

**WIRKSAM HANDELN**

**WERTE SCHAFFEN**



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort der HPA	4	<b>03 Klima &amp; Umwelt</b>	<b>54</b>
Die HPA im Porträt	6	Einführung	56
Über diesen Bericht	7	Klimastrategie	57
<b>01 HPA &amp; Geschäftsentwicklung</b>	<b>8</b>	Klimawandelfolgen	60
Geschäftsmodell	10	Naturkapital	62
Beschaffung	13	<b>04 Werte &amp; Menschen</b>	<b>63</b>
Nachhaltigkeitsstrategie	14	Pandemie und Krisenmanagement	65
Stakeholder-Engagement	20	Personalgewinnung und -entwicklung	66
Beteiligungen	22	Transformation und Zusammenarbeit	69
<b>02 Infrastruktur &amp; Verkehr</b>	<b>25</b>	Diversität und Chancengleichheit	71
Einführung und Hafen	27	Gesundheit und Arbeitssicherheit	72
Innovation und Digitalisierung	30	Mitarbeitermobilität	74
Erhaltungsmanagement	34	<b>05 Daten &amp; Fakten</b>	<b>75</b>
Fläche	36	Kennzahlentabelle	76
Wasser	40	DNK-Inhaltsindex	84
Bahn	45	GRI-Inhaltsindex	89
Straße	49	Glossar	94
		Bestätigungsvermerk der Wirtschaftsprüfung	95
		Impressum	98

# Vorwort des CEO der HPA

## Jens Meier

Liebe Leser\*innen,

die Stadt Hamburg und der Hafen sind eng miteinander verbunden. Der Hafen ist Wirtschaftsmotor, Lebensraum und Identität. Er generiert Wertschöpfung und Beschäftigung in der Metropolregion, sichert die Versorgung von Unternehmen mit Rohstoffen und ermöglicht deren Warenabsatz weltweit. Wie sich der Hafen entwickelt, hat unmittelbare Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bürger\*innen in unserer wachsenden Stadt.

Wir setzen uns täglich dafür ein, die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit des Hafens zu sichern, die Infrastruktur widerstands- und funktionsfähig zu erhalten und vorausschauend zu planen. Das Ambitionsniveau für nachhaltiges Wirtschaften steigt weltweit und europäisch mit der EU-Taxonomie für ein ökologisches, soziales Finanzwesen. Wir befinden uns in der Dekade des Handels – dazu zählt auch, dass wir bei Investitionsentscheidungen berücksichtigen, inwiefern wir damit einen Beitrag zur Erreichung der Sustainable Development Goals (SDGs) leisten. Wachstum und Wertschöpfung dürfen nur noch entkoppelt von zusätzlichen Belastungen und ohne eine Verschlechterung der CO<sub>2</sub>-Bilanz stattfinden. Denn klar ist: Nur wenn wir unsere „Social Licence to Operate“ sichern, können wir



geschäftsfähig bleiben und den im Herzen der Stadt gelegenen Hafen zukunftsfähig weiterentwickeln. Wir haben uns deshalb auf den Weg gemacht, unseren Unternehmenszweck im Sinne der Daseinsvorsorge neu zu denken und soziale, ökologische sowie ökonomische Belange immer wieder auf ein Neues auszutarieren. Dies ist kein abgeschlossener Prozess, sondern vielmehr eine Transition, die wir Schritt für Schritt gestalten – hin zur festen Verankerung von Nachhaltigkeit auf allen Ebenen und in allen Geschäftstätigkeiten der HPA – dabei gilt das Gebot der Geschwindigkeit.

Im Rahmen unserer Transition haben wir bereits viele Fortschritte erzielt, stehen aber auch noch vor großen Herausforderungen. Der Klimawandel, die digitale Transformation, die demografische Entwicklung oder weltpolitische Verschiebungen stellen die Resilienz des Hafens mittel- und langfristig auf die Probe. Auch die mit der Covid-19-Pandemie verbundenen Lieferengpässe und die gestiegenen Rohstoffpreise sind aktuelle Disruptionen, auf die wir flexibel reagieren wollen und müssen. Wichtige Voraussetzung, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Hafens – und damit auch seinen Wert – zu erhalten, ist die Entwicklung von Anpassungsstrategien und die Umsetzung von Maßnahmen: etwa im Bereich Klimaschutz, Fachkräftegewinnung oder Digitalisierung. Die HPA hat hierfür einen klaren Kurs eingeschlagen – und entwickelt neue Lösungen für Mensch, Umwelt und Wirtschaft. So haben wir mit Blick auf den Klimawandel für die Erreichung der Klimaziele beispielsweise vergütungsrelevante Zielvereinbarungen in der Geschäftsführung etabliert.

Mit dem Innovationscampus homePORT ist eine neue Kollaborationsplattform im Hafen entstanden. Hier können Produktinnovationen entwickelt und real getestet werden. Dabei setzen wir auf die Vernetzung mit anderen Hafenakteur\*innen, Wissenschaftler\*innen, Start-ups und weiteren Kreativen. Denn wir sind überzeugte Teamplayer. Wir wollen voneinander lernen und mit gemeinsamen Ideen und Impulsen den Hamburger Hafen zum Innovationshafen entwickeln.

Über unsere Strategie, die Auswirkungen und Risiken unseres Handelns sowie jüngste Entwicklungen in den Jahren 2019 und 2020 berichten wir transparent und umfassend in diesem Nachhaltigkeitsbericht. Er vermittelt auch, in welchen Spannungsfeldern verschiedener Ansprüche und Zielstellungen wir uns bewegen – und wie wir unsere Stakeholder auf unserem Weg zum nachhaltigen Hafen der Zukunft einbeziehen.

Wir laden Sie herzlich ein, den vorliegenden Bericht der HPA als Ausgangspunkt für den weiteren Dialog zu verstehen. Ihre Rückmeldungen, liebe Leser\*innen, helfen uns, unseren Zielen näherzukommen. Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre und freuen uns auf den gemeinsamen Austausch.

Ihr



Jens Meier  
Chief Executive Officer der HPA

# Die HPA im Porträt

Die HPA wirtschaftet nachhaltig und dient als öffentliches Unternehmen dem **Gemeinwohl**. Der Fokus ihrer Geschäftstätigkeit liegt auf einer sicheren und krisenfesten land- und see-seitigen Hafen-Infrastruktur sowie einer störungsfreien und zuverlässigen Erreichbarkeit des Hafens.

Die operative Verantwortung der HPA erstreckt sich nicht allein auf den Hamburger Hafen. Sie ist eng mit der **Metropolregion** verbunden.

Die HPA nimmt auch **hoheitliche Aufgaben** wahr: Sie ist zuständig für wasserwirtschaftliche und wasserbehördliche Belange.

Die 100-prozentige Tochtergesellschaft Flotte Hamburg GmbH & Co. KG (FLH) besitzt 46 Schiffe und ist verantwortlich für viele **systemrelevante Funktionen**. Dazu zählen die Beförderung der Lots\*innen oder die Bereitstellung von Spezialschiffen für die Feuerwehr oder Wasserschutzpolizei.

Zu den Kund\*innen der HPA gehören Containerumschlagsunternehmen, Reeder, Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie rund 700 Hafengewirtschaftsunternehmen und Industriebetriebe, die eine **Vielzahl an Arbeitsplätzen** in der Metropolregion bieten.

Für die **Instandhaltung der Infrastruktur** betreibt die HPA vier Werkstätten, eine Werft, mehrere Anlagen für die Behandlung von Baggergut und zwei Deponien für dessen Beseitigung.

Die 100-prozentige Tochtergesellschaft CGH Terminaleigentumsgesellschaft mbH Hamburg (TEG) und deren 100-prozentige Tochter, die Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH), entwickeln erfolgreich das Kreuzfahrtgeschäft in der Hansestadt. Sie bringen **Menschen aus aller Welt** nach Hamburg und eröffnen den Hamburger\*innen die Welt.

Die HPA ist eine **Anstalt öffentlichen Rechts** mit Sitz in Hamburg und unterliegt bei Wahrnehmung übertragener staatlicher Aufgaben der Fach- und Rechtsaufsicht durch die Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH).

Der neunköpfige Aufsichtsrat der HPA besteht aus fünf Männern und vier Frauen.

Mit ihrer internationalen Markt-Expertise ist die HPA auch strategisch beratend tätig und erstellt im Auftrag der BWI den **Hafenentwicklungsplan**.

Die HPA betreibt ein kundenorientiertes Asset Management der in ihrem Besitz befindlichen Hafenbahn-Infrastruktur, der Straßen, Wasserwege, Land- und Wasserflächen und sonstiger Bauwerke im Hafengebiet. Sie sichert die **Betriebs- und Leistungsfähigkeit des Hafens** und stärkt damit dessen Wertschöpfung.



# Über diesen Bericht

Seit 2011 veröffentlicht die Hamburg Port Authority (HPA) alle zwei Jahre einen Nachhaltigkeitsbericht. Der letzte Bericht wurde 2019 veröffentlicht und bezieht sich auf den Zeitraum von 2017 bis 2018. Der vorliegende Bericht informiert über die Aktivitäten und Nachhaltigkeitsleistungen der HPA und ihrer Töchter. Er umfasst den Berichtszeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2020.

## Umfassende Berichterstattung

Der Nachhaltigkeitsbericht ist an der Organisationsstruktur der HPA ausgerichtet. Er umfasst alle Einheiten, die der Kontrolle der HPA unterliegen, einschließlich der Tochterunternehmen Cruise Gate Hamburg sowie der Flotte Hamburg GmbH & Co. KG. Die Grenzen der Berichterstattung orientieren sich an den geografischen, organisatorischen und operativen Systemgrenzen der Verantwortlichkeiten der HPA, innerhalb denen sie Objekte und Grundstücke besitzt, vermietet und verwaltet sowie für Straßen, Wasserwege, Gleise und Flächen verantwortlich zeichnet. Weiterführende Informationen finden sich im → *Nachhaltigkeitsbericht 2017/2018* sowie den folgenden Berichtskapiteln. Über die Grenzen hinaus wird zunehmend auch der Blick auf die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit entlang der gesamten **Wertschöpfungskette** gerichtet, wie beispielsweise auf erhebliche indirekt erzeugte Emissionen und die Einhaltung von Menschenrechten bei Lieferbeziehungen.

Die HPA konnte während der **Covid-19-Pandemie** die weltweiten Lieferketten aufrecht erhalten und die Versorgung für die Bevölkerung und die Wirtschaft sicherstellen. Durch die vermehrte Umstellung auf digitale Prozesse konnte die Betriebsfähigkeit des Unternehmens und des Hamburger Hafens gewährleistet werden. Um ihrer Verantwortung nachzukommen, die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit des Hafens zu jeder Zeit zu gewährleisten, ist die **Widerstands- und Anpassungsfähigkeit** der HPA elementar. Welchen Herausforderungen das Unternehmen dabei gegenübersteht und mit welchen Maßnahmen es seine **Resilienz** stärkt, wird zu den wesentlichen Themen berichtet.

Der Nachhaltigkeitsbericht folgt inhaltlich den weltweit führenden Standards der Global Reporting Initiative (GRI) in Übereinstimmung mit der Option „Kern“. Die Grundlage für die Auswahl der Berichtsinhalte sowie für die Kapitelstruktur bilden Wesentlichkeitsanalysen und daraus abgeleitete Nachhaltigkeitsstrategien und Maßnahmen, die einen positiven Beitrag zu den Sustainable Development Goals (SDGs), der UN-Agenda 2030 und dem World Ports Sustainability Program (WPSP) leisten. Erstmals werden die Anforderungen des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) berichtet sowie gesondert als DNK-Erklärung der HPA veröffentlicht. Der DNK ist gemäß der Aktualisierung des Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

seit Januar 2020 verpflichtender Berichtsstandard. Das *Kapitel Daten & Fakten* umfasst neben einer ausführlichen Darstellung von Kennzahlen unter anderem auch hafenspezifische Aspekte sowie den GRI-Inhaltsindex und den DNK-Inhaltsindex. Ausgewählte Fachbegriffe werden im → *Glossar* erläutert.

Die HPA hat die Richtigkeit, die Vollständigkeit sowie die Klarheit und Verständlichkeit dieses Berichts freiwillig von externer Stelle validieren lassen. Die betriebswirtschaftliche Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung nach dem Prüfungsstandard ISAE 3000 mit einer begrenzten Sicherheit erfolgte durch die unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Mazars GmbH & Co. KG. Die Konformität wurde hinsichtlich des DNK bescheinigt.



01

HPA & Geschäftsentwicklung

# HPA & Geschäftsentwicklung

## 12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION



- Der Leitfaden für umweltverträgliche Beschaffung der Freien und Hansestadt Hamburg gilt als Richtschnur für nachhaltige Ausschreibungskriterien.
- Im Lieferantenkodex werden Nachhaltigkeitsstandards mit allen Lieferant\*innen vereinbart. So ist z. B. der Ausschluss von Kinderarbeit in der gesamten Lieferkette eine Vorgabe.

## 16 FRIEDEN, GERECHTIGKEIT UND STARKE INSTITUTIONEN



- Korruption wird nicht geduldet. Das Ziel: 0 Korruptionsfälle.
- Die Anliegen der Stakeholder in Gesellschaft, Wirtschaft und im Unternehmen sind wichtig. Formate zur Einbindung wie Kooperationen und Befragungen finden regelmäßig statt.

## 17 PARTNER- SCHAFTEN ZUR ERREICHUNG DER ZIELE



- Die HPA möchte mit ihrem Engagement zur globalen Verständigung zwischen Hafenakteur\*innen beitragen: Sie organisiert nationale und internationale Initiativen wie homePORT und chainPORT und engagiert sich beim WPSP der IAPH.
- Die HPA unterstützt ihre Mitarbeiter\*innen dabei, sich sozial zu engagieren, und stellt sie dafür 90 Tage pro Jahr frei.



# Nachhaltige Ausrichtung des Geschäftsmodells

**15** Jahre HPA



2020 feierte die Hamburg Port Authority AöR ihr 15-jähriges Jubiläum. Mit der Gründung der HPA durch die Freie und Hansestadt Hamburg erfolgte der entscheidende Schritt für ein zukunftsorientiertes Hafenmanagement. Als Anstalt öffentlichen Rechts mit Sitz in Hamburg ist die HPA wirtschaftlich selbstständig und nimmt auch hoheitliche Aufgaben wahr.

Im Porträt sind die wesentlichen Aufgaben kurz vorgestellt (→ siehe Kapitel *Die HPA im Porträt*). Ausführlichere Informationen sind im HPA Gesetz und der Drucksache 21/17908 zur Neustrukturierung des Hafenmanagements vom 30.07.2019 enthalten. Steuerungselemente sind der Aufsichtsrat und die Aufsichtsbehörde.

Zusammen mit ihren Kooperationspartner\*innen verantwortet die HPA die see- und landseitige Erreichbarkeit des Hafens und sorgt für eine **krisensichere Verfügbarkeit der Infrastruktur**. Die Vision der HPA ist es, für Europas Wirtschaft der Stadt Hamburg und ihren Menschen effiziente und nachhaltige Lösungen anzubieten. Damit verbunden ist die Mission, leistungs- und zukunftsfähige Produkte und Services zur Verfügung zu stellen, die den Wünschen der Anspruchsgruppen entsprechen und

als weltweite Maßstäbe im nachhaltigen Hafenmanagement gelten.

Um diesem Anspruch zukünftig mehr Raum zu geben, hat die HPA Ende 2020 beschlossen, einen neuen Geschäftsbereich zu gründen: Port Process Solution mit dem Fokus „Vom Prototyp zum Produkt“. In diesem Rahmen sollen Innovationen marktfähig werden, um sie als Potenzial für neue Geschäftsfelder zu nutzen.

## Geschäftsmodell mit zwei Säulen

Das Geschäftsmodell der HPA besteht seit 2019 aus den in der internen Rechnungslegung getrennten Finanzierungsbereichen Commercial und Public. Ziel der Trennung war eine transparente Darstellung der wirtschaftlichen Aktivitäten (Commercial) und der nicht wirtschaftlichen Aufgaben (Public). Mit dieser Transparenz über die beiden Finanzierungsbereiche werden die beihilferechtlichen Anforderungen der EU erfüllt. Gleichzeitig wurde durch die neue Struktur die **finanzielle Transparenz** der verschiedenen Bereiche und Geschäftsmodelle erhöht.

Die HPA erzielt Erträge aus den Mieten und Pachten für Hafengrundstücke, Gebäude und Kaimauern und aus der Hafenbahn.

Sie nimmt Nutzungsentgelte für die wasserseitige Nutzung des Hafens ein und verfügt über weitere hafenspezifische Dienstleistungs- und Vermietungserlöse.

Damit ist das Management des Hamburger Hafens auf unternehmerisches Handeln angewiesen. Gleichzeitig gewinnt die HPA durch die Unabhängigkeit von öffentlichen Zuschüssen deutlich an unternehmerischer Flexibilität. Das versetzt sie in die Lage, noch zielgerichteter, umfassender und schneller in die Modernisierung des Hamburger Hafens zu investieren.

## Wirksam handeln, Werte schaffen

Die Strategie der HPA basiert auf einem werteorientierten Ansatz. Entsprechend richtet sich das verantwortungsvolle Hafenmanagement auf den **gesellschaftlichen Mehrwert** des Hafens für die Menschen in der Stadt und der Region aus. Denn die vom Hafen ausgehende **Wertschöpfung** und die **Lebensqualität** der Bürger\*innen in einer wachsenden Stadt stehen in direkter Abhängigkeit zueinander. In diesem Kontext bedeutet **nachhaltiges Wirtschaften** für die HPA, soziale, ökologische und ökonomische Belange immer wieder neu und im Sinne des Gemeinwohls auszubalancieren.

### Corporate Governance

Die HPA ist dem Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK) verpflichtet. Dieser enthält seit dem 01. Januar 2020 neue Regeln zur Verbesserung der Unternehmensführung im Sinne der Nachhaltigkeit. Dazu gehört unter anderem die Erreichung der zwischen Aufsichtsrat und Geschäftsführung der HPA vereinbarten **Klimaziele**. Seit 2019 ist die Erreichung mit 10 Prozent als variable Vergütung für die Geschäftsführung incentiviert. Darüber hinaus schreibt der HCGK vor, dass Unternehmen alle zwei Jahre einen Nachhaltigkeitsbericht nach den Kriterien des **Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK)** erstellen und veröffentlichen. Dies setzt die HPA in diesem Bericht sowie in ihrer DNK-Erklärung um, die in der Datenbank des DNK sowie auf der Webseite der HPA veröffentlicht wird.

Des Weiteren soll die Geschäftsführung dafür Sorge tragen, dass die **Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen** (Sustainable Development Goals (SDGs)) bei der Geschäftstätigkeit des Unternehmens berücksichtigt werden, und berichtet alle zwei Jahre im Aufsichtsrat darüber. Ein Konzept für die aktive Steuerung und Integration der SDGs in der Geschäftstätigkeit ist in Arbeit.

### Führungsstruktur und Steuerung

Die Organisationsstruktur der HPA ist darauf ausgelegt, schnell und flexibel auf die Anforderungen ihrer Kund\*innen, des Marktes und der Politik reagieren zu können. Mit dem etablierten Risiko- und Chancenmanagementsystem (RCM) verfügt die HPA über ein Überwachungsinstrument, das frühzeitig externe und interne Entwicklun-

gen und Trends erkennt. Dadurch kann die HPA im Bedarfsfall rechtzeitig Gegenmaßnahmen ergreifen.

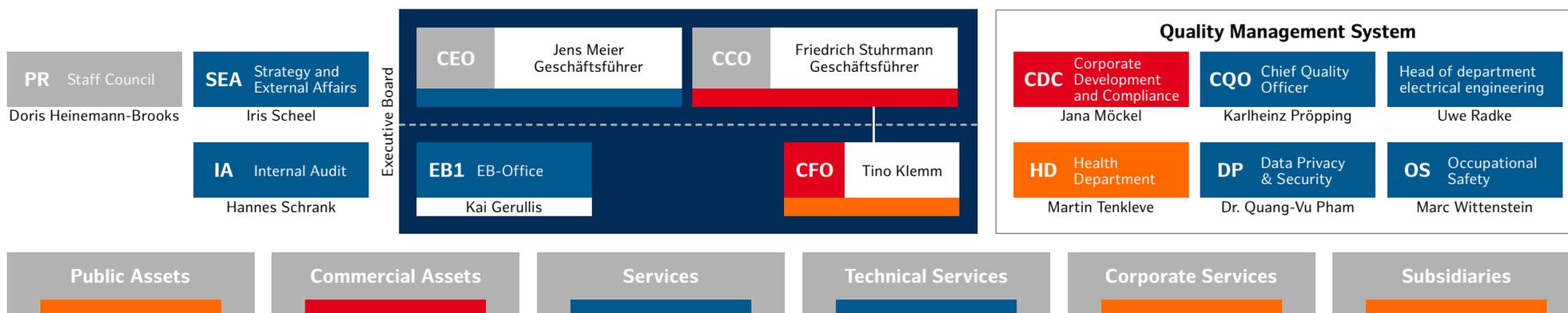
Die HPA plant, bis 2024 ein systematisches Verfahren für die Bewertung von Transformationsrisiken und -chancen, die sich aus Nachhaltigkeitsthemen ergeben, zu entwickeln. **Transformationsrisiken** sind auch immer Kapitalrisiken. **Klimawandelfolgen** und deren Auswirkungen werden daher bereits einzeln bewertet.

Grundlage für eine effiziente Unternehmenssteuerung sind Ziele, Leitlinien, **Managementsysteme** und ein Berichtswesen zur Fortschrittsmessung. Folgende Systeme sind etabliert und gewährleisten eine kontinuierliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit der HPA:

- Arbeitssicherheit und Gesundheitsmanagement (→ *siehe Kapitel Gesundheit und Arbeitssicherheit*)
- Energiemanagement (→ *siehe Kapitel Klimastrategie*)
- Risiko- und Chancenmanagement
- Sicherheitsmanagement der Informationstechnik (→ *siehe Kapitel Innovation und Digitalisierung*)
- Compliance-Managementsystem (CMS)

Die Geschäftsführung besteht aus zwei männlichen Mitgliedern. Das aktuelle vollständige Organigramm ist auf der HPA-Internetseite zu finden (→ [siehe www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)).

Abb. 1: Führungsebene im Ausschnitt des Organigramms (2021)



### Steuerstrategie

Die HPA ist ausschließlich im steuerlichen Inland tätig. Um die vollständige und termingerechte Erfüllung aller steuerlichen Pflichten sicherzustellen und die Steuergesetze zu achten, hält sich die HPA an folgende Prinzipien:

- die fristgerechte Abgabe von Steueranmeldungen und Steuererklärungen,
- die Bereitstellung vollständiger und inhaltlich richtiger Informationen für die Finanzbehörden und
- die pünktliche Entrichtung der Steuerschuld.

2019 hat die HPA ein Tax-Compliance-Managementssystem (Tax-CMS) als Kontrollinstrument eingeführt. Anhand neuer Vorgaben und Erkenntnisse wird das System kontinuierlich weiterentwickelt. Die Verknüpfung des Steuerkonzepts mit den Strategien zur geschäftlichen und nachhaltigen Entwicklung der Organisation befindet sich noch im Aufbau.

Zur vollumfänglichen Erreichung der **Steuerehrlichkeit** entspricht das Tax-CMS den Anforderungen, die das Institut für Wirtschaftsprüfer in Deutschland (IDW) in seinen Praxishinweisen definiert hat. Die HPA berücksichtigt die darin festgeschriebenen sieben Grundelemente. Ziel ist es, basierend auf den identifizierten Risiken und gesetzten Zielen, Verstöße zu vermeiden.

Die Geschäftsführung der HPA kontrolliert die Regeln des Tax-CMS und deren strikte Einhaltung. Verstöße sind unverzüglich zu melden. Die aufgesetzten Prozesse werden regelmäßig von der verantwortlichen Einheit hinterfragt und überprüft.

### Compliance

Das Vertrauen von Kund\*innen und Stakeholdern in die HPA ist entscheidend für den langfristigen Erfolg des Unternehmens und des Hafens. Wichtiges Ziel ist deshalb, die **Vertrauenswürdigkeit** der HPA zu erhalten und zu stärken: durch integriertes und regelkonformes Handeln. Die Grundlage bildet unter anderem der **Nachhaltigkeitskodex** (→ siehe Kapitel *Nachhaltigkeitsstrategie*), der auch Teil der verbindlichen Vorschriftensammlung des Konzerns ist. Die Kenntnisnahme aller hier aufgeführten Vorschriften muss jährlich von allen Beschäftigten schriftlich bestätigt werden.

### Aufbau zentraler Compliance-Strukturen

Zur Sicherstellung von rechtskonformem Verhalten aller Mitarbeiter\*innen braucht es die Verankerung von Compliance auf sämtlichen Ebenen des Unternehmens. Dies erfolgte bisher aufgrund des breiten Aufgabenspektrums der HPA durch eine weitgehend dezentrale Compliance-Organisation. Mit der Gründung des Compliance-Ausschusses im Frühjahr 2020 hat die HPA erstmals ein zentrales Organ geschaffen: als Anlaufstelle für die Geschäftsführung und als Plattform für den kontinuierlichen Informationsaustausch, die unternehmens-

weite Abstimmung von Compliance-Themen und die Überprüfung des CMS. Das übergeordnete Gremium hat zum Ziel, rechtskonformes Verhalten des Unternehmens, seiner Organmitglieder, Führungskräfte und Beschäftigten sicherzustellen. Compliance-Verstöße können hohe Vermögensschäden und in deren Folge Reputationsschäden verursachen.

### Korruptionsvorbeugung

Bei der HPA existiert bereits seit vielen Jahren ein direkt an die Geschäftsführung angebundener Prozess mit dem Schwerpunkt **Korruptionsprävention**. Basiselemente sind ein Korruptionskataster, die Klassifizierung von besonders korruptionsgefährdeten Tätigkeiten und ein Korruptionspräventionsgremium. Mittels **Schulungen** und **Richtlinien** zur Korruptionsprävention werden alle Beschäftigten regelmäßig aufgeklärt. Für Hinweise auf Verdachtsfälle sind eine interne Antikorruptionsstelle sowie ein Ombudsmann etabliert. Verdachtsfälle werden durch die interne Revision ad hoc untersucht.

Die Schulungen umfassen unter anderem die HPA-Richtlinie zur Korruptionsprävention und einen Verhaltenskodex für Beschäftigte. 2019 und 2020 haben jeweils Ganztagschulungen stattgefunden. 2020 fanden diese Schulungen pandemiebedingt virtuell beziehungsweise über E-Learning-Module statt. Im Berichtszeitraum sind weder Korruptionsfälle bei der HPA bestätigt worden, noch wurden Fälle von Korruptionsverdacht gemeldet.

# Keine

**Korruptionsfälle**  
im Berichtszeitraum

# Verantwortungsvolle Beschaffung

Im Berichtszeitraum wurden Bau-, Liefer- und Dienstleistungen im Wert von 313 Millionen Euro vergeben. Die höchsten Aufwände davon entstehen für Bauleistungen der Wertschöpfungsstufe „Infrastruktur- und Anlagenentwicklung“.

