42	5.050.689,33	0,00	0,00	0,00	73.313.352,75	10.246.168,71	13.071.045,83
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18.528.235,56	7.931.004,39
68.262.663,42	5.050.689,33	0,00	0,00	0,00	73.313.352,75	28.774.404,27	21.002.050,22
117.458.635,99	17.293.064,06	81.129,00	-94.986,00	0,00	134.575.585,05	1.469.229.592,24	1.473.636.370,57
394.325.154,66	29.561.493,40	3.025.543,81	94.986,00	0,00	420.956.090,25	422.001.436,17	439.570.648,54
35.447.608,86	4.109.844,79	1.233.192,64	0,00	0,00	38.324.261,01	10.947.145,03	12.445.388,83
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	164.395.657,52	110.740.822,65
547.231.399,51	50.964.402,25	4.339.865,45	0,00	0,00	593.855.936,31	2.066.573.830,96	2.036.393.230,59
7.000.000,00	0,00	0,00	0,00	3.275.000,00	3.725.000,00	21.341.781,52	18.066.781,52
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	35.688.166,65	37.476.407,97
24.765,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.765,00	15.357,73	20.907,73
7.024.765,00	0,00	0,00	0,00	3.275.000,00	3.749.765,00	57.045.305,90	55.564.097,22
622.518.827,93	56.015.091,58	4.339.865,45	0,00	3.275.000,00	670.919.054,06	2.152.393.541,13	2.112.959.378,03

SONSTIGE ANGABEN

Anhang

Anhang zum Jahresabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

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 mit der folgenden Ausnahme den Vorjahresgrundsätzen:

Konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten werden in der Bilanz – auch wenn sie gleichartig und -fristig sind – nicht mehr saldiert ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden angepasst.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt. Das Geschäftsjahr der HPA entspricht dem Kalenderjahr.

2. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend planmäßig linear abgeschrieben. Hierbei liegen die Nutzungsdauern zwischen 3 und 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 dauerhaften Wertminderungen werden außerplanmäßig Abschreibungen vorgenommen.

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte, städtische Gebäude und sonstige von der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) übernommene Anlagen, für die keine historischen Restbuchwerte ermittelt werden konnten, sind zum 1. Oktober 2005 auf der Grundlage von Ertrags- und Vergleichswerten bewertet worden. Das Grundvermögen unterliegt aufgrund gesetzlicher Vorschriften dem Verbot der Beleihung und Veräußerung. Das Ertragswertverfahren wurde insbesondere für vermietete Flächen mit und ohne Kaimaueranschluss sowie für die nicht vermieteten, aber vermietbaren Flächen angewendet. Für sonstige Flä-

chen 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 den Anschaffungskosten (i. d. R. mit dem Nominalwert) bzw. zum Barwert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

Liquide Mittel sind zum Nennwert bewertet worden.

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

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

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

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

Der Rechnungszinssatz basiert wie im Vorjahr – entsprechend der gesetzlichen Regelung in § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB – auf dem von der Deutschen Bundesbank ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre in Höhe von 1,78 % (im Vorjahr: 1,86 %).

Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre ergibt sich zum 31. Dezember 2022 im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 30.370 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- oder -entlastungen.

Aufgrund von Bewertungsunterschieden bestehen im Anlagevermögen und 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 als Anlage zum Anhang dargestellt.

Die Finanzanlagen beinhalten Anteile an folgenden verbundenen Unternehmen:

HPA Polder Hamburg GmbH (HPG)

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25 TEUR, von dem 100 % von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2022 beträgt 38 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 beträgt 9 TEUR.

CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, Hamburg (CGH) (ehemals CGH Terminaleigentums-gesellschaft mbH, Hamburg)

Das Stammkapital beträgt 25 TEUR, von dem 100 % von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2022 beträgt 8.476 TEUR, der Gewinn des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 beträgt 4.003 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 2022 beträgt 44 TEUR, der Fehlbetrag des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 beträgt 1 TEUR.

Flotte Hamburg GmbH & Co. KG, Hamburg (FLH)

Kommanditistin ist die HPA mit einer Kommanditeinlage von 100 TEUR. Komplementärin ist die FLHV, ohne am Vermögen der Gesellschaft beteiligt zu sein. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2022 beträgt 16.437 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 beträgt 442 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 2022 EUR 210 Mio.) und abgezinst (Stand der Abzinsung am 31. Dezember 2022 EUR 116 Mio.).

In TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.727	20.297
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	304.229	311.526
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	202.959	203.473
Sonstige Vermögensgegenstände	5.366	9.195
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	321.322	341.018
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	202.959	203.473

Der Bilanzposten Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen betrifft mit 96.133 TEUR (im Vorjahr 112.123 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie mit 208.096 TEUR (im Vorjahr 199.403 TEUR) sonstige Forderungen. In den genannten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Verbundbereich sind wie oben erläutert 94.010 TEUR (im Vorjahr 94.483 TEUR) abgezinste Forderungen aus der langfristigen Vermietung von vier Kaimauern enthalten. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen (ohne Freie und Hansestadt Hamburg) betragen 11.876 TEUR (im Vorjahr 2.278 TEUR) und betreffen maßgeblich das Cash-Pooling.

Eigenkapital

In TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	895.133	895.133
davon Kapitalentnahme	0	-6.916
Bilanzverlust	-23.030	-32.189
davon aus Jahresergebnis	9.159	3.001
Eigenkapital	1.022.103	1.012.944

Sonderposten aus Investitionszuschüssen

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

Rückstellungen

In TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	419.469	391.815
Rückstellungen für den Personalbereich	55.956	54.216
Andere sonstige Rückstellungen	110.758	95.144
davon für ausstehende Rechnungen	16.742	15.230
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	3.462	3.462
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	44.587	42.745
davon Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	23.145	24.586
Gesamtbetrag der Rückstellungen	586.183	541.175

Für die *Pensionsrückstellungen* wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Dabei wurde ein Zinssatz von 1,78 % sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 3,0 % im Jahr 2023 sowie für die Folgejahre von 2,0 % zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 3,0 % im Jahr 2023, danach 2,0 % 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. Deutscher Bundesbank angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

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

Die Rückstellung für *Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut* betrifft eine langfristige Nachsorgeverpflichtung für die Schlickdeponien der HPA (44.587 TEUR).

Verbindlichkeiten

In TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	365.694	392.304
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	17.534	23.219
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	83.009	88.834
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	265.151	280.251
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.849	21.958
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	1.849	21.958
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	7.255	4.290
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	7.255	4.290
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	6.225	5.815
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	6.225	5.815
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	381.023	424.367
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	32.863	55.282
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	83.009	88.834
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	265.151	280.251

Der Bilanzposten Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen enthält mit 5.627 TEUR (im Vorjahr 1.956 TEUR) Verbindlichkeiten aus dem Verrechnungsverkehr sowie mit 1.627 TEUR (im Vorjahr 2.335 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind mit 1.265 TEUR (im Vorjahr 1.252 TEUR) noch abzuführende Lohnsteuern sowie mit 36 TEUR (im Vorjahr 39 TEUR) Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

Es bestehen keine durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besicherten Verbindlichkeiten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

In TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	40.081	41.632
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	22.655	19.773
Bestellobligos	284.675	260.925
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	40.210	41.914
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	364.966	344.471

4. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

Gliederung der Umsatzerlöse

In TEUR	2022	2021
Mieterlöse Flächen	86.448	80.816
Mieterlöse Kaimauern	16.718	16.560
Sonstige Mieterlöse	12.932	13.549
Gesamtmieterlöse	116.098	110.925
Hafenentgelte	58.839	56.332
Hafenbahnerlöse	34.226	30.348
Elbtunnel-/Brückenentgelte	466	469
Gebühren	4.727	2.611
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	24.191	23.137
Periodenfremde Umsatzerlöse	8.064	4.660
Summe der Umsatzerlöse	246.611	228.482

Mieterlöse Kaimauern

Die Mieterlöse für Kaimauern in Höhe von 16.718 TEUR (im Vorjahr 16.560 TEUR) enthalten neben laufenden Mieten für Kaimauern von 13.454 TEUR (im Vorjahr 13.442 TEUR) einen Betrag in Höhe von 3.264 TEUR (im Vorjahr 3.118 TEUR) für die Aufzinsung der erläuterten Forderung aus der Vermietung von vier Kaimauern mit Übergang des wirtschaftlichen Eigentums auf den Mieter über die Vertragslaufzeiten. Der Ausweis der Aufzinsungsbeträge erfolgt aus Gründen einer übersichtlichen Darstellung unter den Umsatzerlösen.

Die periodenfremden Umsatzerlöse betreffen mit 5.162 TEUR Staffelmieteträge für Vorjahre aus der langfristigen Vermietung von Kaimauern sowie mit 1.670 TEUR periodenfremde Betriebskosten, die ebenfalls Vorjahre betreffen.

Auflösung/Einstellung Sonderposten aus Investitionszuschüssen

Im Geschäftsjahr wurden 29.056 TEUR (im Vorjahr 47.726 TEUR) dem Sonderposten für erhaltene Investitionszuschüsse zugeführt, während ertragswirksam 19.724 TEUR (im Vorjahr 19.219 TEUR) aufgelöst wurden.

Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen werden insbesondere öffentliche Zuschüsse für Einzelmaßnahmen der allgemeinen Infrastruktur ausgewiesen, die insbesondere wegen des im Vorjahr erfolgten weitgehenden Abschlusses des Projektes „Fahrrinnenanpassung“ gesunken sind.

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Neben den o. g. periodenfremden Umsatzerlösen sind darüber hinaus periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 2.592 TEUR angefallen. Periodenfremde Aufwendungen sind aufgrund von Verlusten bei dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens in Höhe von 6.642 TEUR angefallen. Im Jahresabschluss 2021 waren die Pensionsrückstellungen mit Hilfe eines versicherungsmathematischen Prognosegutachtens durch Fortschreibung des Vorjahres-Wertansatzes auf Ebene eines Kollektivs bewertet worden. Aus der Anpassung der Werte des Prognosegutachtens an die Werte des nach Ende des Jahresabschlusserstellungszeitraums vorgelegten endgültigen Gutachtens 2021 ergab sich im Geschäftsjahr 2022 ein periodenfremder Aufwand in Höhe von TEUR 951. Weitere periodenfremde Aufwendungen belaufen sich auf 861 TEUR und betreffen im Wesentlichen die Korrektur von in Vorjahren erfolgten Abgrenzungen für erwartete Zuwendungen.

Personalaufwand

Im Posten „Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung“ sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 17.594 TEUR (im Vorjahr 10.768 TEUR) enthalten.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die Zinserträge beinhalten Erträge aus der Aufzinsung langfristiger Forderungen in Höhe von 3.016 TEUR (im Vorjahr 8.416 TEUR) sowie Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen in Höhe von 1.699 TEUR (im Vorjahr 576 TEUR).

Die Position Zinsaufwendungen enthält mit 15.366 TEUR (im Vorjahr 45.336 TEUR) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Bilanzverlust in Höhe von 23.030 TEUR auf neue Rechnung vorzutragen.

5. SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Mitarbeiter

Die HPA beschäftigte im Geschäftsjahr 2022 durchschnittlich insgesamt 1.817 Mitarbeiter (im Vorjahr 1.855). Es handelt sich hierbei um 150 Beamte (im Vorjahr 152) und 1.667 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr 1.703). Von den Mitarbeitern sind 255 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr 240).

Derivative Finanzinstrumente

Zur langfristigen Zinssicherung von zwei Darlehen wurden über die gesamte Summe und Laufzeit (bis 2023 bzw. 2037) zwei Zinsswaps abgeschlossen. Die zum 31. Dezember 2022 ermittelten Zeitwerte der Zinsswaps betragen -36 TEUR bzw. -3.027 TEUR. Da die Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäft identisch („Critical Terms Match Method“) sind, wurde eine Bewertungseinheit gebildet. Rückstellungen sind daher nicht erforderlich. Der Darlehensstand zum 31. Dezember 2022 beträgt 13.540 TEUR bzw. 36.899 TEUR; die Höhe der aus den Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 352 TEUR bzw. 1.728 TEUR.

Aufsichtsrat

Dr. Melanie Leonhard	Aufsichtsratsvorsitzende, Präses der Behörde für Wirtschaft und Innovation (seit 15. Dezember 2022)
Michael Westhagemann	Aufsichtsratsvorsitzender, Präses der Behörde für Wirtschaft und Innovation (bis 15. Dezember 2022)
Bettina Lentz	Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende, Staatsrätin der Finanzbehörde
Herrmann Ebel Jana Schiedek Prof. Norbert Aust Christine Beine	Geschäftsführer der Hansa Treuhand Finance GmbH & Co. KG Staatsrätin der Behörde für Kultur und Medien Präses der Handelskammer Hamburg (seit 25. Oktober 2022) Geschäftsführerin Hamburg Cruise Net e.V. (bis 25. Oktober 2022).
Michael Pollmann	Staatsrat der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Daniel Siebolds	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority (seit 20. Juni 2022)
Silvia Nitsche-Martens Jörg Kapusta	Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority (seit 20. Juni 2022)
Ralf Surm	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority (bis 20. Juni 2022)
Stefan Rechter	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority (bis 20. Juni 2022)

Geschäftsführung (hauptberuflich)

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

Aufwandswirksame Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung
An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 3 TEUR gezahlt.
.

Die aufwandswirksamen Bezüge der Geschäftsführung betrugen im Geschäftsjahr 2022 insgesamt 594 TEUR. Hiervon stellen 486 TEUR eine fixe und 108 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente dar.