Für öffentliche Auftraggeber\*innen ist die Anwendung des öffentlichen Vergaberechts bindend. Der Leitfaden für umweltverträgliche Beschaffung der Freien und Hansestadt Hamburg dient als Richtschnur für Ausschreibungskriterien.

Eine Bevorzugung lokaler Lieferant\*innen ist aufgrund des öffentlichen Vergaberechts nicht direkt möglich. Im Rahmen der vergaberechtlichen Bedingungen werden nachhaltige Aspekte wie die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Lieferkette von Produkten und bei Ausschreibungen berücksichtigt. 2020 lag der

**62%** lokale Lieferant\*innen

Anteil an Ausgaben für lokale Lieferant\*innen aus der Metropolregion Hamburg bei 62 Prozent. Der Bestellwert von Lieferant\*innen aus 18 verschiedenen Ländern beträgt weniger als fünf Prozent vom Gesamtbestellwert.

## Lieferantenmanagementsystem

2020 hat die HPA ein Lieferantenmanagementsystem eingeführt, das seit 2018 erarbeitet wurde. Es ist auf die Besonderheiten der HPA als öffentlicher Sektorauftraggeber ausgerichtet. Maßgebliche Ziele sind:

- Transparenz bezüglich Leistungen der Dienstleister\*innen
- Steigerung der Qualität der Leistungserbringung bzw. Reduzierung von Schlechtleistungen
- Steigerung der Arbeitseffizienz
- Übertragung von Wissen
- Entwicklung von Partnerschaften

Lieferant\*innen erbringen wichtige Vorleistungen, damit Anbieter\*innen ihren Kund\*innen innovative und wettbewerbsfähige Güter und Dienstleistungen zur Verfügung stellen können. Mithilfe eines Lieferantenmanagements kann der Einkauf die Beschaffung von qualitativ hochwertigen Gütern

und Dienstleistungen gewährleisten. Zudem ist es möglich, eine nachhaltige Optimierung der Leistung der Lieferant\*innen sicherzustellen und perspektivisch auch die Lieferkette in den Blick zu nehmen. 2020 verzeichnete die HPA 2.415 Lieferant\*innen. Das Lieferantenmanagementsystem dient im Kern dazu, die passenden Lieferant\*innen zu identifizieren, sie kontinuierlich hinsichtlich ihrer Leistung zu bewerten und weiter zu entwickeln. Gerade in Krisenzeiten wird es immer wichtiger, auf mehrere Lieferant\*innen zugreifen zu können.

Der **Kodex Lieferbeziehungen** wurde 2020 formuliert und stellt sicher, dass Standards und internationale Richtlinien erfüllt werden. Dazu zählen die Prinzipien der Unternehmensführung und der UN-Menschenrechtscharta, das Abkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), die Richtlinien der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und ISO-Normen. Das gilt ebenso für die Bestätigung des **Nachhaltigkeitskodex** der HPA.

Faire, verantwortungsvolle, auf gegenseitigem Vertrauen beruhende und von Nachhaltigkeit geprägte Beziehungen werden mit den Lieferant\*innen gepflegt. Mit

Lieferbeziehungen werden dabei alle für die HPA tätigen Vertragsparteien im Wettbewerb der Ausschreibungs- und Vergabeverfahren bezeichnet, sei es im Bauvertrag, Ingenieurvertrag, Dienstleistungsvertrag oder Liefervertrag bzw. in sonstigen Verträgen. Mit der Registrierung für bestimmte Warengruppen oder mit der Abgabe eines Angebotes bekennen sich die Vertragsparteien zu den Werten des Kodex und verpflichten sich, diese einzuhalten. Dies gilt auch für weitere Parteien der Lieferkette. Bisher gab es keinen Hinweis, dass die bestätigten Vorgaben nicht eingehalten wurden.

Damit ist der Grundstein gelegt für die Zielerreichung des **Transitionspfades 1 „Wir sind ein fairer und zuverlässiger Partner für die Anspruchsgruppen des Hamburger Hafens/der HPA“**.

## Roadmap-Ziel: Lieferant\*innen

**100 Prozent**

Wir etablieren ein nachhaltiges Lieferantenmanagement und stellen bis 2025 für 100 Prozent der relevanten Beschaffungsvorgänge sicher, dass die nachhaltigen Lieferantenkriterien und der Lieferantenkodex eingehalten werden.



# Nachhaltigkeitsstrategie

Die HPA bekennt sich zu ihrer Verantwortung für einen zukunftsfähigen Hafen, gute Arbeitsbedingungen für ihre Beschäftigten und einen fairen Umgang mit ihren Geschäftspartner\*innen. Es ist ihr Anspruch, heutige wirtschaftliche Bedürfnisse zu befriedigen, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nach einer hohen **Lebensqualität** nicht mehr realisieren können. Die HPA setzt sich **messbare Nachhaltigkeitsziele**.

## Commitments

Die HPA richtet ihre Nachhaltigkeitsstrategie an nationalen und internationalen Rahmenwerken und Standards aus. Dazu zählen die UN Sustainable Development Goals (SDGs), die UN-Menschenrechtscharta, das Abkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), die Leitlinien der OECD, die Global Reporting Initiative (GRI), der Deutsche Nachhaltigkeitskodex (DNK) und der Hamburg Corporate Governance Kodex (HCGK). Ergänzt werden die ausgewählten Standards und Rahmenwerke

durch hafenspezifische Richtlinien und Zielsysteme wie das World Ports Sustainability Program (WPSP) der International Association of Ports and Harbors (IAPH).

Darüber hinaus behält die HPA die Entwicklung externer Vorgaben im Auge. Perspektivisch steigen auf europäischer Ebene die regulatorischen Anforderungen an die Berichtspflicht: durch den Green Deal der Europäischen Union, die EU-Taxonomie-Verordnung und die Weiterentwicklung der CSR-Berichtspflicht durch die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). In Deutschland ist auch das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) von Bedeutung und für die HPA bis 2024 umzusetzen.

Die HPA hat zudem die Nachhaltigkeitsgrundsätze aus dem Jahr 2012 aktualisiert und in Beziehung zu den SDGs gestellt. Die Aktualisierung des **Nachhaltigkeitskodex** wurde im Intranet veröffentlicht und ist Teil der verbindlichen Vorschriftensammlung der HPA.

## Beitrag der HPA zu den SDGs



*„Nachhaltigkeit umfasst alle Aspekte unseres täglichen Handelns: den Umgang mit Ressourcen ebenso wie mit den Kolleg\*innen und den Finanzen. Unsere Verantwortung beschränkt sich aber nicht auf unser Wirken vor Ort, sondern erstreckt sich auch auf die Partner\*innen und Kund\*innen der HPA.*

*Wir haben uns einer nachhaltigen Entwicklung verpflichtet und bekennen uns zu den weltweit gültigen Wertesystemen und Standards. Unsere Geschäftspolitik orientiert sich an ethisch-moralischen Grundsätzen und deren Einhaltung, die wir ebenso von unseren Lieferant\*innen wie*

*von uns allen erwarten. Unser gemeinsames Ziel ist es, professionell und verantwortungsvoll das Unternehmen zu vertreten und sein Ansehen zu wahren.*

*Dieser aktualisierte Nachhaltigkeitskodex enthält Verhaltensregeln, die den Rahmen bilden. Dies verlangt von uns allen, insbesondere von den Führungskräften, Vorbildfunktion – ohne jede\*n einzelne\*n Mitarbeiter\*in kann das Ziel jedoch nicht erreicht werden.“*

Zitat: Tino Klemm, im Executive Board verantwortlich für nachhaltige Entwicklung.

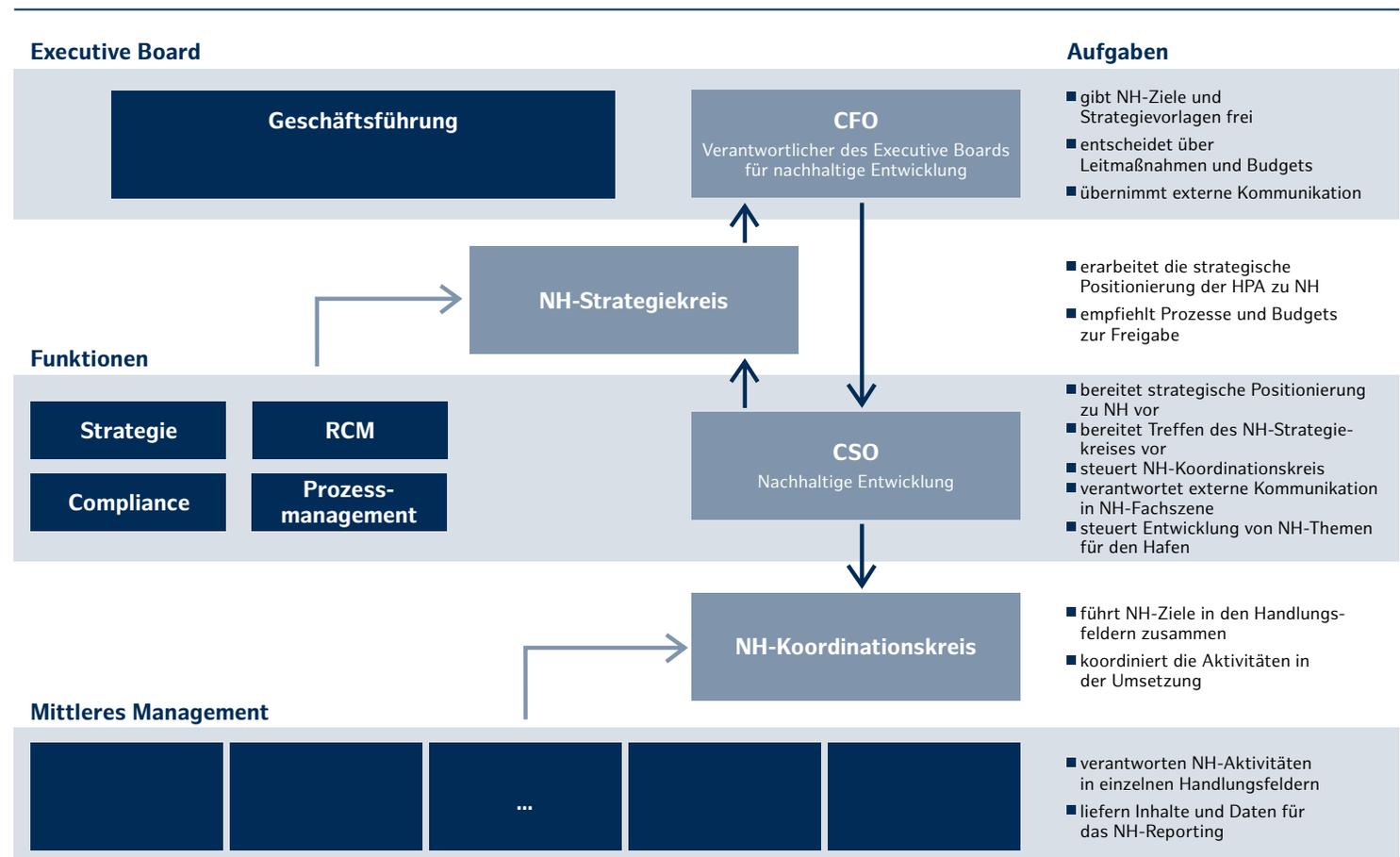
### Managementansatz

Am Nachhaltigkeitsmanagement der HPA ist das mittlere Management beteiligt. Dies stärkt die Relevanz von Nachhaltigkeit im Kerngeschäft. Die Gesamtverantwortung für die Nachhaltigkeitsstrategie liegt in den Händen der Geschäftsführung. Das Kernteam für nachhaltige Entwicklung besteht aus dem Strategie- und Koordinationskreis. Der **Strategiekreis** erarbeitet die strategische Ausrichtung des **Transitionsprozesses** unter Berücksichtigung gesetzlicher, umwelt- und gesellschaftsbedingter Entwicklungen. Dem Strategiekreis gehören an:

- die Funktionen Strategie, Prozessmanagement, Compliance, Risiko- und Chancenmanagement
- der für nachhaltige Entwicklung zuständige Chief Financial Officer
- die Corporate Sustainability Officer (CSO).

Dem Koordinationskreis obliegt es, operativ für die inhaltliche Ausgestaltung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie im Unternehmen zu sorgen. Die CSO steuert den Prozess und berichtet direkt an den CFO.

**Abb. 2:** Governance von Nachhaltigkeit im Organigramm der HPA

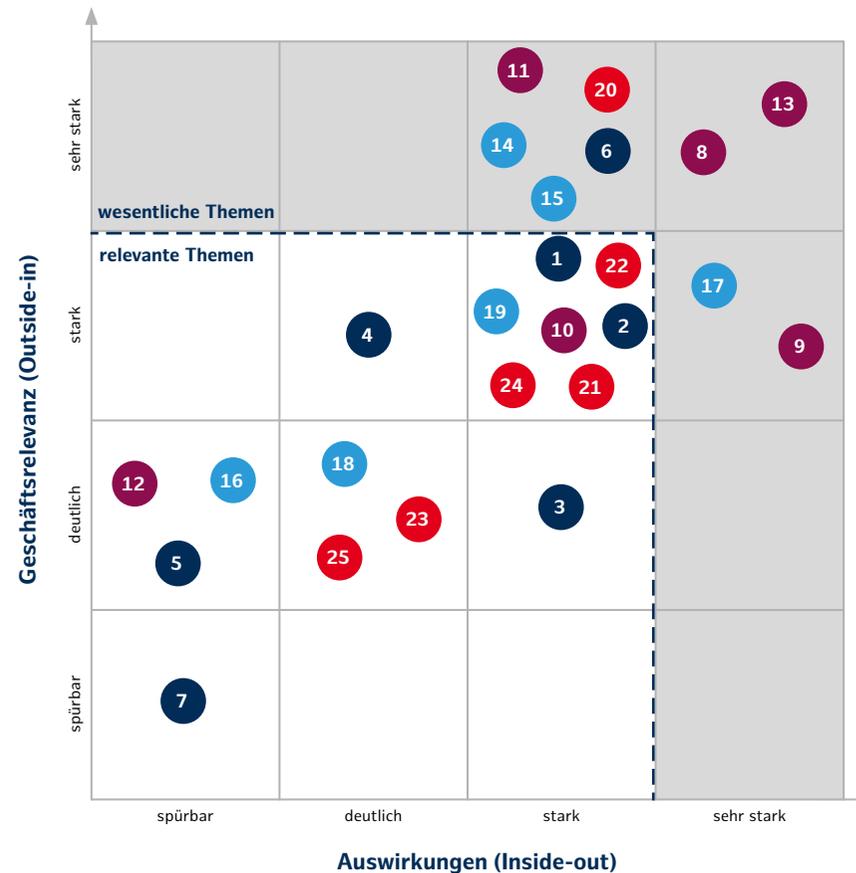


### Wesentlichkeitsanalyse

Bereits 2018 wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse 25 für die HPA potenziell wesentliche Themen zusammengestellt. Die Basis dafür bildeten die HPA-Nachhaltigkeitsberichte der letzten Jahre, der Hamburger Klimaplan, die UN-Nachhaltigkeitsziele, das WPSP sowie die GRI-Standards. Der Strategiekreis hat die Relevanz der als wesentlich ermittelten Themen erneut validiert und bewertet. Dabei wurden die Dimensionen Stakeholderrelevanz und Auswirkungen angepasst – anhand aktueller Entwicklungen, veränderter Rahmenbedingungen seit 2019 sowie den Ergebnissen der Stakeholderbefragung Ende 2020 (→ siehe Kapitel Stakeholder-Engagement).

In einer Matrix wurden die **Auswirkungen (Inside-out)** und die **Geschäftsrelevanz (Outside-in)** der Themen gegenübergestellt. Dies begründet sich aus den seit 2020 geltenden neuen Anforderungen des HGCK sowie aus dem Wesentlichkeitsverständnis des DNK. Themen, die eine besonders hohe Stakeholderrelevanz für die HPA aufweisen, wurden ergänzend als wesentlich berücksichtigt. Insgesamt konnten neun Themen als wesentlich identifiziert werden (→ siehe grauer Bereich in Abb. 3). Diese wurden entlang der vier Handlungsfelder „HPA & Geschäftsentwicklung“, „Infrastruktur & Verkehr“, „Klima & Umwelt“ sowie „Werte & Menschen“ gegliedert. Die neun wesentlichen Themen dienen als Grundlage für die Nachhaltigkeitsstrategie und bilden die Struktur des vorliegenden Berichts. Die Chancen und Risiken, die sich für die HPA aus den wesentlichen Themen ergeben und ihr **Nachhaltigkeitsmanagement** prägen, sind innerhalb der Kapitel beschrieben.

Abb. 3: Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse



- **HPA und Geschäftsentwicklung**
  - 1 Nachhaltigkeitsstrategie
  - 2 Geschäftsmodell und Finanzierung
  - 3 Beschaffung und Lieferkette
  - 4 Kund\*innen
  - 5 Richtlinien und Compliance
  - 6 **Stakeholdereinbindung**
  - 7 Gesellschaftliches Engagement
- **Infrastruktur und Verkehr**
  - 8 **Verkehrsinfrastruktur**
  - 9 **Flächennutzung**
  - 10 Verkehrsmanagement – Schiffsverkehre
  - 11 **Verkehrsmanagement – Bahnverkehre**
  - 12 Verkehrsmanagement – Landverkehre
  - 13 **Digitalisierung und Netze**
- **Klima und Umwelt**
  - 14 **Klimaschutz und Energiewende**
  - 15 **Geschützte/renaturierte Lebensräume und Biodiversität**
  - 16 Wasser (Abwasser)
  - 17 **Abfall und Sedimente**
  - 18 Luftreinhaltung, Lärm- und Lichtemissionen
  - 19 Ressourcen und Kreislaufwirtschaft
- **Werte und Menschen**
  - 20 **Personalstrategie und Unternehmenskultur**
  - 21 Aus- und Weiterbildung
  - 22 Gesundheit und Sicherheit
  - 23 Diversität und Chancengleichheit
  - 24 Work-Life-Balance
  - 25 Mobilität

## Roadmap der Transition

Mit der Erweiterung des HCGK geht darüber hinaus auch die Verpflichtung einher, die SDGs bei der Geschäftstätigkeit zu berücksichtigen und dazu Rechenschaft gegenüber dem Aufsichtsrat abzulegen. Im Zuge dessen plant die HPA, ihren Beitrag zur Erreichung der SDGs noch stärker

operativ zu steuern. Der Bericht zeigt auf, wie die HPA einen positiven Beitrag zu den SDGs leistet.

Die drei **Transitionspfade** mit verbindlichen und messbaren Zielen wurden aus der Wesentlichkeitsanalyse 2019 abgeleitet und in ihrer Gültigkeit bestätigt. An ihnen

orientiert sich die HPA auf dem Weg in die Zukunft. Die Ziele werden gleichermaßen priorisiert und sind mit quantitativen Unterzielen hinterlegt. Sie betreffen unterschiedliche Unternehmensbereiche und können parallel zueinander erreicht werden. Die Zielsetzung des dritten Transitionspfades Klima & Umwelt wurde angepasst und

### Transitionspfad 1

#### Wir sind ein fairer und zuverlässiger Partner für die Anspruchsgruppen des Hamburger Hafens/der HPA.

Wir führen kontinuierlich Dialoge mit unseren Stakeholdern, um Trends, Erwartungen und Bedürfnisse zu identifizieren, und beziehen diese konsequent in die Ausrichtung unserer Nachhaltigkeits- und Geschäftsstrategie ein. Die Zufriedenheit unserer Stakeholder sehen wir als Grundlage unseres Unternehmenserfolgs.

**Bis 2025 verbessern wir die Bewertungen relevanter Stakeholder hinsichtlich unseres Handelns.**

##### ■ Mitarbeiter\*innen

**KPI** – Wir erarbeiten ein Schlüsselkennzahlensystem (KPIs, Key Performance Indicators) aus Kriterien, die die HPA intern wie extern als attraktive Arbeitgeberin auszeichnen. Wir befragen jährlich die Belegschaft zu Gesundheit und Zufriedenheit und erreichen gute Ergebnisse.

##### ■ Lieferant\*innen

**100 Prozent** – Wir etablieren ein nachhaltiges Lieferantenmanagement und stellen bis 2025 für 100 Prozent der relevanten Beschaffungsvorgänge sicher, dass die nachhaltigen Lieferantenkriterien und der Lieferantenkodex eingehalten werden.

##### ■ Kund\*innen

**SPITZE** – Wir messen die Qualität unserer leistungs- und zukunftsfähigen Produkte und Services. Die daraus abgeleiteten Erkenntnisse und Maßnahmen nutzen wir für Spitzenleistungen und erreichen bis 2025 eine hohe Kundenzufriedenheit.

### Transitionspfad 2

#### Wir entwickeln den Hafen nachhaltig und wertstiftend für die Region.

Wir stärken durch unser verantwortungsvolles Hafenmanagement den Wertschöpfungsbeitrag des Hafens für die Menschen in der Stadt und der Region und setzen uns für eine zukunftsfähige Stadt-Hafen-Beziehung und ein lebenswertes Umfeld ein.

**Bis 2025 stärken wir durch wirksames Handeln den gesellschaftlichen Mehrwert des Hafens.**

##### ■ Flächenstrategie

**100 Prozent** – Wir etablieren transparente nachhaltige Flächenvergabe-kriterien und stellen bis 2025 für 100 Prozent der Neuansiedlungen die Einhaltung sicher.

##### ■ Infrastruktur

**2,0 – 2,4** – Wir bewerten jährlich den Zustand der Verkehrsinfrastruktur im Hafen über ein Schulnotensystem und erhalten alle relevanten Bauwerke bis 2025 im Schnitt in einem guten Zustand (2,0 – 2,4), um eine hohe Verfügbarkeit für Wirtschafts- und Individualverkehre zu gewährleisten.

##### ■ Digital

**100-Prozent-Check** – Wir gestalten den digitalen Wandel aktiv und inklusiv, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu stärken. Bis 2025 etablieren wir einen Impact-Check und überprüfen neue smartPORT-Projekte auf ihren Mehrwert.

##### ■ Bahnverkehre

**50 Prozent** – Wir leisten unseren Beitrag für eine weiter steigende Effizienz und Zuverlässigkeit im Bahnbetrieb und legen so die Grundlagen dafür, den Anteil des emissionsarmen Verkehrsträgers Schiene bis 2025 auf über 50 Prozent aller zwischen Hafen und Hinterland transportierten Güter zu steigern.

### Transitionspfad 3

#### Wir verankern Klimawandel in unserem Handeln und erreichen Klimaneutralität.

Wir evaluieren kontinuierlich die Auswirkungen unseres Handelns, ergreifen Maßnahmen zur Reduzierung von Belastungen zum Schutz von Mensch, Natur und Klima und erzeugen keine zusätzlichen negativen Auswirkungen.

**Bis 2025 reduzieren wir messbar die negativen Auswirkungen unseres Handelns.**

##### ■ Energieeffizienz

**–5 Prozent** – Wir reduzieren den Energieverbrauch jährlich um 0,5 Prozent durch Steigerung der Energieeffizienz und erreichen bis 2025 eine Einsparung in Höhe von 5 Prozent gegenüber 2019.

##### ■ CO<sub>2</sub>-Emissionen

**–50 Prozent** – Wir reduzieren unsere direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2025 um 50 Prozent gegenüber 2012.

##### ■ Sedimente

**NEU** – Wir verbessern die Sedimentqualität durch neue ganzheitliche, Verwaltungsgrenzen überschreitende Strategien, um Baggermengen zu reduzieren und Ressourcen zu schonen.

lautet nun: „Wir verankern Klimawandel in unserem Handeln und erreichen Klimaneutralität“. Die Kennzahlen zur Zielerreichung sind in den folgenden Kapiteln beschrieben und der Status mittels einer Ampel grafisch gekennzeichnet.

### Instrument der Transition

Um den Nachhaltigkeitsgedanken auf allen Ebenen der HPA zu verankern – insbesondere auch mit Blick auf Investitionsentscheidungen – wurde 2020 das Grundgerüst für einen **Impact-Check** geschaffen. Er soll als Instrument für die Sensibilisierung, Quantifizierung und Monetarisierung möglicher Auswirkungen von Projekten eingesetzt werden.

Da sich das Instrument noch in der Entwicklung befindet, wurde das Roadmap-Ziel des **Transitionspfades 2 „Wir entwickeln den Hafen nachhaltig und wertstiftend für die Region“** noch nicht vollständig erreicht.

## Roadmap-Ziel: Digital

### 100-Prozent-Check

Wir gestalten den digitalen Wandel aktiv und inklusiv, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu stärken. Bis 2025 etablieren wir einen Impact-Check und überprüfen neue smartPORT-Projekte auf ihren Mehrwert.



### Nachhaltigkeitscontrolling

Seit der Gründung des Business Intelligence Competence Centers 2016 arbeitet die HPA intensiv daran, eine transparente abteilungsübergreifende Datenbasis zu schaffen. Ziel ist es, einen nutzerfreundlichen, visuellen Single Point of Truth mit hoher Datenqualität zur Verfügung zu stellen. Die Datenbasis wird kontinuierlich durch die Einbindung der jeweiligen Dateneigentümer\*innen erweitert. Im Sinne eines Nachhaltigkeitscontrollings wird perspektivisch angestrebt, eine Plattform zu schaffen, in der alle für die Zielerreichung erforderlichen Kennzahlen zusammengeführt werden.

### Resilienz und ihre Wirkungslogik

Wie definiert die HPA Resilienz? Übertragen auf ein Unternehmen oder (Öko-) Systeme kann Resilienz als „Robustheit“ oder „Widerstandsfähigkeit“ verstanden werden. Sie beschreibt die Fähigkeit, trotz unerwarteter äußerer Einwirkungen wichtige Funktionen aufrechtzuerhalten, über eine Bewältigungskapazität beziehungsweise Lernfähigkeit (technisch, organisatorisch) zu verfügen und sich in Phasen der Veränderung so neu zu organisieren, dass wesentliche Strukturen erhalten bleiben. Diesem Konzept zufolge ist ein System oder ein Unternehmen umso resilienter, je schneller es reagieren und sich anpassen kann.

### Einwirkungen (Stressoren)

mit disruptivem Potenzial, denen die HPA ausgesetzt ist, sind neue Herausforderungen mit Geschäftsrelevanz sowie bekannte Aufgaben, die noch nicht operationalisiert werden konnten. Bereits identifizierte Einwirkungen sind in den folgenden Kapiteln des Berichts beschrieben und können in vier Bereiche eingeordnet werden:

- **Unternehmerisch:** Klimawandelfolgen, Pandemien, Fachkräftemangel, Digitalisierung, Remote Work, Strukturwandel, Cyberangriffe
- **Finanziell:** Ressourcenverknappung und -verteuerung, Lieferengpässe, Nachfragerisiken, Stranded Assets, Versorgungssicherheit, veränderte Geschäftsmodelle, Mieter, intransparente Lieferketten, Schiffsgrößenentwicklung
- **Regulatorisch:** Klimaschutz, EU Green Deal, LkSG, HCGK, DNK, EU-Taxonomie
- **Politisch:** Handelsbarrieren, geopolitische Spannungen, Abschottung, globales Wirtschaften, Dekarbonisierung

Die nicht rechtzeitige Befassung möglicher Einwirkungen kann **Transitionsrisiken** hervorrufen, die nicht in die Logik eines klassischen Risiko- und Chancenmanagements passen. Transitionsrisiken sind mit Wandel und Veränderung verbunden. Sie sind multidimensional deutlich komplexer und nicht einfach bewertbar, weil sie in der fernerer Zukunft liegen – wie das Ziel der Klimaneutralität 2040.

**Instrumente zur Vorbeugung und Bewertung**

Die genannten etablierten Managementsysteme sowie Umfeldanalysen können zur Identifikation von Einwirkungen genutzt werden. Mit **definierten Schwellenwerten** ist es frühzeitig möglich, Bedrohungen zu erkennen und Krisen abzuwehren. Die HPA verfügt bereits über viele Instrumente zur Vorbeugung wie interne Richtlinien, Verhaltenskodizes sowie Schulungen beispielsweise zur Korruptionsprävention und Energieeffizienz. Mittels Audits wird die Wirksamkeit überprüft (siehe Abb. 4).

Was muss sich ändern? Alte Narrative, das Gefangensein in der Tradition und gewohntes Agieren sind zurückzustellen. Mit transdisziplinären Lösungen möchte die HPA **neue Narrative** entwickeln:

- Die Verkehrsentlastung der Straße lässt sich in Zeiten der tatsächlichen Klimaneutralität nicht mehr über das emissionsärmste Verkehrsmittel steuern.
- Anstatt mit energieintensiven Klimaanlagen wird mit Gründächern und -fassaden die gleiche Kühlwirkung erreicht. Zusätzlich wird Wasser gebunden und die biologische Vielfalt unterstützt.

- Lieferengpässen und perspektivischen Nutzungskonkurrenzen (Wasser) kann mit Lagerhaltung, Redundanzen oder mit Bioökonomie begegnet werden.
- Die Ressourcenproduktivität wird zum Maßstab für Wertschöpfung.
- Die Hafentwicklung mit dem Wasser benötigt neue Konzepte, um dem Meeresspiegelanstieg zu begegnen.

Mit der **Entwicklung eines systematischen Bewertungssystems** und abgeleiteten Anpassungsstrategien soll die HPA im resilienten Bereich gehalten werden.

**Abb. 4:** Beispiele für bereits erkannte Schwellenwerte und Kipp-Punkte

	← Frühwarnwert			Kipp-Punkt	
	Schwellenwerte				
resilient				anfällig	irreversibel
Klimaneutralität – Messwert: Zeitpunkt	2040	2045	2050	2060	hohe Schadkosten, Reputationsverluste
Zustand Infrastruktur – Messw.: Schulnoten	2,0	2,4	>3,5	≥4,5	Nutzungseinschränkungen, Verlust des Bauwerks
Lieferanten – Messwert: Anzahl je Leistung	viele	2	≤1	0	Verlust der Betriebsfähigkeit

# Dialog und Zusammenarbeit mit Stakeholdern

Die Abschottung im Welthandel schafft Unsicherheit für alle Beteiligten in der Wertschöpfungskette. In diesem Spannungsfeld verschiedenster Ansprüche und Zielsetzungen setzt die HPA auf **Partnerschaft, Kooperation und Vernetzung** – nur im Team lassen sich innovative Lösungen für einen zukunftsfähigen Hafen entwickeln und einen Beitrag zur Erreichung der SDGs der Vereinten Nationen leisten.

**Dialog und Partizipation** sind die Schlüssel, um Trends, Erwartungen und Bedürfnisse der Stakeholder der HPA zu identifizieren und in die Geschäftstätigkeit einzubeziehen. Auf diese Weise trägt das Stakeholdermanagement auch dazu bei, Risiken frühzeitig zu erkennen und zu minimieren sowie Impulse als Chancen zu nutzen.

## Die Kund\*innen im Fokus

Zu den direkten Kund\*innen der HPA gehören lokale und internationale Reedereien, Kreuzfahrtreedereien und Hafenschiffer\*innen, Grundstücksmieter\*innen und Nutzer\*innen von Hafengebühren, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), touristische Betriebe, Sportbootführer\*in-

nen und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die über 400 Vertragspartner\*innen der HPA verteilen sich sowohl auf kleine und mittelständische Unternehmen als auch auf international agierende Konzerne.

Die HPA ist bestrebt, für die **Zufriedenheit** ihrer Kund\*innen Spitzenleistungen zu erbringen. 2019 und 2020 fanden umfangreiche Befragungen statt. Die Bewertung der Ergebnisse und die Ableitung von Verbesserungen erfolgen 2021. Die erste Stufe des Roadmap-Ziels des **Transitionspfades 1 „Wir sind ein fairer und zuverlässiger Partner für die Anspruchsgruppen des Hamburger Hafens/der HPA“** ist geschafft.

## Roadmap-Ziel: Kund\*innen

### Spitze

Wir messen die Qualität unserer leistungs- und zukunftsfähigen Produkte und Services. Die daraus abgeleiteten Erkenntnisse und Maßnahmen nutzen wir für Spitzenleistungen und erreichen bis 2025 eine hohe Kundenzufriedenheit.



Zur Verbesserung der Kundenkommunikation wird ein Customer-Relationship-Management (CRM) aufgebaut. Darüber hinaus erfolgen jährliche Veranstaltungen zum Infor-

mationsaustausch mit Kund\*innen über aktuelle Entwicklungen und Projekte.

## Einbindung von Anspruchsgruppen

Zu den Stakeholdern der HPA aus dem politischen Bereich zählt die Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) der Freien und Hansestadt Hamburg, in deren Auftrag die HPA handelt und unter deren Fach- und Rechtsaufsicht sie steht. Des Weiteren ist die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) ein Stakeholder der HPA, wenn es um Gewässer- und Naturschutzangelegenheiten geht. Die HPA kooperiert zudem eng mit der Verkehrsbehörde. Expertengespräche finden mit den Wasser- und Schifffahrtsverbänden und den Anrainerländern sowie dem Bund (→ siehe [www.forum-tideelbe.de](http://www.forum-tideelbe.de)) zur land- und wasserseitigen Anbindung des Hafens statt.

Relevante Anspruchsgruppen der Zivilgesellschaft sind die Anwohner\*innen, Empfänger\*innen sowie Versender\*innen von Waren über den Hamburger Hafen und Beschäftigte in ganz Deutschland, die direkt oder indirekt mit dem Hamburger Hafen verbunden sind. Die HPA arbeitet zudem konstruktiv mit Nichtregierungsorganisationen und Verbänden zusammen.

### International engagiert

In enger Verzahnung mit anderen Häfen werden Wissen und Technologien ausgetauscht. Die HPA ist unter anderem in der European Sea Ports Organisation (ESPO) und der International Association of Ports and Harbors (IAPH) aktiv. Die IAPH ist der Welt-hafenverband, der über 180 Mitgliedshäfen und 140 hafenzugehörige Unternehmen in 90 Ländern vertritt. Das Hauptziel der IAPH besteht in der Förderung der Interessen der Häfen weltweit, dem Aufbau starker Mitgliederbeziehungen und dem Austausch von Best Practices unter den Mitgliedern.

Ein Beispiel für den konstruktiven Austausch mit anderen internationalen Häfen ist die chainPORT-Initiative. Hierbei handelt es sich um eine von der HPA initiierte, **staatenübergreifende Partnerschaft** zwischen weltweit führenden Häfen (→ siehe Kapitel *Innovation und Digitalisierung*).

Die HPA engagiert sich seit Langem in der IAPH und entsendet Vertreter\*innen in verschiedene technische Komitees – derzeit schwerpunktmäßig in die Komitees Climate & Energy, Data Collaboration und Risk & Resilience. Darüber hinaus war sie an der Ausarbeitung zahlreicher Fachgutachten maßgeblich beteiligt. Jens Meier wurde 2019 als Vizepräsident für Europa in das Board of Directors der IAPH gewählt.

### National engagiert

Im Rahmen der smartPORT-Projekte und anderer Digitalisierungsmaßnahmen arbeitet die HPA eng mit Innovationspartner\*innen zusammen. Dies sind Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Start-ups (→ siehe Kapitel *Innovation und Digitalisierung*).

Die HPA ist auch im norddeutschen Seehafennetzwerk aktiv. Dies besteht aus Umweltvertreter\*innen der neun deutschen Seehafeninfrastrukturgesellschaften aus den fünf norddeutschen Küstenländern. Das Netzwerk dient einem aktiven **Expertenaustausch** und der Zusammenarbeit zu unterschiedlichen Umweltthemen in den deutschen Seehäfen. 2020 wurde das Projekt „Zero Emission@berth“, die Fokussierung auf einen emissionsfreien Schiffsbetrieb am Liegeplatz, gestartet.

### Anwohnerdialog mit den Moorburger\*innen

Auf lokaler Ebene bringt sich die HPA in den Dialog über die Hafenerweiterung und deren soziale Auswirkungen ein. Mit dem Blick auf die Entwicklung des Stadtteils Moorburg beteiligt sie sich am Ständigen Gesprächskreis Moorburg. Dieser wurde 1998 ins Leben gerufen, weil die 740 Bewohner\*innen des Stadtteils Moorburg von der planerischen Konzeption des Hafengebiets betroffen sind. Gemeinsam mit

verschiedenen Hamburger Behörden und Organisationen fördert die HPA im Gesprächskreis einen gemeinschaftlichen Dialog mit den Bewohner\*innen zum Leben im Ort und zu Planungen im Hafenerweiterungsgebiet.

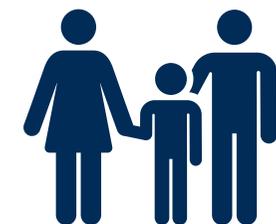
### Beirat

Der Beirat der HPA ist ein beratendes Gremium mit Vertreter\*innen des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB), des Unternehmensverbands Hafen Hamburg, der Handelskammer, des Vereins der Hamburger Spediteure, des Bauindustrieverbands, der Logistik-Initiative Hamburg, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, des Verbands Deutscher Reeder, der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten sowie aus zwölf Unternehmen der Hafenvirtschaft.

### Befragung zu Nachhaltigkeitsthemen

Verschiedene relevante Stakeholder wurden Ende 2020 zu wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen und der Nachhaltigkeitsleistung der HPA befragt – darunter Kooperationspartner\*innen, Verbände, Kund\*innen, Lieferant\*innen und Kontakte aus Wissenschaft und Forschung. Als zentrales Nach-

haltigkeitsthema haben die befragten Stakeholder die Reduktion von klimaschädlichen Emissionen identifiziert. Dafür wurde der Ausbau der Bahnverkehre als wichtige Maßnahme eingestuft. Auch in der Digitalisierung wird eine große Chance gesehen. Besondere Relevanz schreiben die Stakeholder sozialen und ökologischen Bewertungskriterien für Lieferant\*innen und für das Beschaffungsmanagement zu. Den Erhalt und die Verfügbarkeit der Hafenvinfrastruktur erachten sie ebenso als wesentliches Thema. Sämtliche Ergebnisse der **Stakeholderbefragung 2020** hat die HPA in ihrer Wesentlichkeitsanalyse 2021 berücksichtigt (→ siehe Kapitel *Nachhaltigkeitsstrategie*).



# Beteiligungen



Flotte Hamburg

## Unter einer Flagge: Die Flotte Hamburg

Die Flotte Hamburg GmbH & Co. KG beschäftigt rund 140 Mitarbeiter\*innen der HPA. Sie ist zuständig für das Flottenmanagement von HPA, Feuerwehr, Wasserschutzpolizei und des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG). Ende 2020 bestand die städtische Flotte Hamburg aus 46 Schiffen sehr unterschiedlicher Funktionen, von denen 16 Schiffe vermietet wurden. Überwiegend handelt es sich bei den direkten Dienstleistungen der Flotte, wie beispielsweise dem Lotsenversetzdienst, um **systemrelevante Tätigkeiten**, ohne die der Hafen nicht betriebsfähig wäre. Ihre Kosten refinanziert die Flotte über langfristige und für die Kund\*innen stabile Charraten. Seit ihrer Gründung im Jahr 2017 verzeichnet die Flotte Hamburg ein positives Betriebsergebnis.

Besonderes Augenmerk legt die Flotte Hamburg auf die Ausbildung der Hafenschiffere\*innen, um rechtzeitig Nachwuchs zu generieren. Im Berichtszeitraum konnten fünf Auszubildende die Plätze ausgeschiedener Schiffsführer\*innen übernehmen. Mit dem Ziel, alle Beschäftigten gesund zu erhal-

ten, gerade auch im Hinblick auf die Altersstruktur, wurde 2020 ein Gesundheitsprogramm eingeführt.

## Effizienzsteigerung und Umweltentlastung

Die Flotte Hamburg hat es sich zur Aufgabe gemacht, die städtische Schiffsflotte zu modernisieren und umweltbewusst auszurichten. Zusammen mit dem DNV hat sie 2018 ein **5-Säulen-Konzept** entwickelt – mit dem Ziel, die Emissionen von CO<sub>2</sub> (Kohlendioxid), der Luftschadstoffe NO<sub>x</sub> (Stickoxid) sowie SO<sub>x</sub> (Schwefeloxid) und von Rußpartikeln (PM<sub>2,5-10</sub>) zu senken (→ *siehe detailliertes Konzept im Nachhaltigkeitsbericht 2017/2018*).

In den Jahren 2019 und 2020 wurde die 5-Säulen-Strategie konsequent umgesetzt: Nahezu die gesamte Flotte wird inzwischen von GtL (Gas to Liquids) – einem synthetischen, emissionsarmen Kraftstoff – angetrieben. Zudem erhielten sechs Schiffe Abgasnachbehandlungsanlagen (Rußpartikelfilter und Stickoxidkatalysatoren), auf drei weiteren Schiffen wurde die Umrüstung bereits angestoßen. Im Berichtszeitraum

konnten bei sechs Schiffen durch die Kombination von **Abgasnachbehandlung und GtL** Stickoxide und Feinstaub um ca. 95 Prozent reduziert werden.

# 6 Schiffe

## mit Abgasnachbehandlung

Durch das übergreifende Flottenmanagement und ein kluges Pooling werden Synergieeffekte genutzt. Von 2019 auf 2020 konnten drei ältere Schiffe außer Betrieb genommen und damit die Auslastung emissionsfreundlicher Schiffe optimiert werden.

Die HPA will ab 2040 klimaneutral wirtschaften. Seit 2020 vereinbart sie jährlich mit allen Führungskräften, die auch Eigentümer\*innen von energieverbrauchenden Anlagen sind, Zielvereinbarungen über einen anteiligen Beitrag zur Energie- und CO<sub>2</sub>-Einsparung (→ *siehe Kapitel Klimastrategie*).



Für die Erreichung der Klimaziele wird der Ausstieg aus den fossilen Kraftstoffen bis 2040 notwendig. Jährlich werden Maßnahmen zur Einsparung durch Effizienzsteigerung umgesetzt, beispielsweise:

- Versorgung der Schiffe mit Ökostrom am Liegeplatz – Einsparung ca. 31 tCO<sub>2</sub>/a
- Workshops zum kraftstoffsparenden Schiffsbetrieb – Einsparung ca. 159 tCO<sub>2</sub>/a

Die Voraussetzung für weitere Einsparungen ist, dass entsprechende Antriebstechnologien und synthetische Kraftstoffe zu realistischen Bedingungen zur Verfügung stehen.

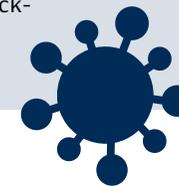
In den Jahren 2017 und 2018 konnten aufgrund des Einsatzes eines klimafreundlichen pflanzenbasierten Kraftstoffes auch die CO<sub>2</sub>-Emission deutlich gesenkt werden. Infolge der weltweiten Nachfrage und der Versorgungsunsicherheiten

im Hamburger Hafen musste auf die Nutzung verzichtet werden (siehe Tab. 1).

**Innovation**

Um durch innovative Antriebstechnologien CO<sub>2</sub> einzusparen, hat die Flotte Hamburg den Neubau von zwei Plug-In-Hybrid-schiffen beauftragt. Die multifunktionalen Löschboote werden als die ersten Plug-In-Hybridschiffe im Hamburger Hafen bis zu zwei Stunden vollelektrisch fahren können. 2022 wird auch ein bereits beauftragtes Plug-In-Hybrid-Planiergerät in Betrieb genommen. Eine Machbarkeitsstudie erfolgte für ein vollelektrisches Schiff für die Alster sowie für ein Dual-Fuel-**Wasserstoff**-Schiff für den Hafen. Darüber hinaus nimmt die Flotte Hamburg an internationalen Forschungsprojekten teil, wie der Entwicklung eines Seeschiffs mit **Methanol**-Brennstoffzellen-Antrieb (HyMethShip). Die Dekarbonisierung verstärkt den Innovationsdruck, da bis spätestens 2040 alternative bezahlbare Energielösungen verfügbar sein müssen.

Die Flotte Hamburg hat insbesondere mit dem Lotsenversetzdienst wesentlich dazu beigetragen, den Hafbetrieb trotz der **Covid-19-Pandemie** aufrechtzuerhalten. Entsprechend gab es nur eine geringe Home-Office-Quote. Für den Fall von Quarantänemaßnahmen wurden jeweils einige Beschäftigte in Reserve zurückgehalten, sodass jederzeit flexibel auf die Entwicklungen reagiert werden konnte.



**Am Tor zur Kreuzfahrtwelt: Cruise Gate Hamburg**

Mit elf Mitarbeiter\*innen betreibt die Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) die drei Kreuzfahrtterminals in Altona, in Baakenhöft und auf Steinwerder. Sie ist die zentrale Anlaufstelle für alle Kreuzfahrtreedereien in Hamburg. Die Verantwortung umfasst neben der Vergabe der Liegeplätze die Sicherstellung des reibungslosen Betriebs der drei Terminals inklusive der dazugehörigen Infrastruktur für die Abfertigung der Kreuzfahrtschiffe (unter anderem Wasserversorgung und -entsorgung, Steuerung der Verkehrslogistik, Umsetzung des Internationalen Sicherheitscodes für Schiffe und Hafenanlagen (ISPS)). Zudem vermarktet die CGH die Kreuzfahrtdestination Hamburg national wie international.

**Tab. 1:** CO<sub>2</sub>-Emissionen der selbstgenutzten Schiffe in g/kWh

2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel: 2030	Ziel: 2040
246	245	148	225	236	235	120	0

**Tab. 2:** Schiffsanläufe und Passagierzahlen

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Hafenanläufe	393	419	416	432	454	81
Kreuzfahrtpassagiere	519.453	716.841	811.489	895.275	799.135	74.389
Transitpassagiere	22.570	41.438	51.948	88.581	56.111	4.261

Das Terminal in der HafenCity steht aufgrund von Bauarbeiten bis zu dessen Neueröffnung 2024 nicht zur Verfügung. Als Ausweichterminal dient das temporäre Terminal Baakenhöft, das die CGH im Juli 2020 in Betrieb genommen hat. Alle Terminals sind **barrierefrei** erreichbar.

Mit seinem maritimen Ambiente und den vielen kulturellen Angeboten wirkt der Hamburger Hafen wie ein Magnet auf Tourist\*innen und ist besonders attraktiv für Kreuzfahrten.

Die Stadt profitiert von diesem Wachstum, muss aber die Auswirkungen des Kreuzfahrttourismus sehr genau im Blick behalten. Zur Steigerung der Akzeptanz in der Bevölkerung werden Maßnahmen zum Gesundheitsschutz und zur Bewahrung soziokultureller Werte entwickelt. Ziel ist

es, ein nachhaltiges Wachstum der Kreuzfahrt zu fördern.

Die CGH engagiert sich dafür auch in verschiedenen Initiativen. Im Oktober 2019 war die CGH Mitinitiatorin einer branchenweiten Initiative zur Erfassung von Kreuzfahrtschiffsemissionen im Rahmen des WPSP.

**Umweltentlastung**

Am Terminal in Altona haben die Kreuzfahrtschiffe bereits seit 2016 die Möglichkeit, klimafreundlichen Strom über die dortige **Landstromanlage** zu beziehen und den Luftschadstoffausstoß am Liegeplatz zu vermeiden. Geplant ist der Bau weiterer Landstromanlagen auch an den Terminals Steinwerder und HafenCity. Zusätzlich besteht die Möglichkeit einer Liquefied-Natural-Gas-Versorgung am Terminal Steinwerder.



Der Ausbruch von **Covid-19** hat den Kreuzfahrtbetrieb seit März 2020 immer wieder vor neue Herausforderungen gestellt. Infolge der nationalen und internationalen Reisebeschränkungen erfolgte die Stornierung zahlreicher Anläufe für die Saison 2020 in Hamburg. Von März bis Juni 2020 wurde der Betrieb in Hamburg erstmals unterbrochen, eine erneute Zwangspause erfolgte von Dezember 2020 bis Mitte Juni 2021 aufgrund eines Beschlusses des Hamburger Senats.

Im Zuge der **Covid-19-Pandemie** zeigte sich, dass Kreuzfahrten nur schwer mit den Erfordernissen zu vereinbaren sind, die der **Infektionsschutz** in Zeiten akuter Pandemien erfordert. Während dieser Zeit hat die CGH elf Kreuzfahrtschiffe und deren Crews betreut, die zeitweise an den Terminals auflagen.

Auf die dynamischen Entwicklungen hat die CGH immer wieder schnell reagiert und operative Abläufe sowie die Infrastruktur situationsbedingt angepasst. Zur Vorbereitung des ersten Restarts

unter Corona-Bedingungen Ende Juni 2020 stand sie in intensivem Austausch mit Behörden, Reedereien, der Cruise Lines International Association (CLIA) und ihren Stakeholdern. Die konstruktive Zusammenarbeit und das ausgefeilte Hygienekonzept ermöglichten einen verantwortungsvollen Wiedereinstieg in den Kreuzfahrtterminalbetrieb. Im August und September 2020 konnte die CGH sogar die Zahl der Anläufe erreichen, die ursprünglich für die Saison geplant waren. Mit 81 Anläufen und 77.000 Passagier\*innen war Hamburg weltweit einer der Häfen mit den meisten Passagier\*innen in der Saison 2020 (siehe Tab. 2). Das nachhaltige Restart-Konzept fand international hohe Beachtung und fungierte als Vorbild für viele andere Häfen.

Zusätzlich schuf die CGH alternative Einnahmequellen. Sie vermietete die Flächen in Steinwerder als Autokino und Autokonzert-Location. Mit 80 Events und rund 33.000 Zuschauer\*innen wurde die Fläche optimal ausgelastet.





02

Infrastruktur & Verkehr

# Infrastruktur & Verkehr

## 8 MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTSWACHSTUM



- Im Fokus steht die Nutzung vorhandener Infrastruktur und intelligenter Steuerungskonzepte, um bessere Ergebnisse und die Ausnutzung von Effizienzreserven zu erreichen. Dabei kommen Predictive-Maintenance-Systeme (datenbasierte digitale Systeme/ Smart Bridge) zum Einsatz.
- Die HPA fördert die Ansiedlung wertschöpfungsintensiver Branchen. Dafür sollen unter anderem nachhaltige Kriterien in den Flächenvergabeprozess integriert werden.

## 9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR

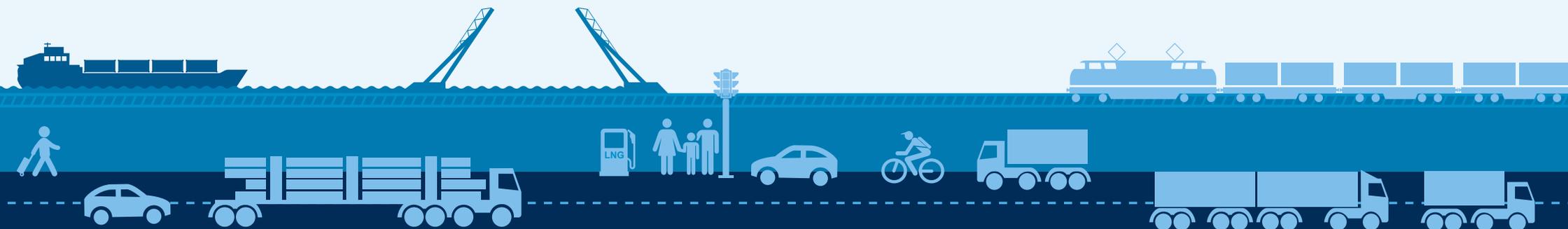


- Um Infrastrukturplanung langfristig nachhaltig zu gestalten und so handlungsfähig zu bleiben (Klimaanpassung), setzt die HPA auf eine neue Form der Risiko- und Resilienzbeurteilung.
- Die HPA bezieht Nachhaltigkeit bei der Entwicklung von Innovationen mit ein.

## 11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN



- Der Modal Split Bahn wird maßgeblich verbessert und es werden zusätzliche Radwege gebaut. Verkehrssysteme werden angepasst, um Unfallknotenpunkte zu entflechten.
- Die HPA unterstützt Modellversuche für verbesserten Verkehr in der Stadt (beispielsweise Hochbahn, autonomes Fahren).
- Ladesäuleninfrastruktur wird ausgeweitet für die E-Fahrzeugflotte. Die Schiffsflotte tankt GtL.



# Wertschöpfung im Wandel

## 3. ■ größter Containerhafen Europas

Der Hamburger Hafen ist der größte deutsche Seehafen sowie Europas drittgrößter Containerhafen. Er ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Metropolregion Hamburg, eine wichtige Drehscheibe für den globalen Warenaustausch und Deutschlands größter Industriestandort. Auf einer Fläche von 6.288 Hektar findet im Hafennutzungsgebiet eine Vielfalt an Wertschöpfung statt. Neben den beiden großen Containerumschlagsunternehmen haben rund 700 Firmen aus 16 Branchen ihren Sitz im Hamburger Hafen. Wichtiger Teil der Hafenwirtschaft sind namhafte Industrieunternehmen aus dem Energiesektor, der Grundstoffindustrie, der Antriebstechnik, dem Schiffs- und Maschinenbau und der Düngemittelindustrie.

Der Hamburger Hafen trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Entwicklung in der Metropolregion bei. Er generiert neben Wertschöpfung auch Beschäftigung, sichert die Versorgung von Unternehmen mit Rohstoffen und ermöglicht ihren Warenabsatz weltweit. Überdies schafft

der Hafen für die Hamburger\*innen eine **kulturelle Identität**.

Seine Funktionsfähigkeit als Wirtschafts- und Logistikzentrum basiert vor allem auf einer resilienten Infrastruktur und optimalen Verkehrsflüssen. Daher fokussiert die HPA ihr Handeln auf die Sicherstellung von Infrastrukturkapazitäten sowie auf ein effizientes Verkehrsmanagement. Dies gilt für jeden der relevanten Verkehrsträger: Wasser, Schiene und Straße.