In TEUR	Meier	Stuhrmann
Fixe Komponente	297	189
davon Dienstwagen	8	9
Maximale variable Komponente 2021	88	20
Gesamtbezüge der Geschäftsführung	385	209

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 7. April 2022 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 Terminengpässen und Abwesenheiten der einzubeziehenden Entscheidungsträger konnte eine Abstimmung zu Protokollentwürfen und der Versand in einigen Fällen nicht rechtzeitig durchgeführt werden (Ziffer 5.1.5).

Der Jahresabschluss, der Lagebericht sowie die Entsprechenserklärung zum HCGK werden im Geschäftsbericht 2022 auf <http://www.hamburg-port-authority.de> unter den Menüpunkten „Aktuelles und Presse“/Download-Center in der Kategorie „Berichte“ veröffentlicht.

Konzernverhältnisse

Die HPA ist Mutterunternehmen im Sinne des § 290 HGB und hat für das Geschäftsjahr 2022 einen Konzernabschluss gemäß § 290 HGB aufgestellt. Die Jahresabschlüsse der HPA und ihrer Tochterunternehmen werden in den Konzernabschluss der HPA einbezogen.

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

6. NACHTRAGSBERICHT

Ereignisse mit wesentlicher Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage der HPA sind nach dem 31. Dezember 2022 nicht eingetreten.

Hamburg, 4. März 2023

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Friedrich Stuhmann
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 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 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 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

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

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. November 2019, in allen wesentlichen Belangen entspricht, sowie dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

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

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. November 2019, entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. November 2019, entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 Fortfüh-

- rung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
 - beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
 - führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Hamburg, 31. März 2023

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Thomas Götze	Nicolai Hansen
Wirtschaftsprüfer	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 2022

zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

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

Die Hamburg Port Authority und ihre Tochtergesellschaften CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, Flotte Hamburg GmbH & Co. KG, Flotte Hamburg Verwaltungsgesellschaft mbH und HPA Polder Hamburg GmbH haben im Geschäftsjahr 2022 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, Flotte Hamburg GmbH & Co. KG, Flotte Hamburg Verwaltungsgesellschaft mbH und HPA Polder Hamburg GmbH verfügen über keinen Aufsichtsrat. Sie haben im Geschäftsjahr 2022 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 folgenden Punkten wurde von den Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex 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 einzubeziehenden Entscheidungstragenden konnte eine rechtzeitige Abstimmung nicht immer durchgeführt werden.

5.4.8 Falls ein Mitglied des Aufsichtsrates in einem Geschäftsjahr nur an der Hälfte oder weniger der Sitzungen des Aufsichtsrates persönlich teilgenommen hat, soll dies im Bericht des Aufsichtsrates und in der Entsprechenserklärung zum HCGK vermerkt werden.

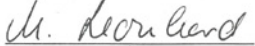
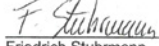
Hamburg Port Authority AöR | Neuer Wandrahm 4 | 20457 Hamburg
Geschäftsführer: Jens Meier (Vors.), Friedrich Stuhmann | Aufsichtsratsvorsitzende: Senatorin Dr. Melanie Leonhard
Deutsche Bundesbank IBAN: DE76 2000 0000 0000 0015 74 | Steuernummer: 2725300495 | USt-ID: DE243314560



Seite 2

Begründung: Aufgrund der Neubesetzung des Aufsichtsrates nach dem regulären Ende seiner Amtszeit mit Beendigung seiner Sitzung im Juni 2022 und dem Ausscheiden beziehungsweise Neueintritt von Mitgliedern war den ausscheidenden bzw. neuen Mitgliedern nur die Teilnahme an der Hälfte der Sitzungen möglich. Darüber hinaus kam es zu wiederholten Verschiebungen von Sitzungsterminen, so dass einigen Mitgliedern wegen kollidierender Termine eine Teilnahme an einigen Sitzungen nicht möglich war.

Hamburg, 08.05.2023

Für die Geschäftsführung:	Für den Aufsichtsrat:
 Jens Meier (Vorsitzender der Geschäftsführung)	 Dr. Melanie Leonhard (Vorsitzende des Aufsichtsrats)
 Friedrich Stuhmann (Geschäftsführung)	

Impressum

Herausgeber
Hamburg Port Authority AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

www.hamburg-port-authority.de

Bildnachweis
Titelseite: © HPA, Andreas Schmidt-Wiethoff
Seite 37: © Getty Images

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

© HPA, Stand: 09/23

Hamburg Port Authority AöR

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

www.hamburg-port-authority.de



WIR MACHEN HAFEN