Die Infrastruktur und das Verkehrsmanagement müssen auch in die Lage versetzt werden, auf digital veränderte Wertschöpfungs- und Logistikprozesse reagieren zu können. Dem begegnet die HPA mit dem Ausbau bestehender Systeme, um den wirtschaftlichen, sicherheitsrelevanten und gesetzlichen Vorgaben zu entsprechen. Dabei arbeitet sie insbesondere an folgenden Themen: dem **Schutz kritischer Infrastrukturen** (KRITIS), der Cyberabwehr, der Vernetzung von Systemen/Transportketten, der Schaffung neuer Plattformen und der E-Navigation.

### Wirtschaftsmotor Hafen

Die mit dem Hamburger Hafen verbundene Brutto-Wertschöpfung beträgt deutschlandweit 50,8 Milliarden Euro, davon fallen 12,4 Milliarden Euro in der Metropolregion an. In Hamburg sind von der hafenbezogenen Brutto-Wertschöpfung in Höhe von 8,1 Milliarden Euro rund zwei Drittel direkt oder indirekt von der Existenz des Hafens abhängig. Diese Zahlen unterstreichen die weit über seinen Standort hinausreichende wirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens. Die hafenabhängige Wirtschaft führt deutschlandweit rund 2,6 Milliarden Euro Steuern ab, davon allein 1,2 Milliarden Euro in Hamburg.

# 50,8 Mrd.

**Euro Wertschöpfung**  
deutschlandweit

Deutschlandweit sichert der Hamburger Hafen 607.000 Arbeitsplätze: im Güterumschlag und in der Abfertigung von Passagier\*innen, in den Hafendienstleistungen, in der Transportkette, in Wirtschaftsbereichen, die indirekt vom Hamburger Hafen profitieren, und überwiegend in der hafenbezogenen Industrie. In Hamburg generiert die hafenabhängige Wirtschaft eine Brutto-Wertschöpfung von über 130.000 Euro pro Arbeitnehmer\*in.

#### Auswirkungen des Strukturwandels

Als Deutschlands größter **Universalhafen** mit vier Containerterminals, 29 Massengutterterminals und sechs Mehrzweck- und Roll-on-/Roll-off-Terminals setzt Hamburg auf **Diversifizierung** und verfolgt eine adaptive Hafenflächenentwicklung für eine konsequente Stärkung des lokalen Ladungsaufkommens mit einer intensivierte Ansiedlung von produktivem Gewerbe und Industrie.

# 607.000

Arbeitsplätze deutschlandweit

**Tab. 1:** Seegüterumschlag nach Verkehrsträgern

	2019 In Mio. Tonnen	2020 In Mio. Tonnen	2019 In Mio. TEU	2020 In Mio. TEU
Seegüterumschlag	136,6	126,2	9,3	8,5
Transshipment Großschiff	19,6	17,1	1,7	1,5
Transshipment Feeder	19,6	17,1	1,7	1,5
Hinterland Bahn	48,2	46,6	2,7	2,6
Hinterland Binnenschiff	8,9	8,4	0,1	0,1
Hinterland LKW	40,4	37,1	3	2,8

#### Umschlagsmengen und Ladungskategorien

2020 fanden im Hamburger Hafen rund 7.600 Anläufe von Seeschiffen mit einem Gesamtumschlag von 126,2 Millionen Tonnen statt (siehe Tab. 1). Er lag damit um 7,6 Prozent unter der Vergleichszahl aus dem Jahr 2019.

Im Zuge der Corona-Krise ist der weltweite Verkehr von Gütern und Waren im Jahr 2020 deutlich eingebrochen. Der Containerumschlag im Hamburger Hafen sank von 9,3 Millionen Standardcontainern (TEU) im Jahr 2019 auf 8,5 Millionen im Jahr 2020. Das entspricht einem Rückgang um 8 Prozent. 2019 war noch ein durch die Verlagerung von mehreren Transatlantikdiensten von Bremerhaven nach Hamburg begünstigter Zuwachs von 6,1 Prozent ver-

zeichnet worden. Der Umschlag von Leercontainern ging 2020 mit einem Minus von 9,4 Prozent stärker zurück als die Abfertigung beladener Boxen. Im Transshipment hat sich 2020 ein Rückgang um 11,6 Prozent auf 3,0 Millionen TEU ergeben.

Zu Beginn der zweiten Jahreshälfte hat ein Aufholprozess eingesetzt, der sich im vierten Quartal stark beschleunigt hat – sowohl beim Umschlag von Massengut als auch beim Umschlag des zu 98,7 Prozent containerisierten Stückguts.

# 126,2 Mio.

Tonnage Seegüterumschlag

Insgesamt haben sich die Umschlagzahlen im Hamburger Hafen 2020 schneller und deutlicher erholt, als es nach den ersten sechs Monaten des Jahres zu erwarten war. Hinsichtlich der Ladung dominierte 2020 der Containerumschlag mit 86,6 Millionen Tonnen, gefolgt von 38,5 Millionen Tonnen flüssigen und trockenen Massengütern und 1,2 Millionen Tonnen konventionellem Stückgut. Die Anteile dieser drei Ladungskategorien am Gesamtumschlag sind weiterhin weitgehend stabil.

### Neue Narrative strategischer Hafententwicklung

Der Hamburger Hafen ist einer der größten Stadthäfen der Welt. Stadt und Hafen sind eng miteinander verwoben und können sich nur im Miteinander entwickeln und sich dadurch im Idealfall wechselseitig stärken. Der Hafen generiert Wertschöpfung, aber auch Belastungen, die mit Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Menschen verbunden sind. Konsequenterweise erfolgt seit Jahren die Reduktion von gesundheits- und klimaschädlichen Emissionen aller Hafenaktivitäten.

Die Ära der postfossilen Technologien, die Kapazitätsentwicklungen der Häfen im Mittelmeer und die durch Klimawandel indizierten marktlichen Veränderungen wie beispielsweise Ernteauffälle nehmen weltweit Einfluss auf die Warenströme und Lieferketten. Vor diesem Hintergrund und ungeachtet der geopolitischen Turbulenzen wird es im Gefüge der Verkehrsträger untereinander zu Verschiebungen von Transportmengen kommen – es gilt, die verkehrsstrategischen Narrative zu überdenken.

Während die Seeschifffahrt eher träge auf die Dekarbonisierungserfordernisse und -ziele der Weltgemeinschaft reagiert, werden als Maßnahme zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz im Hamburger Hafen **Landstromanlagen** zur Begrenzung der negativen Auswirkungen erforderlich. Es sind sechs Anlagen mit dreizehn Anschlüssen geplant, die voraussichtlich ab 2023 den Betrieb aufnehmen werden.

Das alte Narrativ einer strategischen Entwicklung des emissionsärmsten Verkehrsträgers verliert seinen Mechanismus. Perspektivisch werden alle Verkehre

hinsichtlich Lärm und Emissionen stadtvträglicher. Strategische Kriterien wie Ressourcen- und Flächeneffizienz, aber auch die **Flexibilität** eines Verkehrsträgers im Klimawandelkontext rücken in den Vordergrund. Verlässlichkeit, Kosten und Schnelligkeit gewinnen bei der Wahl des Transportmittels möglicherweise wieder an Bedeutung und konterkarieren damit die Bemühungen der Entlastung des Verkehrsträgers Straße zum Nachteil von Anwohner\*innen und anderen Verkehrsteilnehmer\*innen.



# Innovativ, digital und sicher vernetzt in die Zukunft



Die HPA versteht die **Digitalisierung** als globalen Trend, der für die Gestaltung des intelligenten Hafens und eines Unternehmens der Zukunft essenziell ist. Digitale Innovationen verfügen über ein enormes Nachhaltigkeitspotenzial – dabei steht der jeweilige Anwendungsfall im Vordergrund. Nicht zuletzt kann sich die HPA über Digitalisierungsprojekte als attraktive Arbeitgeberin positionieren.

In diesem Kontext sollen die Innovationen nicht nur der nachhaltigen Entwicklung der HPA und ihrer Wertschöpfungsketten dienen, sondern die HPA übernimmt Verantwortung über die eigenen operativen und organisatorischen Grenzen hinaus, auch für die **digitale Transformation** des Hafens.

Maßgeblich hängt der Erfolg von Innovationen von der Sicherheit der physischen und virtuellen Infrastrukturverfügbarkeit ab. **Redundanzen** stärken die Widerstandsfähigkeit der Systeme. Die Ausfallsicherheit der Infrastruktur und die **Abwehr von Cyberangriffen** sind entscheidende Garantien für die Betriebsfähigkeit der HPA und die Kommunikation mit den Hafenakteur\*innen.

## Verantwortung und Managementansatz

**Informationstechnik:** Das eigene Glasfasernetz umfasst eine Strecke von mehr als 300 Kilometern und ist im Interesse der Ausfallsicherheit als Ringstruktur aufgebaut. Die Verfügbarkeit beträgt nahezu 100 Prozent. Alle relevanten Prozesse sind inklusive der gespeicherten Daten in zwei voll redundanten Datacentern integriert. Der Einsatz externer Cloud-Technologien erhöht zudem die Flexibilität der Serverleistung und steigert die Energieeffizienz.

**Innovation und Digitalisierung:** Ende 2020 wurde zur Implementierung von Innovationen und deren Skalierung auf neue Geschäftsfelder der neue Geschäftsbereich Port Process Solution (PPS) gegründet. Sein Fokus liegt auf der Umsetzung: „Vom Prototypen zum Produkt“.

**Datenschutz und Sicherheit:** Die HPA gilt im Hinblick auf das Betreiben von informationstechnischen Systemen als eine Einrichtung mit wichtiger Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung nachhaltig wirkende Versorgungsgengpässe und er-

hebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit eintreten können. Das etablierte Sicherheitsmanagementsystem informationstechnischer Systeme berücksichtigt nachweislich das IT-Sicherheitsgesetz, das BSI-Gesetz (BSIG) und die BSI-Kritischerverordnung sowie weitere internationale Anforderungen wie die europäische Richtlinie zur Gewährleistung einer hohen Netzwerk- und Informationssicherheit (NIS-Richtlinie).

## Cyber-Security

Cyber-Security als Grundlage für die Digitalisierung von Geschäftsprozessen ist eine der zentralen Herausforderungen für die IT. Schwachstellen bei der Einführung von innovativen Technologien und deren Auswirkungen auf das Digital Business der HPA werden mittels gezielter Cyber-Sicherheitsmaßnahmen frühzeitig aufgedeckt. Eine Überprüfung der implementierten digitalen Technologien erfolgte 2019 über Penetrationstests.

Wichtige Voraussetzung für zuverlässige hafenlogistische Prozesse ist deren Sicherheit. Ziel der HPA ist es deshalb, die Resilienz der IT-Systeme zu erhöhen. Sie sollen

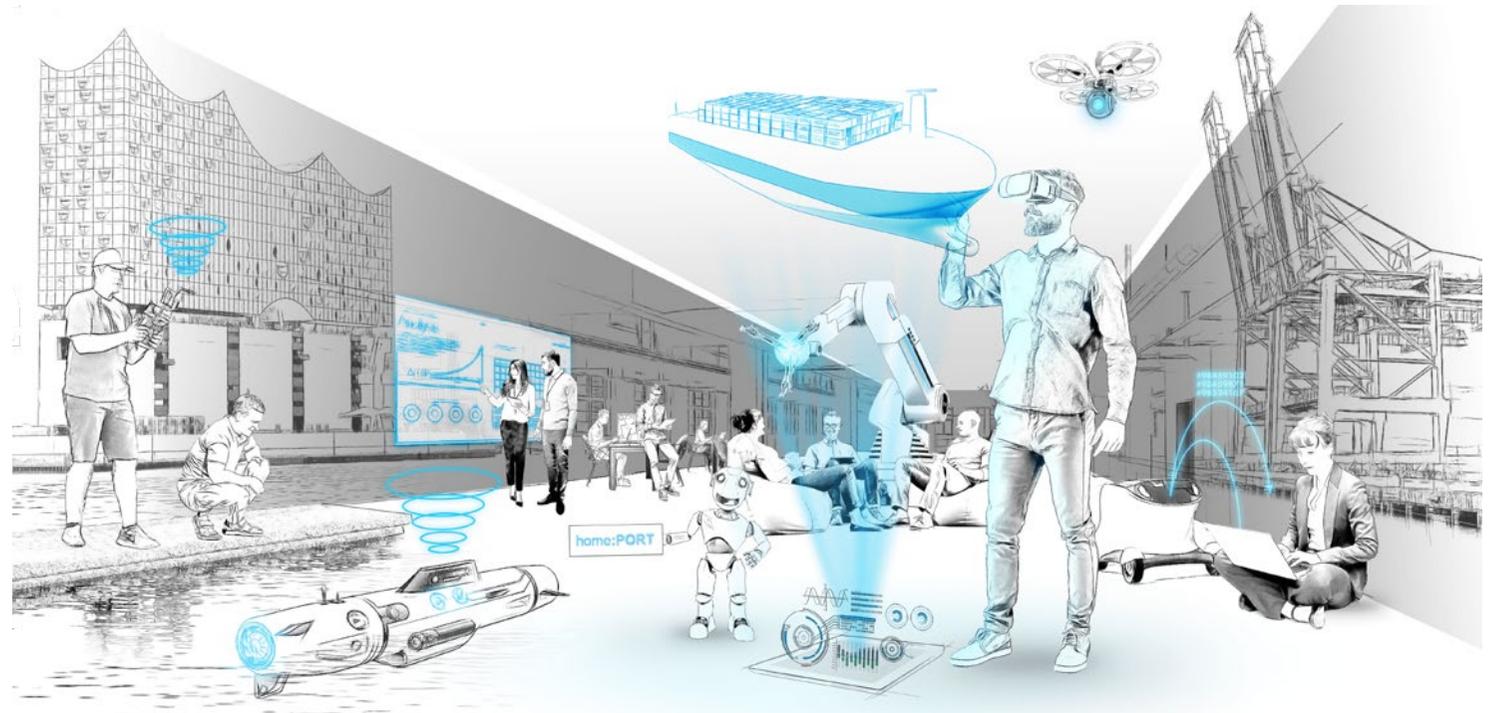
widerstandsfähig sein gegenüber Cyber-attacken und eine hohe **Ausfallsicherheit** mit entsprechenden Redundanzen gewährleisten. Dies ist umso wichtiger, da die HPA kritische Infrastrukturen mit Systemrelevanz betreibt. Die Kund\*innen der HPA sind auf deren Leistung angewiesen, um ihre Geschäftsprozesse reibungslos abwickeln zu können. Die HPA strebt bis 2025 eine nahezu 100-prozentige Ausfallsicherheit und Konnektivität an.

Beim Einsatz der IT werden hohe Standards zum Schutz des geistigen Eigentums der HPA und ihrer Kund\*innen vor Diebstahl, Verlust, unbefugter Weitergabe, rechtswidrigem Zugriff oder Missbrauch angewendet. In Zukunft soll eine höhere Detaillierung durch den im Jahr 2020 begonnen Aufbau eines Security Operations Center (SOC) möglich werden.

### homePORT – Reallabor und Testfeld für Innovationen

homePORT ist ein im Herzen des Hamburger Hafens gelegener Innovationscampus. Er bietet innovativen Hafenakteur\*innen, der Wissenschaft, Technologieunternehmen und Start-ups einen Freiraum zum Ausprobieren, Experimentieren und Kollaborieren mit anderen Partner\*innen und Akteur\*innen. homePORT schafft die Möglichkeit, Produktinnovationen zu entwickeln und real zu testen, um die maritime Hafenvirtschaft der Zukunft zu gestalten. Als Drehscheibe für kreative Ideen schafft

**Abb. 1:** homePORT, der Innovationscampus



© HPA

homePORT den standardisierten Zugang zu Testflächen: an Land, zu Wasser und in der Luft.

Für die Kontaktaufnahme und den ersten Austausch wurde eine digitale Kollaborationsplattform entwickelt. Sie versetzt den Hafen und die HPA in die Lage, sich

mit den innovativen Unternehmen, Forschungsgruppen und Start-ups zu vernetzen und Projekte für den Hafen der Zukunft voranzutreiben.

homePORT bietet optimale Voraussetzungen für **Drohnen- und Robotertests**. Im Rahmen eines intelligenten Hafeninfr-

strukturmanagements setzt die HPA auf neue Instrumente: Künftig sollen Flug- und Schwimmdrohnen sowie Straßen- und Gelände-**Rover** im Katastrophenschutz, bei der Bauwerksprüfung oder für die Kontrolle von schwer erreichbaren Anlagen und Infrastrukturen im Hamburger Hafen genutzt werden.

### Digital und nachhaltig planen mit BIM

Die HPA erweitert ihr Leistungsportfolio um digitale Angebote mit dem Ziel, Manager\*innen und Betreiber\*innen nicht nur physischer, sondern auch virtueller Infrastruktursysteme zu unterstützen. Mit der digitalen Methode **Building Information Modeling (BIM)** wird es möglich, den gesamten Lebenszyklus eines Gebäudes, Bauwerks oder einer Infrastruktur zu betrachten – von der Entwicklung über die Planung, Erstellung und Nutzung bis zum Abriss. Im virtuellen Abbild des Bauwerks (= Digitaler Zwilling) und dessen Nutzung werden alle relevanten Daten und Informationen erfasst, verwaltet und unter den Projektbeteiligten ausgetauscht.

Somit minimiert der Einsatz von BIM Risiken in der Bauausführung und schafft eine wesentlich höhere Termin- und Kostenstabilität im Vergleich zur konventionellen Planung. BIM liefert perspektivisch einen wichtigen Beitrag zum nachhaltigen Bauen bei der HPA. Bei einer durchgängigen Einführung dieser Methode ermöglicht der Digitale Zwilling des Bauwerks bereits in frühen Planungsphasen eine Analyse auf dessen Ökobilanz. So kann beispielsweise der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von Bauwerken bei der Erstellung und auch im Betrieb modellbasiert ermittelt werden. Die Simulation des Rückbaus und die Bewertung der Weiterverwertung von Baustoffen vorab am Digitalen Zwilling sind

weitere Beispiele für das nachhaltige Bauen mit dem Fokus auf den gesamten Lebenszyklus – von der Planung bis zum Rückbau.

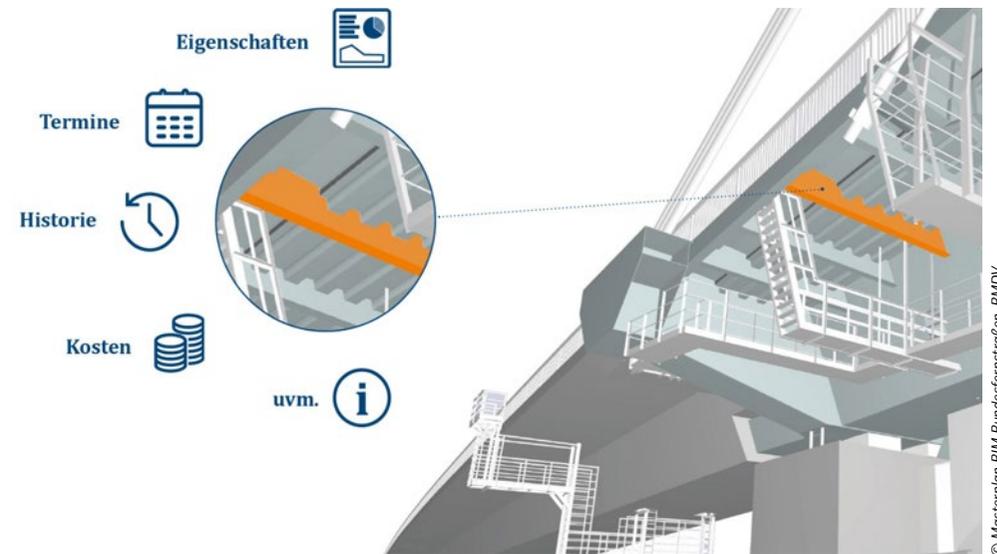
Mit BIM gelingt der Wechsel von der konventionellen 2D-Planung hin zur vollintegrierten und vernetzten Planung mit allen relevanten Stakeholdern im 3D-Modell. Es bietet völlig neue Möglichkeiten der Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Einsatz von Virtual- oder Augmented-Reality-Technologien. Die Ingenieur\*innen der HPA setzen beispielsweise Virtual Reality ein, um Bauwerke zu visualisieren und so Bauvorhaben zu erläutern.

Dieser umfassende Change-Prozess wird die herkömmliche Arbeitsweise aller Beteiligten wesentlich verändern. Bei der Gestaltung von Veränderungsmaßnahmen muss darum besonders auf die Information, **Qualifikation** und Unterstützung der Beteiligten geachtet werden. Das notwendige Fachwissen und die Kompetenzen zum Thema sollen systematisch aufgebaut, Schulungen und Weiterbildungskonzepte erarbeitet werden.

#### smartPORT

Ein vernetzter Datenfluss und ebenso intelligente wie innovative digitale Lösungen zielen darauf ab, die Effizienz des Waren- und Verkehrsflusses im Hafengebiet zu steigern und gleichzeitig Emissionen zu senken. Diese sogenannte smartPORT-

Abb. 2: Virtuelles Abbild eines Bauwerks durch Building Information Modeling



Philosophie wird kontinuierlich weiterentwickelt, um das Management aller Transportwege vom Container bis zur Straße oder Schiene perfekt aufeinander abzustimmen. Die HPA strebt an, den Hamburger Hafen mittels smartPORT-Projekten bis zum Jahr 2030 zu einem der intelligentesten Häfen der Welt zu machen.

Mit Unterstützung der HPA forscht zudem das Institut smartPORT der Technischen Universität Hamburg zur Verbesserung der Effizienz und Sicherheit in Hafengebieten (mehr dazu → siehe Nachhaltigkeitsbericht 2017/2018).

Das Projekt **smartBridge** testet die sensorgestützte Zustandsbewertung in Echtzeit an Bestandsbrücken. Die Umsetzung des Pilotprojekts erfolgt an der Köhlbrandbrücke als Demonstrationsobjekt (→ siehe Kapitel Straße).

#### chainPORT

chainPORT ist eine 2016 von der HPA und dem Port of Los Angeles initiierte Partnerschaft zwischen weltweit führenden Häfen, die über das traditionelle Konzept bilateraler Partnerschaften hinausgeht. Es wird daran gearbeitet, maritimen Akteur\*innen durch Innovationen und Digitalisierung

sichere, effiziente und nachhaltige Lieferketten zu ermöglichen. chainPORT möchte Port Authorities, ihre Partner\*innen und Kund\*innen zusammenbringen, um Erfahrungen und Best Practices zu teilen sowie gemeinsame Strategien zu entwickeln: für Fragestellungen der Gegenwart und Zukunft wie beispielsweise Cyber-Security und Nachhaltigkeit. Häfen sollen in einem weltumspannenden Netz digital wie analog kooperieren können.

Bei der Arbeitsgruppe „Shaping the Digital Culture in Port Authorities“ wurde im Jahr 2020 ein digitaler Artikel über die Learnings aus der Covid-19-Pandemie veröffentlicht. Ziel war es, ein praktisches Vorgehen für Port Authorities zu entwickeln, um die globalen Krisensituationen strategisch mit digitalen Lösungen zu meistern. Das ebenfalls 2020 entstandene chainPORT-Playbook zum Thema „Leveraging Digital Solutions in Crisis Management“ erläutert einen 4-Schritte-Ansatz für die Erstellung einer digitalen Roadmap (→ [www.hamburg-port-authority/chainport](http://www.hamburg-port-authority/chainport)).

### Innovative Forschungs- und Förderprojekte

Durch untereinander vernetzte und intelligente Sensorik, digitale Vernetzung von Geräten oder Automatisierung von Abläufen sollen innerbetriebliche und hafenlogistische Prozesse überwacht und Verbes-

serungspotenziale identifiziert werden. Die enge Zusammenarbeit mit Hochschulen und Universitäten sowie Unternehmen, Start-ups oder Innovationshubs steigert den Realisierungsgrad der Projekte. Die Vernetzung mit anderen Port Authorities, speziell zu den Themen Cyber-Resilienz und Cyber-Security, unterstützt zudem die Absicherung der Infrastruktur.

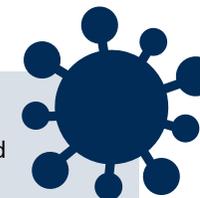
Innerhalb der HPA spielt die Einbindung der Beschäftigten in den Digitalisierungsprozess eine wichtige Rolle. Indem die HPA die **Digitalkompetenz** ihrer Mitarbeiter\*innen fördert, werden sie in die Lage versetzt, den Wandel aktiv mitzugestalten. Bis 2025 sollen alle Beschäftigten Weiterbildungen im Bereich Digitalisierung durchlaufen haben.

Durch die laufende Akquise von Forschungsprojekten ist die HPA auf vielen Gebieten ein First Mover. Das ermöglicht den früh-

zeitigen Einsatz neuer Technologien. Die HPA beteiligt sich beispielsweise derzeit an SANTANA, einem Förderprojekt des Bundes zur Digitalisierung von Häfen und zur Modernisierung von digitalen Infrastrukturen in Häfen. Im Projekt RoboVaaS (Robotic Vessels as a Service) werden in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Hamburg und weiteren Partner\*innen autonome Unterwasserfahrzeuge entwickelt, die auf Abruf automatisierte Aufgaben zur Umweltüberwachung übernehmen können.

Am Projekt **SeaClear** beteiligt sich die HPA als Demonstrationsstandort. Das von der EU geförderte Projekt nutzt die neuesten Methoden in der Kartierung, Klassifizierung und Robotersteuerung, um mit autonomen Flugdrohnen, Schwimm- und Unterwasserrobotern Plastikteile, Flaschen und weitere Gegenstände auf und im Wasser aufzuspüren und aufzunehmen.

Bereits vor der **Covid-19-Pandemie** wurden Notebooks als Arbeitsgeräte eingeführt, ebenso wie Office 365 als Standardsoftware. Darauf aufbauend hat die IT die notwendigen Voraussetzungen geschaffen, damit möglichst viele Beschäftigte im Home-Office arbeiten konnten. Es wurden VPN-Zugänge durch eine eigene Lösung bereitgestellt und alle Mitarbeiter\*innen erhielten eine E-Mail-Adresse. Zudem hat die IT die Nutzer\*innen im Home-Office in allen technischen Fragen unterstützt.



# Präventives Erhaltungsmanagement

Die HPA behält Faktoren im Blick, die disruptiv auf die Widerstandsfähigkeit der Infrastruktur und des Verkehrsmanagements wirken. Dies sind vor allem der **Klimawandel**, der **Fachkräftemangel**, die **Schiffsgrößenentwicklung**, **Pandemien**, die **Resourcenverknappung** und **-verteuerung** sowie die Digitalisierung. Durch die Entwicklung krisenwirksamer Mechanismen stärkt die HPA ihre Handlungsfähigkeit in diesen Feldern, um frühzeitig auf veränderte Bedingungen reagieren zu können.

Die Sicherheit, Dauerhaftigkeit und Verfügbarkeit der Infrastrukturen des Hafens muss durch präventive Instandhaltungsstrategien durchgehend gewährleistet werden. Sanierungsstaus werden systematisch vermieden. Das Alter der Bauwerke und Belastungsänderungen verlangen zielgerichtete Investitionen in den Substanz- und Werterhalt. In diesem Kontext ist eine langfristige Prognose der Erhaltungsmaßnahmen zwingend, um den Mittelbedarf für die Wirtschaftsplanung der HPA zu ermitteln. Das **Erhaltungsmanagement** orientiert sich primär an den Grundsätzen der Drucksache 21/13592 der FHH. Der Leitfaden beschreibt ein sys-

tematisches Vorgehen, das den Wert erhalt sichert und eine Verlängerung der Nutzungsdauer vorsieht.

Die HPA hat 2016 ein Zustandsbewertungsprogramm gemäß den Vorgaben des „BAW Merkblatt Schadensklassifizierung an Verkehrswasserbauwerken (MSV)“ für senkrechte Uferabschlüsse eingeführt. Im Rahmen des Programms wurden bisher 71 von 75 Kaimauern untersucht. Die Ersteinschätzung der im Rahmen der Kaimauerzustandsbewertung untersuchten Bauwerke hat zu folgendem Ergebnis geführt: Von den untersuchten Kaianlagen/ Uferabschlüssen befinden sich 50 Bauwerke in einem nicht ausreichenden beziehungsweise ungenügenden Zustand und 21 Bauwerke in einem ausreichenden Zustand. Die Strategie für das Erhaltungsmanagement wird für Ende 2022 erwartet. Zu diesem Zeitpunkt kann entschieden werden, ob für die Kaimauern das gleiche nachfolgend beschriebene Zielsystem gilt.

Die Zustandsbewertung der Bahnbrücken, der Straßenbrücken, der Straßen, Sperrwerke und Schleusen erfolgt regelmäßig.

Ziel: ein guter mittlerer Zustand und eine möglichst geringe Anzahl ausfallgefährdeter Anlagen mit einer Zustandsnote  $\geq 3,5$ .

Zur Ermittlung der jeweiligen Zustände wird ein Schulnotensystem genutzt, das mit den Normierungsgrenzen der Drucksache korrespondiert:

- Note  $\leq 1,5$ : Basiswert nach Herstellung
- Note 1,5 – 3,49: kein spezieller Beobachtungsbedarf
- Warnwert  $\geq 3,5$ : Beobachtungsbedarf, gegebenenfalls Handlungsbedarf
- Schwellenwert  $\geq 4,5$ : Einzelprüfung erforderlich, Handlungsbedarf angezeigt

Den Noten liegen je Infrastruktur unterschiedliche Aspekte zugrunde, wie beispielsweise der nutzerorientierte Wert, der die Befahrbarkeit und Verkehrssicherheit der Bauwerke beschreibt, sowie der substanzorientierten Wert, der für die vorhandene Qualität der baulichen Substanz steht. Die Betrachtung erfolgt regelmäßig über den gesamten Lebenszyklus und berücksichtigt Kriterien wie den Abnutzungsgrad, Witterungseinflüsse, Alter, Material und Beanspruchung.

Wie die mittleren Zustandsnoten beweisen (siehe Abbildungen auf der Folgeseite), gelingt das Erhaltungsmanagement mit einer nur geringen Anzahl von Anlagen im kritischen Bereich  $> 3,5$ .

Das Roadmap-Ziel des **Transitionspfades 2 „Wir entwickeln den Hafen nachhaltig und wertstiftend für die Region“** konnte bislang durchgehend erfüllt werden.

## Roadmap-Ziel: Infrastruktur

**2,0 – 2,4**

Wir bewerten jährlich den Zustand der Verkehrsinfrastruktur im Hafen über ein Schulnotensystem und erhalten alle relevanten Bauwerke bis 2025 im Schnitt in einem guten Zustand (2,0–2,4), um eine hohe Verfügbarkeit für Wirtschafts- und Individualverkehre zu gewährleisten.\*



\* ohne Kaimauern

### Schleusen und Sperrwerke

Es wurden neun Bauwerke untersucht. Die mittlere Zustandsnote für 2030 wird bei 2,5 prognostiziert, weil mit einer altersbedingten Zustandsverschlechterung einzelner Bauwerke gerechnet wird (siehe Abb. 3).

### Bahn

Im Jahr 2020 wurden 51 Bahnbrücken bewertet. Durch die vorausschauende Instandhaltung und bedarfsgerechte Erneuerung soll ein insgesamt guter Bauwerkszustand beibehalten werden (siehe Abb. 4).

### Straße

Neben den Hauptverkehrsstraßen wurden auch die Nebenstraßen geprüft und erhielten eine durchschnittliche Bewertung von 2,8. Die Zustandsnoten der Straßenbrücken werden jährlich im Zuge der Bauwerksprüfung vergeben (siehe Abb. 5 und 6).

Abb. 3: Zustandsentwicklung Sperrwerke & Schleusen



Abb. 4: Zustandsentwicklung Bahnbrücken

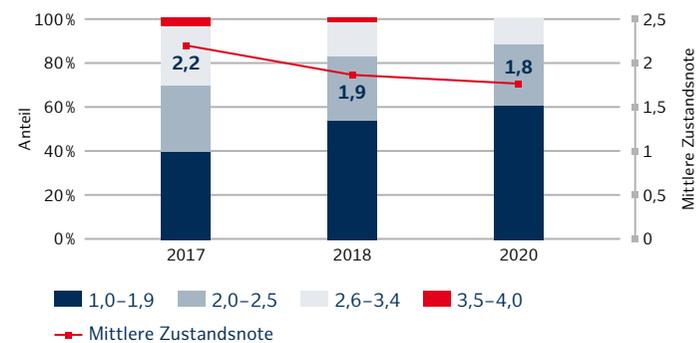


Abb. 5: Zustandsentwicklung Hauptverkehrsstraßen

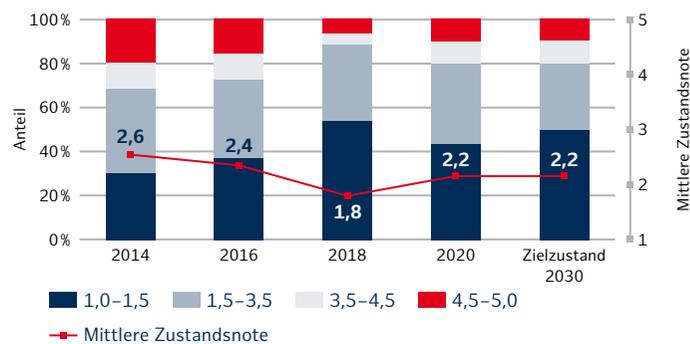


Abb. 6: Zustandsentwicklung Straßenbrücken



# Werteorientierte Flächenstrategie

Der gesellschaftliche Mehrwert des Hafens für die Menschen in der Stadt ist von erheblicher Bedeutung. Gerade wegen der begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen (Land und Wasser), wegen Nutzungskonflikten und Flächenkonkurrenzen durch die wachsende Stadt sowie der Auswirkungen von Hafenaktivitäten auf Menschen und Umwelt sind innovative und intelligente **Nutzungs- und Ansiedlungskonzepte** erforderlich.

## Verantwortung und Managementansatz

Als Grundeigentümerin verfügt die HPA über den größten Anteil an Hafenumflächen im Hafennutzungsgebiet sowie über folgende Assets:

- 170 schwimmende Anlagen
- 75 Kaimauern mit einer Länge von insgesamt ca. 36,5 Kilometern
- 135 Gebäude
- 2081 Hektar vermietete und vermietbare Flächen

Als effizientes Management- und Steuerungsinstrument der Flächenstrategie hat

die HPA ein Portfolioboard eingeführt. Dieses Gremium aus Führungskräften hat eine Beratungs- und Beschlussfunktion. Es dient der Abstimmung und Vorbereitung von Entscheidungsvorlagen.

An die Geschäftsführung wird berichtet, wenn es um Vertragsabschlüsse geht, die die HPA-Organisation wesentlich beeinflussen, oder ab bestimmten Wertgrenzen. Besonders wichtige Abschlüsse werden auch an den Aufsichtsrat berichtet oder ihm zur Entscheidung vorgelegt.

## Die Strategie und Ziele

Die HPA verfolgt für den Universalhafen Hamburg eine Ansiedlungsstrategie mit **nachhaltigen Vergabekriterien**. Hier geht es vor allem um die konsequente Stärkung des lokalen Ladungsaufkommens und die Bewahrung der Branchenvielfalt, unter anderem mit einer intensivierten Ansiedlung von produktivem Gewerbe und Industrie sowie mit der Konzentration auf hohe Wertschöpfung und arbeitsintensive Sektoren. Die damit verbundene **Diversifizierung** reduziert die ökonomische Vulnerabilität und verleiht zusätzliche **Stabilität**.

Auch der Megatrend Klimawandel betrifft die Mieter\*innen und Hafenakteur\*innen. So sind bereits heute Ernteaussfälle und klimabedingte Lieferengpässe zu beobachten. Die Dekarbonisierung, die Klimawandelfolgen und die Ressourcenverknappung werden perspektivisch Geschäftsmodelle beeinflussen. Nutzungskonzepte für Flächen und Infrastrukturen müssen deutlich flexibler und anpassungsfähiger gestaltet werden. So wird auch bei der Immobilienstrategie eine verstärkte **Nutzungsintensivierung**, wie mehrgeschossige Bebauung oder Multi-Purpose-Anlagen, die auch eine gezielte Drittverwendung zulassen, angestrebt.

Grundlage des Handelns ist ein effizienter Umgang mit Landfläche und Wasserfläche als wertvolle Ressourcen. Eine Steigerung der Produktivität sollte ohne weitere Wasserflächeninanspruchnahme erfolgen. Gemäß des Hamburger Koalitionsvertrags 2020 soll zum Beispiel das Projekt Steinwerder Süd eine ausgeglichene **Wasservolumenbilanz** erreichen, das heißt, es wird kein Retentionsraum vernichtet (→ siehe auch S. 61).

### Langfristige Entwicklungsschwerpunkte

Das Hafengebiet ist in rund 90 Wirtschaftseinheiten unterteilt, die in sieben Regionalgebieten zusammengefasst sind. Die Regionalgebiete zeigen die Potenziale des jeweiligen Hafengebiete wie Seeschiffstiefe oder City-Nähe und die infrastrukturelle Anbindung auf. Für die Wirtschaftseinheiten gelten in der Regel objektstrategische Ziele, die sich aus den übergeordneten Zielen der Regionalgebiete ableiten. Auf dieser Basis werden Areale entwickelt, in denen bestimmte Branchen verstärkt angesiedelt werden sollen.

**Machbarkeitsstudien** liefern detailliertere Informationen für eine gezielte Transformation von Gebieten im Hafen. Diese liegen für folgende Teilbereiche oder ganze Wirtschaftseinheiten bereits vor: Shell-Gelände Worthdamm, Ellerholzweg, Ellerholzdamm, Steinwerder Süd, Alte Schleuse, Shell-Gelände Hohe Schaar/Kattwykdamm, Peustraße.

Für die weitere Hafententwicklung ist es deshalb essenziell, die industrielle Nutzung am Hafenrand mit der heranrückenden sensiblen Nutzung, etwa durch Wohnsbebauung, in Einklang zu bringen. Die HPA arbeitet mit verschiedenen Stakeholdern

daran, gemeinsame Lösungen zu entwickeln, die sowohl den Betrieben als auch den Ansprüchen des Städtebaus gerecht werden. Insbesondere die städtebaulichen Vorhaben auf dem kleinen Grasbrook, in Wilhelmsburg, in Harburg und auf der Veddel Nord wurden von der HPA im Berichtszeitraum aktiv begleitet.

### Flächennutzung

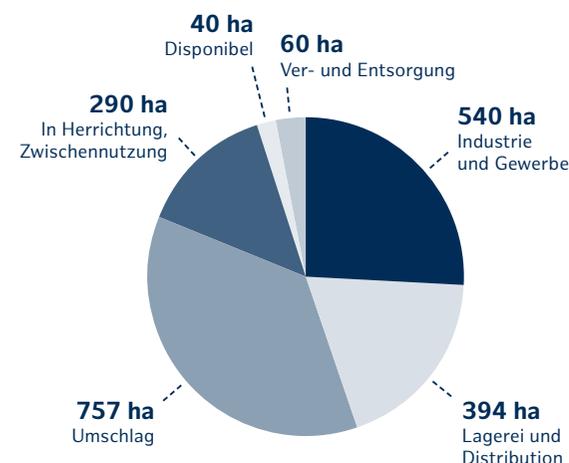
In den Jahren 2019 und 2020 gab es keine Flächenveränderungen im Hafengebiet. Das Hafennutzungsgebiet beträgt 6.288 Hektar, davon sind 3.045 Hektar Wasserflächen. Der Anteil an Fremdeigentum beläuft sich auf etwa 3.165 Hektar Land- und Wasserflächen.

Die Landflächen im Hafennutzungsgebiet des Hamburger Hafens umfassen ca. 3.243 Hektar. Abzüglich der Flächen, die sich in Privatbesitz befinden, sowie der Flächen für Infrastruktur, Hochwasserschutz, Grünflächen und Flächen für eigene Anlagen der HPA verbleiben ca. 2.081 Hektar an vermietbaren Grundstücken (siehe Abb. 7).

### Flächenvergabe-kriterien

Die Vermietung von größeren, wirtschaftlich attraktiven Grundstücken erfolgt

**Abb. 7: Vermietbare und vermietete Flächen (2.081 Hektar)**



grundsätzlich im Zuge transparenter, diskriminierungsfreier und europaweiter Bieterverfahren.

Der Modal Shift hin zur Steigerung des Güterverkehrs via Bahn und Schiff zur Entlastung der Straßen bleibt ein wichtiges Ziel, insbesondere bei der Ansiedlung verkehrsintensiver Betriebe. Hierfür sollen vorrangig Standorte mit bi- und trimodalen Anbindungsmöglichkeiten genutzt werden.

Folgende nachhaltige Kriterien sind relevant:

- Arbeitsplatzanzahl und -wertigkeit: Nach Möglichkeit sollen sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze geschaffen werden. Der Erhalt der Anzahl von Arbeitsplätzen, insbesondere für Ungelernte im Lager- oder Packbereich, erzeugt einen Zielkonflikt im Kontext der Erhöhung des Automatisierungsgrads.
- Wertschöpfung: Bevorzugt werden Unternehmensaktivitäten, die auf hohe Wertschöpfung und arbeitsintensive Sektoren ausgerichtet sind.
- Nachbarschaftliche Belange: Ein Betrieb muss in seine Umgebung passen. Das heißt, es ist aus nachbarschaftsrechtlichen Gründen auf bereits ansässige Unternehmen Rücksicht zu nehmen, auch für den Fall, dass von neuen Mieter\*innen beeinträchtigende Emissionen ausgehen könnten – und vice versa. Bei einer möglichen Ansiedlung eines Hafenbetriebes ist zu prüfen, ob sich die Lärm-, Licht- und Schadstoffemissionen und Gerüche eines beabsichtigten 3-Schicht-Betriebs auf in der Nähe liegende Wohngebiete negativ auswirken.
- Umwelt- und Klimaschutz: Entscheidend ist auch das Engagement der Mieter\*innen, insbesondere die Aspekte Clean Production, Green Building und CO<sub>2</sub>-Ziele werden bewertet. 10 Prozent der Miet-

fläche sind von der Mieterin als offene Vegetationsflächen herzurichten und mit einheimischen standortgerechten Laubbäumen und Gehölzen locker zu bepflanzen und zu unterhalten.

Künftig soll auch die Erreichung von CO<sub>2</sub>-Neutralität im Betrieb und die verstärkte Nutzung ökologischer Verkehrsträger eine größere Rolle bei der Vergabe spielen. Nicht zuletzt genießen Unternehmen, die in der Lage sind, Ladungsströme auf den Hamburger Hafen zu lenken und dauerhaft an ihn zu binden, hohe Priorität bei der Grundstücksvergabe.

Im Berichtszeitraum wurden 27 Mietverträge und 5 Optionsvereinbarungen geschlossen (siehe Tab. 2).

Die Geschäftsmodelle der 32 Vertragspartner\*innen verteilen sich auf die 4 Branchencluster (siehe S. 37, Abb. 7). Sämtliche Neuvermietungen im Berichtszeitraum sind darauf ausgelegt, dass die Grundstücke

in Bezug auf die Bebauung und Nutzungen effizient und effektiv genutzt werden.

### Externe und interne Richtlinien zur Flächenvergabe

Bei Grundstücksvergaben im Hamburger Hafen werden grundsätzlich alle geltenden Rechtsvorschriften für Anstalten öffentlichen Rechts angewendet, insbesondere das Hafentwicklungsgesetz (HafenEG).

Durch die Offenlegung der genannten Vergabekriterien konnte bereits ein Teil des Roadmap-Ziels des **Transitionspfades 2 „Wir entwickeln den Hafen nachhaltig und wertstiftend für die Region“** erfüllt werden.

## Roadmap-Ziel: Flächenstrategie

**100 Prozent**

Wir etablieren transparente nachhaltige Flächenvergabekriterien und stellen bis 2025 für 100 Prozent der Neu-Ansiedlungen die Einhaltung sicher.



**Tab. 2:** Mietverträge

Vertragsgegenstand	2019		2020	
	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche
Grundstücke	4	4,3 ha	7	41 ha
Gebäude	4	9287 m <sup>2</sup>	6	6494 m <sup>2</sup>
Schwimmende Anlagen	3		3	

### Klimaschutz

Die HPA will ab 2040 klimaneutral wirtschaften. Seit 2020 vereinbart sie jährlich mit allen Führungskräften, die Eigentümer\*innen von Energieverbrauchern sind, Zielvereinbarungen über einen anteiligen Beitrag zur Energie- und CO<sub>2</sub>-Einsparung (→ siehe Kapitel *Klimastrategie*).

2019 erhielt das Betriebsgebäude auf Neuwerk eine Photovoltaikanlage und einen Energiespeicher, sodass die Heizölanlage außer Betrieb genommen werden konnte – dies sorgte 2020 für eine dauerhafte Einsparung von jährlich ca. 58 t CO<sub>2</sub>.

### Öffentlicher und privater Hochwasserschutz

Das Hafengebiet wird sowohl durch öffentlichen als auch privaten Hochwasserschutz (Polder) gesichert. Die HPA agiert hoheitlich beim Hochwasserschutz: Zum einen als umfänglich zuständige Dienststelle für ca. 26 Kilometer öffentliche Hauptdeichlinie im Hafen, zum anderen in übergeordneter Funktion als Hafenbehörde für die Deich- und Polderaufsicht. Zusätzlich trägt die HPA die Verantwortung für Planung, Entwurf, Ausführung, Unterhaltung und Betrieb von Sonderbauwerken mit Hochwasserschutzfunktionen: drei Schleusen, vier Sperrwerken, Schöpf-

werken und Deichsielen. Wesentlich ist es, die Bauwerke in einem guten Zustand zu halten (→ siehe Kapitel *Erhaltungsmanagement*).

Im Zuge der zu erwartenden Hochwasserzunahme durch den **Klimawandel** muss sich die HPA künftig verstärkt mit einer Erhöhung der Schutzhöhe auseinandersetzen. Zudem gilt es, eine Strategie zu entwickeln, um die Widerstandsfähigkeit diverser Bauwerke für die Polder zu steigern. Dies wird im Rahmen des neuen Risiko- und Nachhaltigkeitsmanagements für die privaten Polderbeteiligungen erarbeitet. Ziel der Instandhaltung der Polder mit einer Deichlänge von 97 Kilometern und deren Anpassung an künftige Bemessungswasserstände ist, den Hochwasserschutz für das gesamte Hafengebiet zu gewährleisten, Gefahren abzuwehren und den Hafenbetrieb auch bei Sturmfluten möglichst funktionsfähig zu erhalten.

Bis 2042 ist geplant, die Deichlinien der öffentlichen Hochwasserschutzanlagen dem neuen Bemessungswasserstand von 8,10 Metern Normalhöhennull (Bezugspegel Hamburg-St. Pauli) anzupassen. Dabei ist auch ein **Klimaaufschlag** von 20 Zentimetern sowie eine Reserve in Höhe von 60 Zentimetern einkalkuliert.



Die globale Pandemielage betraf 2020 auch den Hafen Hamburg. Durch Lockdowns, damit einhergehende unsichere wirtschaftliche Rahmenbedingungen sowie durch ausbleibende Warentransporte waren Logistikketten unterbrochen. Von diesen Auswirkungen waren einige Unternehmen stark betroffen. Zur Bewältigung und Überbrückung der Krisensituation hat die HPA mit betroffenen Mieter\*innen eine zinslose Stundung von Mieten vereinbart. Dadurch konnte die Liquidität der belasteten Unternehmen weiterhin gewährleistet werden. Die ursprünglich prognostizierten Erlösziele der HPA konnten aufgrund dessen nicht erreicht werden. Größere Verluste für den Bereich Port Estate und Immobilien wurden durch vorausschauendes Handeln jedoch vermieden.

# Sichere Erreichbarkeit des Hafens

Für die Kund\*innen des Hamburger Hafens sind sichere Anlaufbedingungen und kurze Verweilzeiten an den Liegeplätzen existenziell. Voraussetzung dafür sind eine verlässliche wasserseitige Infrastruktur und ein **störungsfreier** Schiffsverkehrsfluss. Die sichere Erreichbarkeit des Hafens und die zuverlässige Verkehrsablaufsteuerung aller Schiffe im Hamburger Hafen konnten im Berichtszeitraum nicht nur gewährleistet, sondern sogar verbessert werden.

**Verantwortung und Managementansatz Infrastruktur:** Es ist eine zentrale Aufgabe der HPA, in Hamburg für die Unterhaltung der Bundeswasserstraße (Delegationsstrecke) sowie der Landeshafengewässer (Zufahrten, Drehkreise, Hafenbecken und Liegeplätze) zu sorgen. Entsprechend veranlasst sie alle Tätigkeiten, die für die Schiffbarkeit der Wasserwege erforderlich sind. Sie beauftragt die Baggerarbeiten zur Wassertiefeninstandhaltung und Projekte zum Ausbau der Fahrrinne. Die HPA überwacht laufend die sehr dynamischen Sedimentverhältnisse durch regelmäßige Peilungen. Zudem führt sie ein umfangreiches Monitoring durch, sowohl der Sedimentqualitäten im Hafen als auch der Umweltauswirkungen an den Verbringstellen.

Zur Behandlung von nicht umlagerungsfähigem Baggergut betreibt die HPA Spülfelder, eine Trenn- und Entwässerungsanlage, Wasseraufbereitungsanlagen und eine Deponie in Feldhofs. Bis 2020 zählte auch noch eine Deponie in Francop dazu, diese ist jedoch inzwischen geschlossen.

**Hafenverkehre:** Das Oberhafenamt ist die Schiffsverkehrsverwaltung des Hamburger Hafens. Für den Hafen mit seinem hohen Verkehrsaufkommen, bestehend aus See-, Binnen-, Hafen-, Traditions- und Sport-schiffahrt, fallen rund um die Uhr eine Vielzahl verschiedener Erfassungs-, Kontroll- und Ablaufsteuerungstätigkeiten an.

## Sichere und kundengerechte Verkehrsablaufsteuerung

Die Nautische Zentrale steuert rund 10.000 Anläufe von Binnenschiffen und über 7.600 Anläufe von Seeschiffen pro Jahr. Die störungsfreie und zuverlässige Abwicklung ermöglicht den termingerechten Durchsatz der Fracht durch den Hafen zum Zielort. Der Schlüssel für eine effiziente Schiffsverkehrsablaufsteuerung liegt in der präzisen Koordination der vielen Beteiligten mit Einfluss auf die **Verweilzeit** des Schiffes im Hafen. Dazu zählen unter

**Tab. 3:** Containerschiffe nach Größe

Schiffsklassen	Maximale Abmessungen in m			2012	2018	2019	2020
	Tiefgang	Breite	Länge				
Megaschiff	> 15,50	> 49,00	> 370,00	100	532	526	458
Flottemax	15,50	49,00	370,00	493	426	376	310
Bemessungsschiff	14,55	46,00	350,00	416	142	167	223
Post-Panamax	14,55	42,00	318,00	317	204	370	296
Panamax	13,50	32,40	295,00	1.175	819	799	680
Kiel-Canal-Max-Feeder	9,50	27,00	210,00	980	650	794	806
Feeder	8,00	28,00	170,00	1.582	736	639	620
<b>Gesamtergebnis</b>				<b>5.063</b>	<b>3.509</b>	<b>3.671</b>	<b>3.393</b>

anderem Umschlagsbetriebe, Seeschiffs-assistenzreedereien, Elb- und Hafenlots\*innen, Schiffsbefestiger\*innen und Schiffsmakler\*innen.

Mit der Entwicklung der Schiffsgrößen steigen nicht nur die Anforderungen an eine sichere Verkehrssteuerung. Auf der Terminalseite wird die logistische Just-in-time-Abwicklung ohne weitere Flächeninanspruchnahmen zu einer Herausforderung. Folglich kommt es bei Anläufen von Megaschiffen auch zu besonderen Verkehrsbelastungen auf der Straße und zu längeren Verweilzeiten der Schiffe.

# 17.600

Anläufe von See- und Binnenschiffen

Im Juli 2019 begann der **Fahrrinnen-Ausbau**. Zwischen Wedel und Blankenese wurde ein etwa sieben Kilometer langer Streckenabschnitt auf 385 Meter verbreitert. Dadurch können sich dort seit Anfang 2021 Schiffe mit einer addierten Schiffsbreite von 104 Metern, statt wie bisher 90 Metern, begegnen. Nach zweieinhalbjähriger Bauzeit können Schiffe die neue Fahrwassertiefe mit einem bis zu 0,9 Meter erhöhten Tiefgang zu etwa 50 Prozent ausnutzen. Die zweite Freigabestufe erfolgt aus Sicherheitsgründen um den Jahreswechsel 2021/2022. Zum einen ist nach Abschluss der Baggerarbeiten mit einem verstärkten morphologischen Nachlauf zu rechnen. Zum anderen zeigen die Seeschiffe durch die erhöhte Eintauchtiefe veränderte Manöviereigenschaften.

Das laufende Monitoring der Schiffsgrößen ist grundlegend für die Verkehrsablaufplanung. Simulationsuntersuchungen zeigen auf, unter welchen Bedingungen die neuen Großschiffe den Hafen anlaufen können. Was bereits feststeht: Ein weiteres **Schiffsgrößenwachstum** würde zu erheblichen Einschränkungen der Abläufe an den jeweiligen Liegeplätzen führen. Eine wirtschaftliche Nutzung nach heutigen Maßstäben wäre somit nicht mehr möglich. Zur Erhöhung der **Sicherheit** prüft die HPA, ob für Großschiffe neue Manöverstrategien erforderlich sind, und entwickelt diese grenzübergreifend mit Hafen- und Elblots\*innen sowie Reedereien.

Für die gestiegene Anzahl von Großschiffsanläufen hat die HPA außerdem zur Sicherheit Warteplätze an den Finkenwerder Pfählen eingerichtet. Die Westplätze wurden 2019 fertiggestellt, die Ostplätze 2020. Ein Platz wird stets für Not- oder Zwischenfälle freigehalten. Die Plätze wurden klimafreundlich mit solarstrombetriebenen Winden ausgerüstet.

Neben der Schiffsgrößenentwicklung wirken sich auch **dynamische Limitierungen** auf die Verkehrsablaufsteuerung aus. Dazu zählen unterschiedliche Wasserstände, Strömungs-, Tiefgangs- und Wetterabhängigkeiten, tagesaktuelle Baustellen sowie die Durchfahrtshöhen von Brücken.

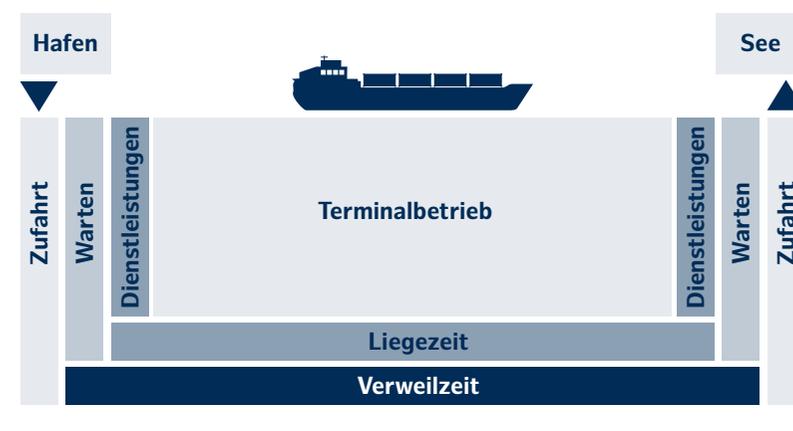
Zur Sicherheit und zur Verringerung von Sog- und Schwellwirkung wurde daher im Hamburger Hafen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 Knoten eingeführt, deren Einhaltung durch die Nautische Zentrale kontrolliert wird. **Stau- und Verweilzeiten** werden reduziert, indem die Kontaktaufnahme mit den Schiffen jetzt bereits drei bis fünf Tage vor Anlauf erfolgt. Bisher waren es 24 Stunden.

Im Rahmen der präventiven Aufgabenwahrnehmung müssen nautische Anlaufbedingungen, beispielsweise Windrestriktionen und Begegnungsverbote, genauso in die Steuerung einbezogen werden wie Gefahrguttransporte, Zoll- und Einklarierungsbelange sowie die Ent- und Versorgung von Seeschiffen.

Die Nautische Zentrale koordiniert die gesamtheitliche Verkehrsablaufsteuerung der Schifffahrt im Zulauf sowie im Abgang. Das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) koordiniert die Rotation von Schiffsverholungen zwischen den Terminals der HVCC-Kund\*innen.

Die HPA und das HVCC prüfen derzeit die Vorteile einer gemeinsamen Gesellschaft mit dem Ziel einer ganzheitlichen Verkehrsablaufregelung der wasserseitigen Verkehrsträger Elbe/Hafen Hamburg und eines möglichst unterbrechungsfreien **Datenaustauschs** für alle Nutzer\*innen unter Berücksichtigung der jeweiligen hoheitlichen Erfordernisse und unternehmerischen Interessen aller Beteiligten.

**Abb. 8:** Aspekte mit Einfluss auf Stau- und Wartezeiten



Die HPA beteiligt sich zudem zusammen mit Containerreedereien und dem Hafenbetreiber am Projekt Digital Container Shipping Association (DCSA). Ziel des Projekts ist der Aufbau einer Informationsplattform zur Optimierung von Schiffsanläufen. Dadurch kann noch früher mit dem Schiff kommuniziert und Geschwindigkeiten angepasst werden, um Kraftstoffverbräuche zu reduzieren.

**Ziel: der Hafen muss jederzeit erreichbar sein**

Der Hamburger Hafen ist ein tideoffener Seehafen. Das bedeutet: Die Tidedynamik der Unterelbe zusammen mit dem volatilen und derzeit zunehmend geringen Wasserzulauf der Oberelbe führen zu einer vermehrten Ablagerung von Sedimenten im Hafen. Die Wasserwege und Liegeplätze müssen deshalb durch Baggerarbeiten immer wieder bedarfsgerecht auf Tiefe gehalten werden. Insbesondere an strömungsbedingt ungünstigen Liegeplätzen ergeben sich dadurch teilweise Nutzungseinschränkungen.

**Wassertiefenstandhaltung der Wasserwege und Liegeplätze**

Die Wassertiefenstandhaltung – also das Baggern und Verbringen von Sedimenten – wird insbesondere durch zwei Faktoren beeinflusst: die Menge der zu baggernden Sedimente und deren Qualität. Diese hat sich in den letzten 25 Jahren deutlich verbessert, sodass frische Sedimente im Gewässer umgelagert werden können.

Dennoch enthalten die Sedimente gewisse Mengen an Schadstoffen, die aus dem gesamten Elbeeinzugsgebiet (insbesondere aus Altlasten und Altbergbau) mit den Schwebstoffen den Hafen erreichen. Es ist daher eine große Herausforderung, die natur- und gewässerschutzrechtlichen Belange zu achten. So kommt es zu Einschränkungen bei der Wassertiefenstandhaltung während der Laichzeiten von Fischen und bei niedrigem Sauerstoffgehalt der Elbe.

Hafenbereiche mit höher belasteten Altsedimenten werden bei Bedarf möglichst so tief gebaggert, dass frische Sedimente bei nachfolgenden Baggerungen im Gewässer umgelagert werden können. So werden einerseits durch Aufsedimentation in diesen Hafenbereichen verlorengegangenes Tidevolumen und ökologisch wertvolle Flachwasserbereiche wiederhergestellt. Andererseits werden Deponiekapazitäten und eine aufwändige Behandlung an Land eingespart. Die Entnahme belasteter Sedimente ist auch ein aktiver Beitrag zum **Gewässer- und Meeresschutz**.

Ausbau und Unterhaltung der wasserseitigen Infrastruktur im Hafengebiet werden bei der HPA zentral und effizient aus einer Hand gesteuert. Das erforderliche Baggerequipment wird überwiegend gemietet. Hierzu zählt je nach Bedarf eine Vielzahl unterschiedlicher Spezialgeräte, vom großen Hopperbagger bis zum kleinen Greiferbagger.

**Effizienzgewinne und Umweltentlastung**

Für zukünftige Verbesserungen der Sedimentqualität sind erhebliche Anstrengungen der Flussgebietsgemeinschaft im gesamten Einzugsgebiet der Elbe erforderlich. Die HPA unterstützt das Projekt Schadstoffsanierung Elbsedimente (ELSA), das Anreize und Know-how für Oberlieger bieten soll. Noch fehlt weiterhin eine konzertierte Umsetzung flussgebietsweit wirksamer Maßnahmen.

In enger Abstimmung mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und den Nachbarländern arbeitet die HPA kontinuierlich daran, das verwaltungsgrenzenübergreifende **Sedimentmanagement** für die Tideelbe zu verbessern. Ziel ist es, die Sedimentkreisläufe und die Baggermengen zu reduzieren und die Qualität der Sedimente zu erhöhen (Elbesanierung).

Diese Maßnahmen dienen der Erreichung des Roadmap-Ziels **Transitionsfad 3 „Wir verankern Klimawandel in unserem Handeln und erreichen Klimaneutralität“**.

**Roadmap-Ziel: Sedimente**

**Neu** 

Wir verbessern die Sedimentqualität durch neue ganzheitliche, Verwaltungsgrenzen überschreitende Strategien, um Baggermengen zu reduzieren und Ressourcen zu schonen.

Auch neue Flachwassergebiete (→ siehe Kapitel Naturkapital) beziehungsweise Fluträume können die Tidekennwerte und die Sedimentation günstig beeinflussen. Daher wurden bis 2020 in **Kooperation** mit den betroffenen Stakeholdern und Verwaltungen der Anrainerländer im Forum Tidelbe Maßnahmen diskutiert, die nun von den zuständigen Verwaltungen und den politischen Entscheidungsträgern auf Umsetzung geprüft werden (→ siehe [www.forum-tidelbe.de](http://www.forum-tidelbe.de)).

Seit Jahren erhält die HPA wiederkehrend die Genehmigung, die Sedimente in die Nordsee zum Schlickfallgebiet Tonne E3 austragen zu dürfen. Im Oktober 2019 wurden die Zulassungen um weitere 5 Millionen Tonnen bei gleichbleibenden Bedingungen verlängert.

Die bei der Tonne E3 zur Verfügung stehenden Kapazitäten reichen jedoch nicht mehr aus. Grund dafür sind die langanhaltenden extrem niedrigen Oberelbeabflüsse. So konnten die auf Hamburger Gebiet bei Neßsand umgelagerten Mengen nicht mehr auf dem niedrigen Niveau der Vorjahre gehalten werden.

### Verbringoptionen für Feinsedimente

Hamburg prüft vor diesem Hintergrund mehrere mögliche Verbringstellen für einen bedarfsgerechten Austrag von Feinsedimenten. Elbe und Nordsee unterliegen nationalen und internationalen Umwelt- und Naturschutzgesetzen. Deshalb muss immer

sichergestellt werden, dass eine Umstellung der Unterhaltung nicht zu nachteiligen Umweltauswirkungen führt. Für die Baggergutunterbringung bei der Tonne E3 wird dies durch Auswirkungsprognosen und das seit über 15 Jahren laufende Monitoring einwandfrei belegt. In der ökologischen Gesamtbewertung des Sedimentaustrages in Richtung Nordsee überwiegen die Vorteile, auch wenn sich dadurch die Transportwege verlängern (siehe Abb. 10).

Ein mündungsnaher Sedimentaustrag kann zudem zu einer Stabilisierung der Wattflächen und Vorländer beitragen, so wie es auch in den Niederlanden erfolgreich umgesetzt wird (Mud Motor, Sand Engine). Die erforderlichen Genehmigungen für geeignete Verbringoptionen werden derzeit erarbeitet. Hamburg ist beim Sedimentmanagement auf die Unterstützung der Nachbarländer und des Bundes angewiesen.

Abb. 9: Übersicht der Baggermengen in t/TS aufgeteilt nach Verbringstellen

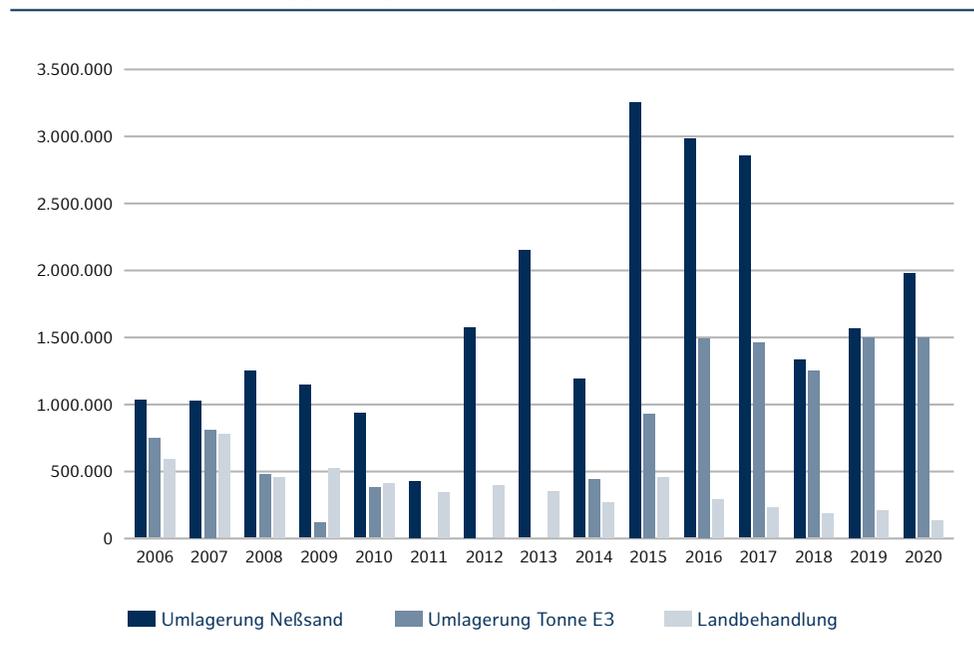


Abb. 10: Verbringoptionen für ein flexibles und adaptives Sedimentmanagement



**Ressourcenschonende Gestaltung der Stoffströme**

Höher belastete Altsedimente werden in der Behandlungsanlage METHA (Mechanische Trennung von Hafensediment) sowie auf Entwässerungsfeldern behandelt und an Land entsorgt. Das Baggergut wird in ein Vorlagebecken der Behandlungsanlage beziehungsweise in die Entwässerungsfelder gefördert. Um die Pumpfähigkeit des Baggerguts herzustellen, muss Spülwasser aus der Elbe entnommen werden. Die benötigte Wassermenge für die Pumpfähigkeit des Baggerguts ist dabei von der technischen Spezifikation des Baggers abhängig. 2020 war ein Hopperbagger im Einsatz, wodurch sich der **Wasserbedarf** zwischen 2019 und 2020 auf 77.682 Kubikmeter halbiert hat.

Die Entsorgung beinhaltet sowohl die **Verwertung** von Abfällen als auch deren Beseitigung auf der noch offenen Deponie in Feldhofe. Die internen Verwertungsquoten sind volatil und abhängig von einer

Verwendungsmöglichkeit im Deponiebau. Ziel ist, auch künftig mit den vorhandenen Deponieflächen auszukommen, ohne zusätzliche Flächen zu verbrauchen.

Mögliche **Methanemissionen** auf den Deponien werden entsprechend den Vorgaben der Deponieverordnung durch technische Einrichtungen gefasst und mittels Methan-Oxidationsfeldern sowie einer Schwachgasfackel behandelt.

**Wasser- und landseitige Sedimenttransporte**

Transportwege und die Antriebstechnik beeinflussen den **Ressourcenbedarf**. Durch die Schließung der Deponie in Francop haben sich die landseitigen Transportwege um rund 20 Kilometer je Strecke verlängert. Die für den Transport notwendigen LKW werden gemietet, sodass es sich bei den anfallenden CO<sub>2</sub>-Emissionen um Scope-3-Emissionen handelt. Das gleiche gilt für die wasserseitigen Emissionen.

Die Bagger werden ebenfalls gemietet. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß hängt maßgeblich von der Antriebstechnik und dem verwendeten Kraftstoff ab (siehe Tab. 4 und 5).

2020 wurden gemeinsam mit dem DNV **Vergabekriterien** für den Einsatz emissionsarmer Hopperbagger in der Wassertiefeninstandhaltung erarbeitet, ohne den Wettbewerb unzulässig einzuschränken.



Während der **Covid-19-Pandemie** war es das Ziel der HPA, einen leistungsfähigen Hafen aufrechtzuerhalten und für die Beschäftigten mit systemrelevanten Aufgaben wie Nautiker\*innen, Lots\*innen und Schiffsbesatzungen den Gesundheitsschutz aller Beteiligten sicherzustellen. Es wurden Quarantäne-Liegeplätze für Schiffe mit infizierten Besatzungsmitgliedern vorgehalten. Für die Belegschaft und die Hafenslots\*innen wurden besondere Schutzmaßnahmen eingeführt.

Um künftig noch schneller auf Pandemien reagieren zu können, hat die HPA die **Pandemiepläne** und **Meldketten** weiterentwickelt und dafür gesorgt, dass auch über einen längeren Zeitraum genügend Schutzkleidung, Masken und Schnelltests vorrätig sind. Diese werden in Zukunft regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Zudem nimmt die HPA am Projekt Adaptives Resilienz Management im Hafen (ARMIHN) teil, dessen Ergebnisse bis 2022 in die Pandemiepläne einbezogen werden. Das Projekt legt den Fokus darauf, die Handlungsfähigkeit in Häfen zu erhöhen, wenn es an Bord von Schiffen zu einem Massenausbruch einer Infektionskrankheit kommt.

**Tab. 4:** Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen der landseitigen Sedimenttransporte

	2017	2018	2019	2020
Energieverbrauch in kWh	662.082	953.459	3.040.716	2.174.594
CO <sub>2</sub> -Emissionen in t	163	235	748	535

**Tab. 5:** Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen der seeseitigen Sedimenttransporte

	2017	2018	2019	2020
Energieverbrauch in kWh	135.027.684	114.271.077	87.726.979	88.087.280
CO <sub>2</sub> -Emissionen in t	33.217	28.111	21.581	21.669

# Europas größter Bahnhof: bestens verbunden

Die hervorragende Anbindung des Hinterlandes mittels des emissionsarmen Bahnverkehrs ist für den Hamburger Hafen ein deutlicher Standortvorteil. Die Hafentbahn hat mit ihrer über 150-jährigen Geschichte eine lange Tradition im Hamburger Hafen. Ein Drittel der gesamten Tonnage, die den Hamburger Hafen per Seeschiff erreicht, wird per Bahn weitertransportiert. Bei Betrachtung der Ladungsmengen, die zwischen dem Hafen und dem Hinterland transportiert werden, liegt der Anteil der Bahn bereits heute bei 50,7 Prozent der Tonnage (siehe Tab. 6). Damit konnte das Roadmap-Ziel des **Transitionspfades 2 „Wir entwickeln den Hafen nachhaltig und wertstiftend für die Region“**, den Anteil des Bahnverkehrs auf über 50 Prozent aller zwischen Hafen und Hinterland transportierten Güter zu steigern, schon heute erfüllt werden.

Auch im Containerhinterlandverkehr konnte der Anteil der Bahn zwischen 2005 und 2020 von 31 auf knapp 47 Prozent deutlich gesteigert werden. Im Jahr 2020 war es möglich, auf dem Hafentbahnnetz:

- werktäglich durchschnittlich 205 Güterzüge abzufertigen
- 60.125 Züge mit 1.618.155 Wagen und 2.577.867 TEU zu transportieren

Eine leistungsstarke und resiliente Bahninfrastruktur zusammen mit einem störungsfreien Verkehrsfluss sind Erfolgsfaktoren, die den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) attraktive Transportangebote ermöglichen und den Wettbewerbs- und Umweltvorteil im Vergleich mit der Straße stärken.

**Tab. 6:** Tonnage Hafentbahn, Modal-Split-Anteil in %

2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel: 2025
45,8	46,6	46,6	48,4	49,4	50,7	50

**Abb. 11:** Containerzugverbindungen an/ab Hamburg pro Woche 2020



## Roadmap-Ziel: Bahnverkehre

**50 Prozent**

Wir leisten unseren Beitrag für eine weiter steigende Effizienz und Zuverlässigkeit im Bahnbetrieb und legen so die Grundlagen dafür, den Anteil des emissionsarmen Verkehrsträgers Schiene bis 2025 auf über 50 Prozent aller zwischen Hafen und Hinterland transportierten Güter zu steigern.



## Modal Split Tonnage Bahn

**50,7%**

**Leistungsfähige Bahninfrastruktur und effiziente Verkehre**

Als Eigentümerin und Betreiberin der Bahninfrastruktur agiert die HPA auf Basis des Eisenbahnregulierungsrechts und eisenbahntechnischer Normen wie DB-Richtlinien. Sie ist gesetzlich dazu verpflichtet, die Infrastruktur diskriminierungsfrei allen berechtigten Nutzer\*innen zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig ist es ihre Aufgabe, für eine möglichst effiziente Nutzung der Infrastruktur zu sorgen, ein hohes **Sicherheitsniveau** durch die Schadensfreiheit der Infrastruktur zu verantworten und die Nutzer\*innen einzubeziehen. Die Herausgabe betrieblicher Verfügungen an EVUs verpflichtet diese, ebenfalls einen Beitrag zu einem sicheren Bahnbetrieb zu leisten: beispielsweise durch Personalschulungen oder die Zustandsüberwachung von Loks und Wagen. Dies spielt nicht zuletzt im Transport von **Gefahrgütern** eine zentrale Rolle.

Das Netz der Hafenbahn umfasst eine Gleislänge von 289 Kilometern mit ca. 755 Weichen. Hinzu kommen 62 Ingenieurbauwerke wie Bahnbrücken und Durchlässe, acht Stellwerke und eine Waggonreparaturwerkstatt. Angebunden sind 73 private Gleisanschließer mit ca. 120 Kilometern Gleislänge und 470 Weichen.

Ziel der HPA ist es, bis 2025 alle Bauwerke in einem guten Zustand zu halten (siehe S. 35, Abb. 4).

Das Roadmap-Ziel des **Transitionspfades 2 „Wir entwickeln den Hafen nachhaltig und wertstiftend für die Region“** konnte sogar übererfüllt werden. Vor allem das Alter der Bauwerke, die zunehmende Verkehrsbelastung und Klimarisiken verlangen zielgerichtete Investitionen in den Substanzerhalt (→ siehe Kapitel *Erhaltungsmanagement*).

**Roadmap-Ziel: Infrastruktur**

**2,0 – 2,4**

Wir bewerten jährlich den Zustand der Verkehrsinfrastruktur im Hafen über ein Schulnotensystem und erhalten alle relevanten Bauwerke bis 2025 im Schnitt in einem guten Zustand (2,0–2,4), um eine hohe Verfügbarkeit für Wirtschafts- und Individualverkehre zu gewährleisten.



Die Infrastruktur wird von vielen Akteur\*innen genutzt. Die Herausforderung für die HPA besteht in der Koordination einer Vielzahl unterschiedlicher Verkehrsströme. Pünktlichkeit, Planbarkeit und ein störungsfreier Verkehrsfluss erhöhen die Attraktivität der Bahnangebote und helfen den Kund\*innen, wirtschaftlich zu agieren.

**Ziele: Hohe Verfügbarkeit und Effizienzgewinn**

Die HPA behält kontinuierlich im Blick, ob sie bei der Infrastrukturentwicklung und Verkehrssteuerung die richtigen Schwerpunkte setzt. Um auf die Bedürfnisse des Marktes und der Kund\*innen reagieren zu können, werden wiederkehrend Befragungen sowie statistische und betriebliche Analysen zu Verkehrsaufkommen und Infrastrukturnutzung durchgeführt. Zur Erschließung von Wachstumspotenzialen ist das Zusammenwirken zweier Handlungsfelder elementar: Durch Effizienzsteigerungen auf gleicher Fläche beziehungsweise im vorhandenen Schienennetz sollen Kapazitäten für wachsende Verkehre freigegeben werden. Gleichzeitig wird es erforderlich sein, die Infrastruktur gezielt weiterzuentwickeln und zu erweitern. Nur so kann das politische Ziel der Verlagerung des Warentransports hin zum klimafreundlichen Verkehrsträger Bahn erreicht werden. Ziel ist, bis 2030 über das Gleisnetz bis zu 235 Züge pro Tag abwickeln zu können (siehe Tab. 7).

Neben einer hohen Verfügbarkeit der Infrastruktur ist auch ein effizientes Verkehrsmanagement notwendig, um mehr

**Tab. 7:** Entwicklung der Effizienzsteigerung bei der Abfertigung von Zügen pro Tag

2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel: 2025	Ziel: 2030
196	200	198	204	209	205	220	235

Warentransporte auf die Schiene zu verlagern. Die Daueraufgaben bleiben die **Durchlaufgeschwindigkeit** der Waren zu erhöhen und die **Zuverlässigkeit** der Transportketten zu sichern. Insgesamt strebt die HPA an, dass insbesondere der Bahnanteil am Containerhinterlandverkehr möglichst vor 2025, spätestens bis 2030, auf über 50 Prozent ansteigt. Dafür arbeitet die HPA auch zukünftig an der Vereinfachung des Datenaustauschs und der gezielten Einbindung zusätzlicher Datenquellen und Stakeholder.

Die Zugauslastung im Containerverkehr soll in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts einen Wert von 80 TEU pro Zug erreichen. So lassen sich die Stückkosten für den Bahntransport reduzieren und die Wettbewerbsfähigkeit steigern. 2020 war der Wert aufgrund der Covid-19-Pandemie leicht rückgängig und lag bei 74,7 (siehe Tab. 8).

### Stakeholdereinbindung

In Bauinformationsgesprächen werden EVUs und Gleisanschließer über Baumaßnahmen mit betrieblichen Einschränkungen frühzeitig in Kenntnis gesetzt. Anwohner\*innen erhalten Informationsschreiben, in denen Bauarbeiten angekündigt und deren

Ziele erläutert werden. Darüber hinaus dient das rund um die Uhr erreichbare **Service-center** der Hafentbahn als zentrale Anlaufstelle für Fragen oder Beschwerden der Kund\*innen. Auch im Arbeitskreis Schiene der Logistikinitiative Hamburg und in den Bauinformationsgesprächen hat die HPA jederzeit ein offenes Ohr für Anregungen oder Kritik. Sollte es zu Beschwerden kommen, die nicht im direkten Austausch gelöst werden können, stehen den Kund\*innen die gesetzlich geregelten Beschwerdewege offen, beispielsweise über die Bundesnetzagentur (BNetzA).

### Energie- und CO<sub>2</sub>-Einsparung

Die HPA will ab 2040 klimaneutral wirtschaften. Seit 2020 vereinbart sie jährlich mit allen Führungskräften, die Eigentümer\*innen von Energieverbrauchern sind, Zielvereinbarungen über einen anteiligen Beitrag zur Energie- und CO<sub>2</sub>-Einsparung (→ siehe Kapitel *Klimastrategie*).

Dafür setzt die Hafentbahn künftig Einspar- und Effizienzmaßnahmen um. Bei zukünftigen Erweiterungen, Neubauten und Änderungen der Gleisfeldbeleuchtung wird der Einsatz von **LED**-Leuchten prioritär geprüft.

Durch energetische Untersuchungen der Stellwerke konnte ein Maßnahmenpaket entwickelt werden, das zu erheblichen Einsparungen führt. Im Rahmen dessen hat die Hafentbahn eine Klimaschutzroutine eingeführt, in der monatlich mögliche Maßnahmen besprochen werden.

### Kapazitäts- und Leistungssteigerung

Die HPA hat durch Ausbauprojekte Engpässe für den fließenden und ruhenden Verkehr beseitigt und die Kapazitäten auf der Schiene erhöht.

Im Dezember 2020 wurde die neue Bahnbrücke Kattwyk in Betrieb genommen. Gemeinsam mit der neuen Brücke ist ein zweigleisiger Begegnungsabschnitt auf der bislang eingleisigen Verbindung zwischen den Bahnhofsteilen Hohe Schaar und Hausbruch entstanden. Von diesen zusätzlichen Kapazitäten profitieren auch die Terminals im Westhafen, die dank der neuen Brücke leistungsfähiger an das Netz der Deutschen Bahn am Anschluss Süderelbbrücke angebunden sind. Der dort ursprünglich eingleisige Anschluss im Bereich Kornweide wurde zudem um ein zweites Gleis erweitert.

### Umwelt- und Lärmentlastung

Im Jahr 2020 wurden rund 93 Prozent aller Fahrten vom und zum Hafen elektrisch abgewickelt. Gegenüber 2018 konnte der Anteil damit um etwa 5 Prozent gesteigert werden.

### Verkehrsanbindung Burchardkai

Im Juni 2021 konnte nach zweijähriger Bauphase auch die letzte Stufe des Großprojekts Verkehrsanbindung Burchardkai abgeschlossen werden. Im Zuge des Projektes wurden die ehemaligen Waltershofer Bahnbrücken ersetzt und ein drittes Gleis südlich des Bahnhofs Mühlenwerder ergänzt. Dadurch konnte der Betriebsablauf zwischen dem Bahnhof Mühlenwerder und den Terminals Container Terminal Burchardkai (CTB) sowie Eurokombi verflüssigt werden. Auch die Wartezeiten der Züge wurden reduziert. Der Ausbau der Verbindungsgleise Mühlenwerder mit dem zweiten Anschlussgleis für das Terminal CTB schafft im Netz der Hafentbahn die notwendigen Kapazitäten, um das LKW-Verkehrsaufkommen im Bereich Mühlenwerder deutlich zu senken. Daraus entsteht die Möglichkeit, die Bahntransporte um 40 bis 50 Prozent zu steigern.

Tab. 8: TEU/Zug

2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel: 2025
71,3	71,5	72	73,9	76,3	74,7	80

# 81 %

der Wagen sind geräuscharm

Die dafür vorhandenen Verbindungsgleise und Gleisgruppen sind mit Oberleitungen ausgerüstet, das sind etwa 53 Prozent aller Gleise der HPA. In den übrigen Bereichen ist eine Oberleitungsanlage nicht vorgesehen, da hier ausschließlich Rangierverkehre von und zu den Ladestellen abgewickelt werden. Eine Errichtung von Oberleitungsanlagen in den Ladestellen ist aufgrund der erforderlichen Ladetätigkeiten wenig praktikabel.

Auch die weiteren **Anreize** im Entgeltsystem zielen auf eine effiziente und emissionsarme Nutzung der Infrastruktur im Hafen ab:

- gestaffelte Standzeitentgelte im ruhenden Verkehr
- moderne Wagen mit geräuscharmen Bremsen. Es wird ein Bonus je Überfahrt gewährt. Die Anzahl der registrierten Wagen mit einer solchen Ausrüstung stieg im Berichtszeitraum auf 258.420 (2018: 205.703). Ihr Anteil am Bahnverkehr vom und zum Hafen lag damit 2020 im Durchschnitt bei etwa 81 Prozent.

Zur Reduzierung der Schallemissionen setzt die HPA die Schienenbearbeitung im Bereich Hausbruch konsequent fort. Dafür werden die Oberflächen der Schienen in lärmsensiblen Bereichen zweimal jährlich bearbeitet.

### Nutzungssteigerung und Flächenschonung

Im Jahr 2019 wurde eine zentrale Lokabstelldisposition eingeführt, um die Lokab-

stellplätze möglichst effizient zu belegen und gleichzeitig die Betriebsgleise für den fließenden Verkehr frei von störenden abgestellten Loks zu halten. Durch Anpassungen der Betriebsabläufe konnte die **Nutzungsintensität** der Infrastruktur weiter gesteigert werden. So erhöhte sich der Durchsatz auf dem Gleisnetz bis Ende 2020 auf 8.920 TEU pro Kilometer Gleislänge (2018: 8.424 TEU pro Kilometer) – eine Steigerung um 5,5 Prozent. Bezogen auf alle transportierten Güter lag der Wert 2020 nahezu unverändert bei 161.240 Tonnen pro Kilometer.

### Effizienzsteigerung um

# 5,5 %

Die **Covid-19-Pandemie** hat seit März 2020 den Betrieb der Hafenbahn vor neue Herausforderungen gestellt. Es ging darum, den Bahnbetrieb zuverlässig für die Versorgung der Bevölkerung aufrecht zu erhalten. Gleichzeitig stand der Gesundheitsschutz an oberster Stelle. So hat sie die Mitarbeiter\*innen, die in Stellwerken oder bei der Instandhaltung der Infrastruktur gebraucht wurden, in Kohorten zusammengefasst. Auf diese Weise konnten Kontakte reduziert und mögliche Auswirkungen von Infektionen und Quarantäneanordnungen auf den Betrieb minimiert werden.

Während des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 gingen die Transportmengen kurzzeitig spürbar zurück. Verbindungen wurden ausgesetzt und zusätzliche Abstellkapazitäten benötigt. Damit der Schienenverkehr trotzdem im Fluss bleiben konnte, hat sich die HPA eng mit den EVUs abgestimmt.

Zur wirtschaftlicheren Nutzung bestehender Anlagen setzt die HPA zudem auf die Kundenbindung durch neue Geschäftsfelder. Dazu dient die Vermietung intern genutzter Baustoffumschlagflächen auch an Dritte für externe Baumaßnahmen im Hafen oder in der Metropolregion.

### Innovationen für morgen

Im Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VdV) bringt sich die HPA in den nationalen Fachdialog zu technischen Standards und regulatorischen Rahmenbedingungen ein. Daneben engagiert sich die HPA als Partnerin in Entwicklungsprojekten. Dies gilt zum Beispiel für die Ladeinfrastruktur für neuartige **Wasserstoff-** oder Hybridlokomotiven. Der enge Dialog mit Kund\*innen und Industrie dient auch dazu, in der Innovationsentwicklung einheitliche Standards sicherstellen zu können.



### Infrastruktur-Nutzung-Entgeltsystem (INES)

Um auch die Emissionen der Rangierverkehre innerhalb des Hafens zu reduzieren, setzt die HPA auf Anreize im INES. Die bestehende Förderung des Einsatzes von Rangierloks mit Rußpartikelfiltern wurde zu Beginn des Jahres 2019 erweitert. Seitdem erfolgt der Entgeltnachlass auch bei Lokomotiven mit SCR-Katalysatoren und teil- oder vollelektrischen Lokomotiven. Er beträgt gestaffelt zwischen 50 Prozent für Lokomotiven mit Rußpartikelfilter und 70 Prozent für vollelektrische Lokomotiven. Die Anzahl der registrierten förderberechtigten Loks ist von 61 im Jahr 2018 auf 90 im Jahr 2020 gestiegen.

# Hohe Qualität des Straßennetzes für Wirtschafts- und Individualverkehre

Etwa die Hälfte aller Waren erreicht und verlässt den Hafen auf der Straße (→ siehe Kapitel Einführung und Hafen, Modal Split). Die HPA handelt in einem Spannungsfeld zwischen der möglichst kompletten Verfügbarkeit der Infrastruktur und der notwendigen Zustandserhaltung durch Baumaßnahmen. Darüber hinaus gilt es, auch alle weiteren Störungen des fließenden Verkehrs wie Unfälle, Brückenöffnungen, Bombenfunde, Demonstrationen etc. frühzeitig zu erfassen und zu steuern. Dabei können sich beispielsweise Staus auch außerhalb der Hafengrenze bis ins Hafengebiet auswirken.

## Verantwortung und Managementansatz

Die HPA trägt die Anlagenverantwortung für das 142 Kilometer lange Straßennetz und das 90 Kilometer lange Radnetz im Hafengebiet. Hinzu kommen 110 Brückenbauwerke, Tunnel, Durchlässe, Dämme, Gräben, 70 Kilometer Entwässerungsanlagen, Böschungen, Rampen, Stützmauern, Sicherheitsstreifen, Begleitgrün, Beleuchtung, Lichtsignalanlagen und Verkehrszeichen.

Im Rahmen ihrer Instandhaltungs- und Planungsstrategie handelt die HPA vorausschauend. Mittels **Umfeldanalysen** werden die zukünftigen Anforderungen der Mobili-

tät und die Bedarfe der Hafenwirtschaft ermittelt, um rechtzeitig Neubauten wie den Köhlbrandtunnel oder auch die Anbindungen für Neuansiedlungen strategisch planen zu können sowie die erforderlichen Mittel für die Umsetzung einzuwerben.

## Leistungsfähigkeit und Kapazität

Im Jahr 2019 fuhren ca. 23,8 Millionen Kraftfahrzeuge in das Hamburger Haupthafennetz ein, davon 19,2 Millionen Zufahrten per PKW und 4,5 Millionen per LKW. 2020 waren es 17,1 Millionen PKW und 4,4 Millionen LKW. Bezogen auf einen durchschnittlichen Werktag entspricht dies ca. 59.000 PKW und 17.000 LKW. Im Vergleich zum Jahr 2018 ist die Anzahl der Zufahrten 2020 um 2,6 Prozent gesunken. Das LKW-Aufkommen blieb stabil, aber das PKW-Aufkommen sank um 6,3 Prozent.

Die **Durchschnittsgeschwindigkeit** ist ein wichtiger Indikator für die Verfügbarkeit und **Leistungsfähigkeit** des Straßennetzes. Sie wird ermittelt, indem eine Vielzahl von Sensoren im gesamten Hafen Reisezeiten von Kraftfahrzeugen erfassen. Im Jahresdurchschnitt 2019 lag die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der Haupthafenroute bei 42,34 Stundenkilometern. 2020 waren es 42,27 Stundenkilometer. Die zulässige

Höchstgeschwindigkeit auf der Haupthafenroute beträgt fast überall 50 Stundenkilometer. Angestrebt wird ein idealer gleichmäßiger Verkehrsfluss, der im Mittel bei etwa 40 Stundenkilometern liegt (siehe Abb. 12).

Die starke Abweichung im Oktober 2020 hat zwei Gründe: Zum einen fand der Köhlbrandbrücken-Lauf statt, der mit einer Vollsperrung einher ging. Zum anderen gab es eine weitere zweitägige Vollsperrung der Köhlbrandbrücke.

**Abb. 12:** Durchschnittsgeschwindigkeit Haupthafenroute



Eine zentrale digitale **Baustellenkoordinierung** im Verbund mit der Stadt visualisiert und prognostiziert mögliche Auswirkungen von verkehrlichen Beeinträchtigungen und steigert so die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes in der gesamten Hansestadt.

### Ressourcenschonung

Im Zuge des Projekts Neubau Regenwasserbehandlungsanlagen Köhlbrandbrücke wurden bis Ende 2020 Reinigungsanlagen errichtet. Diese führen zu einer signifikanten Reduzierung der Schadstoffeinleitung in das Entwässerungssystem/in die Gewässer. Zudem begegnen sie Starkregenereignissen und deren Auswirkungen mit einem größeren Rückhaltevolumen. Entsprechend ist das Projekt ein wichtiger Beitrag zum **RISA-Programm (RegenInfraStrukturAnpassung) „Leben mit Wasser“** der Stadtentwässerung.

Seit 2013 nutzt die HPA ein von ihr mitentwickeltes ressourcenschonendes Verfahren mit einem 50- bis 70-prozentigen **Recyclinganteil** für die Erneuerung der Deckschicht beim Straßenbau. Diese Vorgehensweise wird seit 2014 kontinuierlich angewendet. Durch die kürzeren Transportwege für den Asphaltanteil konnten seitdem 106 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen (Scope 3) vermieden werden. Durch die Verwendung

von Recyclingmaterial wurden zudem 12.000 Tonnen Rohstoffe geschont.

### Ziel: Hohe Verfügbarkeit und sicherer, umweltfreundlicher Verkehrsfluss

Die präventive Instandhaltungsstrategie hält die Infrastruktur in einem guten Zustand (siehe S. 35, Abb. 5 und 6).

Das Roadmap-Ziel des **Transitionspfades 2 „Wir entwickeln den Hafen nachhaltig und wertstiftend für die Region“** konnte erreicht werden. Vor allem das Alter der Bauwerke und die zunehmende Verkehrsbelastung sowie Klimarisiken verlangen zielgerichtete Investitionen in den Substanzerhalt (→ siehe Kapitel *Erhaltungsmanagement*).

## Roadmap-Ziel: Infrastruktur

2,0 – 2,4

Wir bewerten jährlich den Zustand der Verkehrsinfrastruktur im Hafen über ein Schulnotensystem und erhalten alle relevanten Bauwerke bis 2025 im Schnitt in einem guten Zustand (2,0–2,4), um eine hohe Verfügbarkeit für Wirtschafts- und Individualverkehre zu gewährleisten.



Die Verfügbarkeit von Brücken, insbesondere der beweglichen Brücken, hat eine starke Auswirkung auf den gesamten

Verkehrsfluss. Im Jahr 2020 erreichte die Rethekappbrücke nur eine Verfügbarkeit von rund 66 Prozent. Aufgrund eines Defekts an der Hydraulik musste die Brücke für mehrere Monate für den prioritären Schiffsverkehr in geöffneter Stellung verbleiben.

Im Port Road Management Center (PRMC) der HPA wird der Status der technischen Infrastruktur sowie des aktuellen Verkehrs gebündelt und überwacht, um zeitnah und zielgerecht mit einer geänderten Verkehrssteuerung zu reagieren. Die erhobenen Daten dienen ebenso für Langfristauswertungen zur Verkehrsentwicklung. Sie finden Verwendung als Grundlage für strategische Entscheidungen und eine bedarfsgerechte Anpassung der Straßeninfrastruktur. Insbesondere das DIVA-Informationssystem (DIVA – Dynamische Informationen zum Verkehrsaufkommen) für **Echtzeitverkehrsdaten** wird hier gesteuert. Auf 13 DIVA-Tafeln werden im Hafen folgende Verkehrsdaten angezeigt:

- Verfügbare Stellplätze, um Suchverkehre zu reduzieren.
- Echtzeitverkehrslage und Meldungen zu Störungen wie Brückensperrungen, Baustellen etc., um den Verkehr abzuleiten und Stop-and-Go-Verkehre und unnötige Umwege zu verringern.

- **Reisezeiten** für planbare Ankunftszeiten (auch für die Disposition an den Terminals)
- Warnmeldungen, damit Gefahrenlagen früher erkannt werden.
- **Routenempfehlungen**

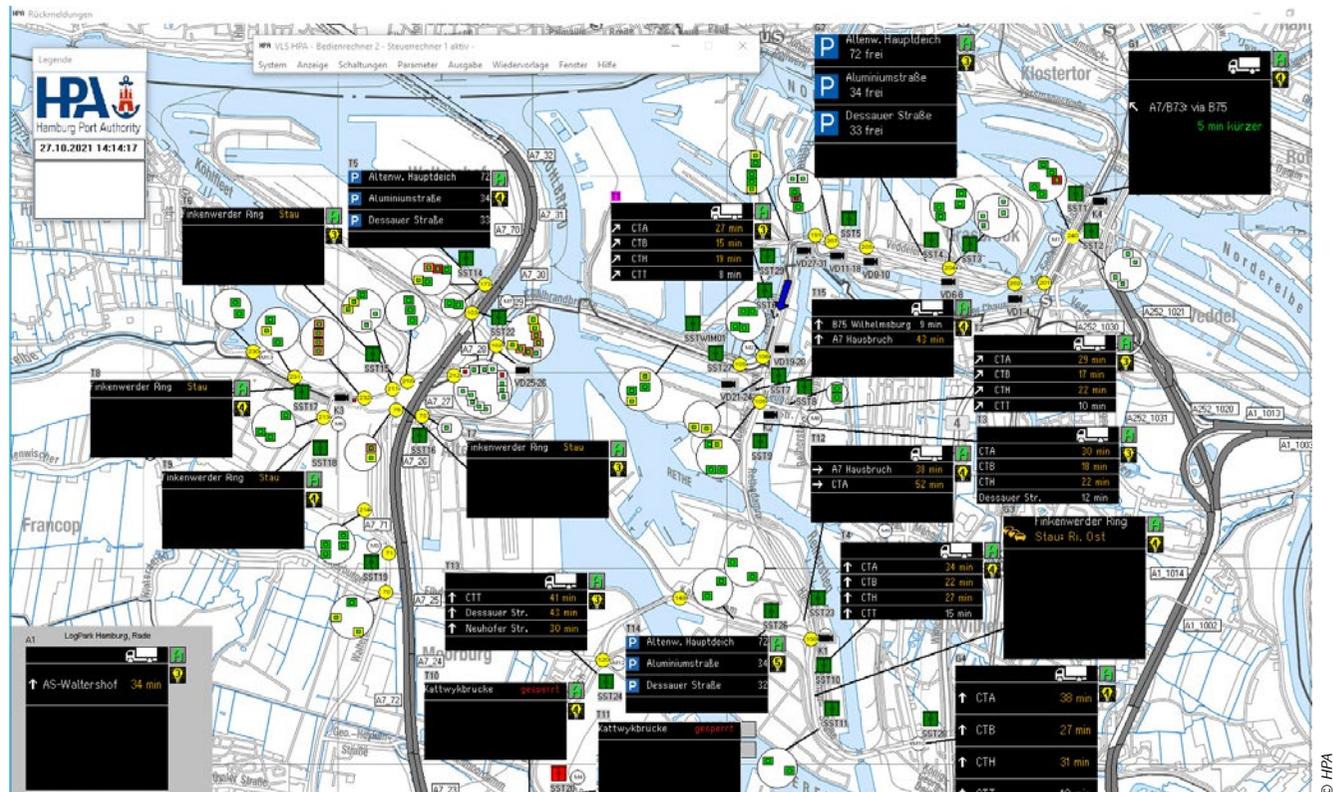
Dieses optimierte Management führt zu einer **Verkehrsentlastung** und infolgedessen zu einer Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen.

Das Verkehrsmanagement der HPA hat zum Ziel, die Verkehrskapazitäten auf den Hafensstraßen durch Effizienzmaßnahmen zu erhöhen. Das Projekt Digitalisierung der Lichtsignalanlagen-Infrastruktur (DLSAI) beschäftigt sich mit der Kommunikation zwischen den Signalanlagen und den Verkehrsteilnehmer\*innen. In Zusammenarbeit mit der Polizei werden über digitale Verkehrsmanagementmaßnahmen und das PRMC die Verkehre überwacht und die Steuerung optimiert. Für die Generierung der notwendigen Daten betreibt die HPA ein umfangreiches Netz an Sensorik und Kameras. Die Fahrer\*innen erhalten Informationen nahezu in Echtzeit und können auf die aktuelle Verkehrslage reagieren (siehe Abb. 13).

**Einbindung der Stakeholder**

Ein enger Kontakt mit den Nutzer\*innen der Verkehrsinfrastruktur und den Anlieger\*innen ist der HPA besonders wichtig. Dafür wurden als Kommunikationskanäle sowohl Informationen für Anlieger\*innen, Informationsveranstaltungen und Meldun-

**Abb. 13:** Grafische Oberfläche des PRMC mit Sensortechnik und DIVA-Tafeln



gen im Internet als auch die im Hafen installierten DIVA-Tafeln für Verkehrsinformationen etabliert.

**Köhlbrandquerung – das Jahrhundertprojekt**

Die Köhlbrandbrücke ist das wichtigste Bindestück der Haupthafenroute. Sie ver-

knüpft den östlichen mit dem westlichen Teil des Hafens. Ihre Lebensdauer erreicht 2030 einen kritischen Schwellenwert, bereits seit Längerem stößt sie an die Grenzen ihrer Belastbarkeit. Bis zur Fertigstellung eines Ersatzbauwerks ist es eine zentrale Aufgabe der HPA, die Köhlbrandbrücke für den Hafenverkehr zu erhalten.

Bestehende Maßnahmen zur Brückenentlastung (Überholverbot, Abstandsregelungen) sind weiterhin aktiv (→ *siehe hierzu auch Nachhaltigkeitsbericht 2017/2018*).

Mit dem Projekt **smartBRIDGE** erfolgt eine **sensorgestützte Zustandsbewertung** nahezu in Echtzeit. Mithilfe ihres Digitalen Zwillings wird die Köhlbrandbrücke zum Leben erweckt, um analoge und digitale Zustandsdaten zu vereinen. Vitaldaten der klassischen Bauwerkprüfung, Belastungszustände sowie Wetterdaten laufen mittels der Methode Building Information Modeling (BIM) zusammen und werden ausgewertet. Dieses Vorgehen ermöglicht es, präzisere Schadensprognosen zu erstellen, und trägt zu einem vorausschauenden Erhaltungsmanagement bei. Ziel ist die **Verlängerung der Lebensdauer** des Bauwerks (→ siehe [www.smartbridge.hamburg](http://www.smartbridge.hamburg)).

Als zukunftsfähiges Ersatzbauwerk für die Köhlbrandbrücke wurden drei Varianten geprüft: eine neue Brücke, ein Bohr- und ein Absenktunnel. Für alle drei Varianten hat die HPA Machbarkeitsstudien in Auftrag

gegeben. Der Absenktunnel erwies sich als teuerste Variante. Er wäre zudem mit deutlichen nachteiligen Eingriffen ins Gewässerökosystem verbunden und hätte eine längere Sperrung der Wasserstraße „Köhlbrand“ zur Folge. Brücke und Bohrtunnel erwiesen sich als technisch gleichwertig, wobei letzterer als teuerste, aber zukunftsfähigste Lösung favorisiert wurde. Der Bohrtunnel hat den Vorteil, dass künftig auch die größeren Containerschiffe das Terminal Altenwerder anfahren können. Zurzeit beträgt das Limit für die Durchfahrt von Schiffen 50 Meter Höhe.

Die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die HPA, hat bereits mit der Vorplanung für einen 2,5 Kilometer langen Bohrtunnel als Ersatzbauwerk begonnen. Es schließt sich die Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie das Planfeststellungsverfahren an. Mit Erhalt der Baugenehmigung sollen die Bauarbeiten 2026 beginnen, sodass die Inbetriebnahme im Jahr 2034 erfolgen könnte. Wenn der Verkehr durch den Tunnel fließen kann, erfolgt der Rückbau der Köhlbrandbrücke.

### Sicherheit und Unfallreduktion

Angaben zu Unfallhäufigkeiten, -orten und -arten werden von der Hamburger Polizei übermittelt. Die HPA wertet diese Informationen aus und nutzt sie als Grundlage für die Verkehrsplanung – wie am Finkenwerder Ring im westlichen Hafengebiet. Mit bis zu 250 Unfällen pro Jahr ist der Verkehrsknoten ein Unfallschwerpunkt in Hamburg. Da rund 70 Prozent der **Unfälle** beim Spurwechsel verursacht werden, hat die HPA im Jahr 2019 eine zusätzliche Lichtsignalanlage installiert. Diese dient der Entflechtung zweier Verkehrsströme im Bereich der Abzweigung Finkenwerder Straße/Vollhöfner Weiden. Die Maßnahme zeigt Wirkung: Im Jahr 2020 sank die Zahl der Unfälle im Vergleich zum Vorjahr um fast 50 Prozent. Zwar spielt auch das geringere Verkehrsaufkommen durch die Covid-19-Pandemie eine Rolle, doch im restlichen Haupthafennetz sind die Unfallzahlen nur um rund 25 Prozent gesunken (siehe Tab. 9).

### Gesunde und umweltfreundliche Mobilität

Der **Radverkehr** gewinnt in Hamburg zunehmend an Bedeutung. Im Hamburger Hafen ist er jedoch im Vergleich zu anderen zentralen Lagen innerhalb der Stadt wenig ausgeprägt. Auf einzelnen Strecken, wie zum Beispiel der Köhlbrandbrücke, ist

Fast  
**50%**  
weniger Unfälle 2020  
als 2019

**Tab. 9:** Unfallrate im Hauptverkehrsstraßennetz in Unfällen pro Millionen Kfz Kilometern

2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel: 2025
6,5	5,2	4,9	5,1	5,5	4,2	3,9

der Radverkehr generell verboten. Analog zur Stadt möchte die HPA den Radverkehr im Hafengebiet verstärkt fördern und bezieht ihn bei Neuplanungen stets mit ein. So ist ein neuer Rad- und Gehweg von 900 Metern Länge auf der neuen Bahnbrücke Kattwyk entstanden. Auf der Veloroute 11 wurden bis 2020 weitere Straßenabschnitte mit beidseitigen Fahrradstreifen ausgestattet. Im Bereich Finkenwerder hat die HPA einen Rad- und Gehweg mit ca. 1.300 Metern Länge auf der alten Bahntrasse zwischen Finkenwerder Norderdeich und Osterfelddeich fertiggestellt.

# 2,2 km

## zusätzliche Radwege

Schwerpunkte des Fahrradverkehrs innerhalb des Hamburger Hafengebietes liegen zum großen Teil auf der Veloroute 11 (→ siehe Velorouten-hamburg.de). Dazu zählt auch der Alte Elbtunnel. Coronabedingt gibt es auch eine Zahl an Radfahrer\*innen, die direkt zu ihren Arbeitsplätzen im Hafen fahren. Einige Radfahrten finden in Kombi-

nation mit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs statt. Touristischer Radverkehr spielt im Hafen bislang eine untergeordnete Rolle, ist aber beispielsweise in Verbindung mit der Hafenerlebnisroute (→ siehe Hafenerlebnisroute-Flyer) und den Cruise Centern gewollt und ausbaufähig.

### Innovative Zusammenarbeit

Mit der Sanierung der Kattwykbrücke im Hamburger Hafen geht die HPA neue Wege in der Zusammenarbeit mit der deutschen Bau- und Consultingwirtschaft. Für den Bahnverkehr über die Hamburger Süderelbe wurde im Juni 2021 die Neue Bahnbrücke Kattwyk in Betrieb genommen (→ siehe Kapitel Bahn). So kann jetzt die alte, aus den 1970er Jahren stammende Kattwykbrücke, die bisher Straße und Schiene vereinte, umfassend saniert werden. Sie wird künftig

als reine Straßenbrücke genutzt. Auch die zuführenden Verkehrsanlagen und umliegenden Bauten werden modernisiert. Damit die Sanierung reibungslos gelingt, setzt die HPA als erster öffentlicher Auftraggeber in der Zusammenarbeit auf die **Integrierte Projektallianz**. Im Rahmen der Allianz haben alle wesentlich am Bau Beteiligten (Planung, Bauausführung, Ingenieurbau/Verkehrswegebau/Elektrotechnik) frühzeitig ein Team gebildet und einen gemeinsamen Allianzvertrag im Sinne des „Best-for-Project“-Denkens abgeschlossen. Das Team hat die Bauaufgabe gemeinsam entwickelt sowie geplant und baut nun auch gemeinsam. Von diesem „Best-for-Project“-Denken erhofft sich die HPA eine bessere Termineinhaltung und eine unkompliziertere Bauausführung mit weniger Nachträgen.

Aufgrund der **Covid-19-Pandemie** ist im Jahr 2020 das Straßenverkehrsaufkommen im Hafen zurückgegangen. Da viele Menschen im Home-Office gearbeitet haben, nutzten vor allem weniger PKW die Straßen im Hafen. Entsprechend hat sich die Durchschnittsgeschwindigkeit in dieser Zeit erhöht.

Wo es möglich war, wurden Arbeiten ins Home-Office verlagert. Vor der Pandemie konnte die Überwachung der aktuellen Verkehrslage, die Abfrage von Verkehrsdaten und das Schalten von Störungsmeldungen auf den DIVA-Tafeln nur im PRMC erfolgen. Während der Pandemie hat die HPA einen Remote-Zugriff ermöglicht, der auch zukünftig beibehalten werden soll.



# 03

## Klima & Umwelt



# Klima & Umwelt

## 6 SAUBERES WASSER UND SANITÄR-EINRICHTUNGEN



- Im Fokus liegen die Senkung des Wasserverbrauchs, die Unterstützung von Grundwassererneuerung durch Entsiegelung sowie die vermehrte Nutzung von Regenwasser.
- Die Wahrung des Biotopverbands im Hafen wird bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen angestrebt.

## 7 BEZAHLBARE UND SAUBERE ENERGIE



- Mit dem Ziel, erneuerbare Energien zu nutzen und die Energieeffizienz der HPA zu steigern, werden erneuerbare Energieanlagen installiert und Transportwege verkürzt.
- Der Ausstieg aus fossilen Energieträgern ist bis 2040 geplant.

## 11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN



- Mit umfassendem Grünmanagement entlang der Gleistrassen fördert die HPA Biodiversität.
- Kulturerbe wie der alte Elbtunnel wird bewahrt und andere Bauwerke, öffentliche Räume und Grünflächen in Planungen für eine schöne Arbeitsumgebung im Hafengebiet integriert.

## 12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION



- Die Beschaffungswende und die Nutzung regenerierbarer Materialien stehen im Fokus der HPA.
- Wesentlich sind Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen gemäß LCC über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Zudem werden Bilanzierungen und regelmäßige Substitutionsprüfungen durchgeführt und Optimierungspotenziale abgeleitet.

## 13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ



- Als Risikovorsorge und Katastrophenschutz baut die HPA unter anderem Hochwasserschutzbauwerke. Polder sollen zudem wirtschaftlichen Verlust im Hochwasserfall reduzieren.
- Die HPA führt regelmäßig Workshops zur Befähigung des Lesens und Interpretierens von Klimaänderungssignalen durch.



# Klima- und Umweltschutz

Die Geschäftstätigkeit der HPA verursacht **Auswirkungen** auf Menschen, Umwelt und Klima durch Schiffsemissionen aufgrund der Verwendung fossiler Energieträger, durch von Baumaßnahmen und Geschäftstätigkeiten verursachten Lärm, Geruch und Licht sowie durch Eingriffe in das Gewässerökosystem der Elbe. Mit ihren Umwelleitlinien bekennt sich die HPA zum **Vorsorgeprinzip** und zum Umwelt-, Klima- und Naturschutz, zur **Energieeffizienz** und der Vermeidung von schädlichen Beeinträchtigungen der Lebens- und Umweltqualität im Hafen und in der Stadt. Der schonende Umgang mit Ressourcen, die Achtung von Naturschutz, aber auch die Reduzierung von Belastungen werden thematisiert.

## Herausforderung

Mit dem EU Green Deal sind deutlich ambitionierte Ziele im Konsens mit den SDGs in den nächsten Jahren zu erwarten. Es wird Ziele geben, die sich auf den **Erhalt der Artenvielfalt** und auf das **Null-Schadstoff-Ziel** für Luft, Wasser und Boden beziehen. In Folge entstehen Nutzungskonflikte im Kontext der Inanspruchnahme von Flächen für eine wirtschaftliche Nutzung gegenüber den Anforderungen an die Entwicklung und den Schutz des **Naturkapitals**. In diesem Spannungsfeld gilt es, für alle Hafentwicklungsprojekte bestmögliche Lösungen zu erarbeiten, um die Auswirkungen zu begrenzen.

## Managementansatz

2010 hat die HPA Strategien zum Umwelt- und Klimaschutz entwickelt sowie verbindliche Leitlinien und Ziele verabschiedet. Das Energiemanagementsystem wurde 2016 gemäß DIN EN ISO 50001 eingeführt und wird regelmäßig extern zertifiziert. Es gewährleistet einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Die Erreichung der Klimaziele wird über Zielvereinbarungen zwischen Aufsichtsbehörde und Geschäftsführung gesteuert und an die nächste Führungsebene delegiert.



# Klimastrategie

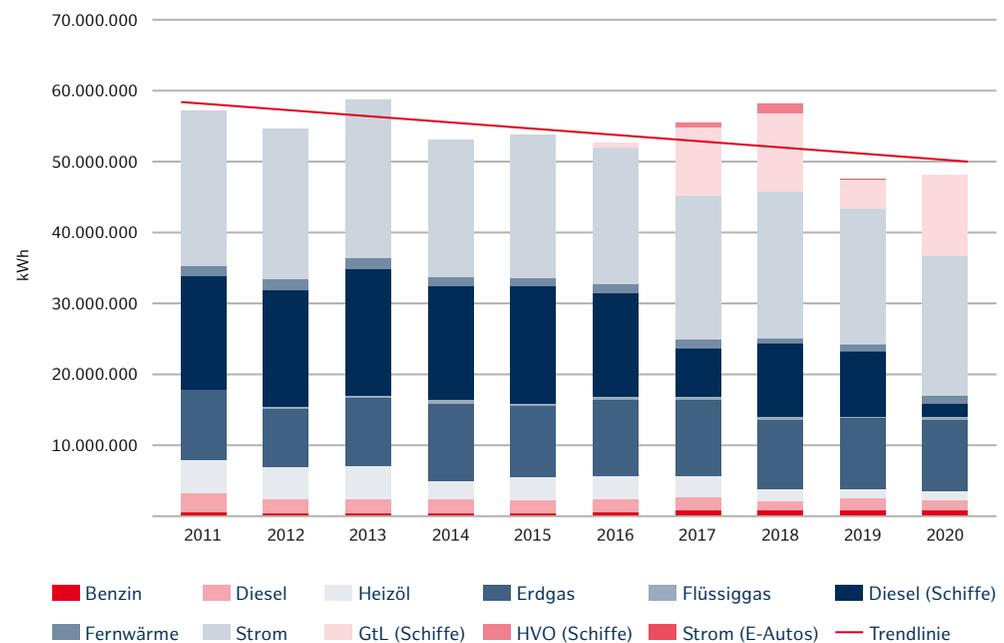
Die heutige Klimastrategie der HPA besteht aus zwei Säulen: der **Klimaschutzstrategie** und der **Klimaanpassungsstrategie**. Während die Klimaschutzstrategie bereits im Jahr 2011 entwickelt wurde und sehr **konkrete Ziele** benennt, orientiert sich die Anpassungsstrategie an den Klimaänderungssignalen und möglichen Folgen des Klimawandels. Über die Identifizierung von Betroffenheiten entlang der Wertschöpfungskette werden Maßnahmen für eine Anpassungsstrategie entwickelt.

## Klimaschutzstrategie

Der Hamburger Klimaplan ist seit Ende Dezember 2019 in seiner 1. Fortschreibung verbindlich veröffentlicht und berücksichtigt die Anforderungen des neuen Hamburgischen Gesetzes zum Klimaschutz. Die HPA ist als öffentliches Unternehmen den Zielen verpflichtet.

Mit Energieeffizienz und dem Einsatz von erneuerbarer Energie wird die Erreichung der Ziele des Hamburger Klimaplanes unterstützt, um die Erderwärmung auf <1,5°C zu begrenzen. Die HPA hat sich zum Ziel gesetzt, ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2025 um 50 Prozent und bis 2040 um 100 Prozent zu senken beziehungsweise klimaneutral zu sein.

Abb. 1: HPA-Konzern Energieverbrauch



Seit 2011 bilanziert die HPA ihre energetischen Stoffströme. Der Energieverbrauch schwankt vor allem aufgrund des volatilen Wärmebedarfs und der Einsätze der Schiffsflotte. Im Trend der Jahre 2011 bis 2020 ist aufgrund von Effizienzmaßnahmen eine

Abnahme erkennbar (siehe Abb. 1). Betrachtet und gemessen werden alle Verbräuche gemäß des Bilanzierungsr Rahmens ISO 50001.

Die Vorgaben des Energiedienstleistungsgesetzes (EDL-G) verpflichten zu einer nachweislichen Reduzierung des Energieverbrauchs. Die HPA hat sich ein entsprechendes Ziel gesetzt, dessen Erreichung jährlich von einem unabhängigen Zertifizierer überprüft wird.

Das Roadmap-Ziel des **Transitionspfades 3** „Wir verankern Klimawandel in unserem Handeln und erreichen Klimaneutralität“ wurde mit leichten jährlichen Schwankungen im Mittel erreicht.

### Roadmap-Ziel: Energieeffizienz

#### -5 Prozent

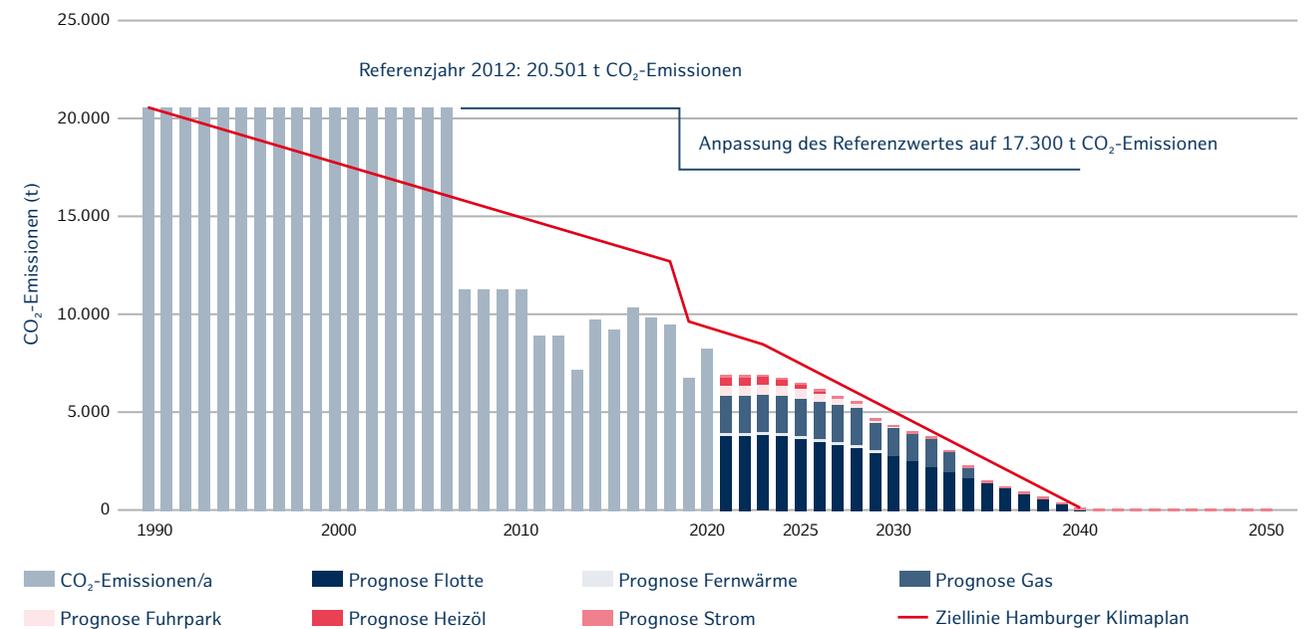
Wir reduzieren den Energieverbrauch jährlich um 0,5 Prozent durch Steigerung der Energieeffizienz und erreichen bis 2025 eine Einsparung in Höhe von 5 Prozent gegenüber 2019.



### Klimaneutral bis 2040

Die HPA folgt dem modellhaften Ansatz Klimamodell der Freien und Hansestadt Hamburg, das die Minderungsziele im Vergleich mit 1990 (Pariser Abkommen) evaluiert. 2012 hat die HPA ihren ersten validen CO<sub>2</sub>-Footprint in Höhe von 20.501 Tonnen CO<sub>2</sub> (Referenzwert) er-

Abb. 2: Klimamodell analog Hamburger Klimaplan



mittelt. 2012 gilt somit als Referenzjahr. Da zwischen 1990 und 2011 keine Emissionsdaten erhoben wurden, hat die HPA diesen Referenzwert auf 1990 übertragen (siehe Abb. 2). Die Emissionen werden gemäß des Greenhouse Gas Protocol be-

rechnet. Die rote Linie (siehe Abb. 2) ist die Ziellinie für die Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 1990 auf nahezu 0 Tonnen bis 2040. Die Fläche über der roten Linie steht geometrisch für das absolute CO<sub>2</sub>-Minderungsziel.

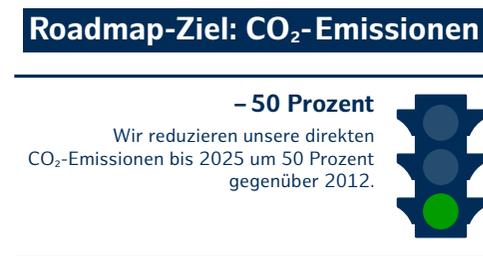
Erste Minderungen ließen sich von 2007 bis 2011 durch den Kauf von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten erreichen. Seit 2011 bezieht die HPA für die meisten Assets durch die Einbindung in den Stromliefervertrag der Freien und Hansestadt Hamburg zu 100 Prozent hochwertigen Ökostrom mit einem Emissionsfaktor von 0 kg CO<sub>2</sub>/kWh. Damit konnten bereits über 50 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Jahres 2020 gegenüber 1990 gemindert werden (siehe Tab. 1 und 2).

2019 wurde der Referenzwert angepasst und aufgrund der Vermietung (Scope 3) von Schiffen der Flotte auf 17.300 Tonnen gesenkt. Um zukünftig im Zielbereich, also unterhalb der roten Linie, zu bleiben, werden spätestens ab 2025 zusätzliche Minderungsmaßnahmen erforderlich.

Die blauen Balken (siehe Abb. 2, S. 58) bilden die jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020 ab und ergeben sich aus der Differenz zwischen dem Referenzwert und der jährlichen CO<sub>2</sub>-Minderung, die über Maßnahmen bilanziert wird.

Die Prognosewerte visualisieren den geplanten Ausstieg aus den fossilen Energieträgern. Jede Sparte beziehungsweise Einheit erhält jährlich ein CO<sub>2</sub>-Emissions-Einsparziel, anteilig berechnet am gesamten Energieverbrauch. Um weiter im Zielbereich unterhalb der roten Linie zu bleiben, müssen ab 2021 jährlich zusätzlich 311 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden.

Das Roadmap-Ziel des **Transitionspfades 3** „Wir verankern Klimawandel in unserem Handeln und erreichen Klimaneutralität“ konnte bereits heute erfüllt werden.



Zur Zielerreichung 2040 gegenüber dem Referenzjahr 2012 (1990) wird neben der Regelaufgabe „**Energieeinsparung und Effizienzsteigerung**“ der sukzessive Ausstieg aus den fossilen Energieträgern angestrebt:

- Heizöl bis **2025**
- Erdgas bis **2030**
- Kraftstoffe zu 50 Prozent bis **2030** (beziehungsweise eine 50-prozentige CO<sub>2</sub>-Reduktion)
- Kraftstoffe zu 100 Prozent bis **2040**
- Alle neuen Gebäude und Objekte müssen fossilfrei geplant und gebaut werden.

In den letzten Jahren hat die HPA bereits sichtbare Erfolge bei der CO<sub>2</sub>-Reduktion und der Ressourcenschonung erzielt:

- Seit Ende 2020 wird zu 100 Prozent nur Ökostrom verbraucht.
- Heizölverbrauch wird kontinuierlich durch Photovoltaik und Wärmepumpen substituiert.
- Die Nutzung an E-Fahrzeugen steigt jährlich und in gleichem Maße die erforderliche Ladesäuleninfrastruktur.
- Beleuchtungen wurden auf LED umgestellt.
- Antriebstechnik wurde durch effiziente Frequenzregelungen optimiert.
- Landstromanschlüsse für Schiffe am Liegeplatz reduzieren den Kraftstoffverbrauch der eigenen Flotte.
- Der Papierverbrauch pro Mitarbeiter\*in ist zwischen 2013 und 2020 um fast 50 Prozent gesunken.

Die Klimabilanz wurde 2020 vom DNV geprüft. Weitere Maßnahmen zum Klimaschutz werden in den anderen Kapiteln erläutert.

**Tab. 1:** CO<sub>2</sub>-Minderung in Tonnen pro Jahr

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel: 2030	Ziel: 2040
Zielwert	6.832	7.106	7.379	7.652	7.651	7.962	12.325	17.300
Istwert	<b>11.367</b>	<b>10.248</b>	<b>10.723</b>	<b>11.101</b>	<b>10.508</b>	<b>9.553</b>		

**Tab. 2:** CO<sub>2</sub>-Minderung in Tonnen kumuliert seit 1990

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel: 2030	Ziel: 2040
Zielwert	88.822	95.928	103.307	110.959	118.610	126.561	228.315	378.519
Istwert	<b>96.314</b>	<b>106.562</b>	<b>117.285</b>	<b>128.386</b>	<b>138.894</b>	<b>148.447</b>		

# Klimawandelfolgen

Die seeseitige Erreichbarkeit, sichere Flächennutzungen und funktionierende Verkehrsanbindungen sind für den Hamburger Hafen Grundvoraussetzungen für seine **Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit**. Die HPA hat einen Referenzrahmen entwickelt, um sich zunächst einen Überblick über mögliche Vulnerabilitäten entlang der Wertschöpfungskette und der Lieferketten zu verschaffen.

Grundlage für die Ermittlung von Klimawandelfolgen ist das Ergebnis der 2017 beauftragten wissenschaftlichen Analyse kleinräumiger (12 km x 12 km) Klimaänderungssignale durch das Climate Service Center Germany (GERICS). Die Ergebnisse mündeten in ein standortspezifisches Climate-Fact-Sheet mit Klimaparametern (Temperatur und Niederschläge) für das 21. Jahrhundert.

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, Meeresspiegelanstieg, Trockenheit, Starkregen und Hitze und die damit verbundenen Konflikte:

- Es wird geprüft, ob Großschiffe auch bei starken Winden weiterhin sicher in den Hafen einlaufen und dort liegen können. Die HPA setzt ein neues Vertäuprogramm im Zusammenspiel mit dem Programm Windlass um. Die europaweit führende Software unterstützt die Nachrüstung sowie die Ausstattung und zukünftige Errichtung von Kaimauern und deren Pollern und Fendersystemen.
- Schienen und Straßen wiederum droht durch Starkregen die Gefahr von Überflutungen. Den Aufbau von Redundanzen ins Hinterland und aus dem Hinterland betrachtet die HPA daher als entscheidend, um auf Wetterextreme vorbereitet zu sein. Denn Ausweichstrecken für die Bahn gewährleisten auch dann die Erreichbarkeit des Hafens, wenn Teilstrecken nicht befahrbar sind.
- Ein erhöhtes Auftreten von Extremereignissen, wie zum Beispiel Hochwasser an

der oberen und mittleren Elbe, kann dagegen die mit Schadstoffen belasteten Sedimente aus diesen Bereichen verstärkt in den Hafen transportieren und den Umgang mit den Sedimenten weiter einschränken, etwa wenn Grenzwerte bestehender Genehmigungen überschritten werden. Zudem kann ein Temperaturanstieg zu häufigeren Sauerstoffmangelsituationen führen, die aus Gewässerschutzgründen die Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen verhindern.

- Um bei Windereignissen Nutzungseinschränkungen der Gleise durch umgefallene Bäume zu vermeiden, wurde das Grünmanagement bei der Hafenbahn weiterentwickelt und intensiviert.

**Die seeseitige Erreichbarkeit, sichere Flächennutzungen und funktionierende Verkehrsanbindungen** sind für den Hamburger Hafen Grundvoraussetzungen für seine Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit.



Die in der Tabelle 3 genannten Klimaänderungen sind kurzfristig wie langfristig zu erwarten. Mit den vorliegenden Klimaänderungsinformationen lassen sich die Risiken und Chancen bewerten. Wann und in

welcher Stärke eine Betroffenheit entstehen wird, gilt es zu untersuchen. Anhand der Informationen lassen sich die unternehmerischen Auswirkungen ermitteln und Gegenmaßnahmen ableiten.

### Dem Fluss mehr Raum geben

Die Veränderung von Wasserflächen und der damit einhergehende Verlust von Tidevolumen steht seit Jahren im Fokus der politischen und gesellschaftlichen Aufmerksam-

keit. Einhergehend mit dem Verlust von Tidevolumen ist eine Verschärfung der hydromorphologischen Bedingungen, die zu einem verstärkten stromaufwärts gerichteten Sedimenttransport in den Hamburger Hafen führt.

Daher steuert die HPA an anderer Stelle gegen: Durch den Bau von tidebeeinflussten Flachwassergebieten am Kreettsand und die Maßnahme Billwerder Insel werden bis voraussichtlich 2022 rund 37 Hektar tidebeeinflusste Wasserfläche geschaffen. Allein durch Kreettsand wird ein Tidevolumen von ca. 1 Million Kubikmetern geschaffen.

Im eigenen Zuständigkeitsbereich verfolgt die HPA bislang erfolgreich das Ziel einer positiven beziehungsweise ausgeglichenen **Wasserbilanz**, wobei die Flächenänderung von Baumaßnahmen nicht jahresscharf, sondern maßnahmenbezogen bilanziert wird. Bei der Planung von Hafentwicklungsmaßnahmen ist die mögliche Veränderung von Wasserfläche und -volumen ein gewichtiger Abwägungsaspekt geworden, unabhängig von den gesetzlichen Ausgleichsverpflichtungen (Zahlungen an die Stiftung Lebensraum Elbe).

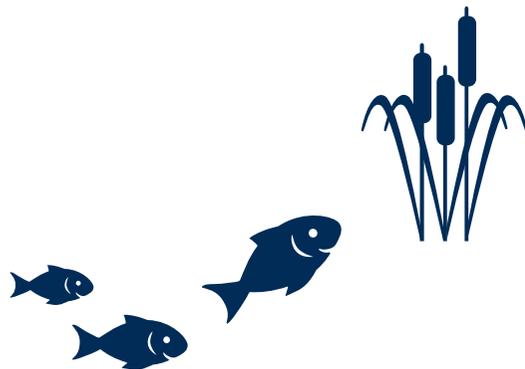
**Tab. 3:** Workshop 2019 HPA/GERICS – Ergebnisse: Klimawandelrisiken und mögliche unternehmerische Auswirkungen



# Naturkapital

Im Zuge von Bauvorhaben und anderen Investitionen in die Infrastruktur nimmt die HPA im Hafengebiet unweigerlich Vegetationsstrukturen und Gewässerbereiche in Anspruch – und damit den Lebensraum unterschiedlicher Tiere und Pflanzen. Zusätzlich erfolgen im Zusammenhang mit Bautätigkeiten enorme Bodenbewegungen.

Die **Covid-19-Pandemie** zeigt drastisch, welche Bedeutung die Erhaltung natürlicher Lebensräume für die menschliche Gesundheit hat. Funktionierende Ökosysteme sind eine der zentralen Grundlagen menschlicher Existenz. Konsumverhalten sowie Landnutzungsveränderungen und der damit einhergehende Verlust intakter Ökosysteme können bewirken, dass Krankheitserreger vermehrt vom Tier zum Menschen übertreten und sich wie im Falle des neuartigen Coronavirus rasant verbreiten.



## Managementansatz

Die Aufgaben der Umweltplanung und des Genehmigungsmanagements sind in einer Facheinheit gebündelt. Dadurch ist die interdisziplinär zusammengesetzte Facheinheit bereits bei der initialen Planung von Infrastrukturmaßnahmen eingebunden. In ihr arbeiten Expert\*innen aus verschiedenen akademischen, natur- und planungswissenschaftlichen Fachdisziplinen sowie Jurist\*innen.

## Stoffstrommanagement Boden

Die HPA hat sich zum Ziel gesetzt, möglichst nachhaltig mit der natürlichen Ressource Boden umzugehen. Die AG Bodenmanagement koordiniert Bodenbedarfe und -überschüsse, die eine Menge von 500 Kubikmetern überschreiten, um eine Verwertung zu ermöglichen und eine Entsorgung zu vermeiden. Auf dieser Grundlage erarbeitet die Arbeitsgruppe Vorschläge für den Umgang mit Überschussböden sowie – in enger Absprache mit den Projekten – verbindliche Vorgaben für den Einbau. Insgesamt wurden 2019 und 2020 ca. 492.900 m<sup>3</sup> Überschussböden vermittelt.

## Biodiversität

Auf der Billwerder Insel südlich des Holzhafens hat die HPA ein tidebeeinflusstes, strömungsberuhigtes und geschütztes Flachwasser-Wattgebiet für den Schierlings-Wasserfenchel eingerichtet. Dafür wurden die beiden nördlichen Becken der Wassergewinnungs- und Wasserförderungsanlage auf der Billwerder Insel umgestaltet. Sie sind Teil des ehemaligen Elbwasserfiltrierwerks Kaltehofe. Im August 2020 wurden erste Schierlings-Wasserfenchel-Setzlinge dort angepflanzt.

Im Zuge des Rückbaus der Brückenpylone der alten Rethelbrücke hat sich herausgestellt, dass diese von mehreren besonders geschützten Dohlen (*Corvus monedula*) als Nist- und Brutstätte genutzt werden. Die HPA hat die Rückbauaktivitäten daraufhin zeitlich so verschoben, dass das Brutgeschäft und die Jungenaufzucht an den Bestandsstrukturen abgeschlossen werden konnten. Parallel wurden an den Masten einer angrenzend verlaufenden Hochspannungsleitung Nisthilfen für Dohlen installiert, sodass die Vögel weiterhin eine Brutstätte in ihrem Lebensraum haben.

Durch den Bau des tidebeeinflussten Flachwassergebiets Kreetsand soll sich das Gebiet zu einem besonders wertvollen Lebensraum entwickeln, der im Verbund des Naturschutzgebiets Auenlandschaft Norderelbe geschützt ist. Das Flachwassergebiet bietet zum Beispiel einen Rückzugsraum für eine Vielzahl an Fischen und im Uferbereich optimale Bedingungen für die Ansiedlung des weltweit einzigartigen Schierlings-Wasserfenchels.

# 492.900

m<sup>3</sup> Boden gingen in die Verwertung



04

Werte & Menschen

# Werte & Menschen

## 3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN



- Die stetige Substitution fossiler Energieträger und die gleichzeitige Erhöhung des Einsatzes unbedenklicher Stoffe wird fortgesetzt, um die Verschmutzung und Verunreinigung von Luft, Wasser und Boden zu verringern.
- Luftschadstoffe werden außerdem durch Maßnahmen wie Landstrom am Liegeplatz der Schiffsflotte und E-Fahrzeuge verringert.

## 4 HOCHWERTIGE BILDUNG



- Es besteht ein breites Schulungsangebot zu Themen wie Gleichstellung, Wohlergehen, Gesundheit oder Energieeffizienz, Umweltschutz und Resilienz. Die Ausbildung von Soft Skills, Erste-Hilfe-Kurse oder Konflikt- und Kommunikationstrainings werden ebenso durchgeführt.
- Den Beschäftigten wird im Zuge von jährlichen Vorträgen und perspektivisch anhand von E-Learningtools Wissen zu Nachhaltigkeit vermittelt.

## 5 GESCHLECHTERGLEICHHEIT



- Die HPA verankert Chancen- und Geschlechtergerechtigkeit im Unternehmen über den Gleichstellungsplan und setzt vielfältige Maßnahmen um.
- Frauen werden gezielt gefördert, um Führungspositionen einnehmen zu können.
- Gendergerechte Sprache ist konzernweit eingeführt.

## 8 MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTSWACHSTUM



- Es werden Befragungen zu Themen wie Stresslevel, Kommunikation im Team und mit Vorgesetzten sowie zu Umgang und Wertschätzung durchgeführt.
- Das umfassende Eingliederungsmanagement unterstützt erfolgreich länger erkrankte Beschäftigte dabei, sich wieder in den Arbeitsalltag zu integrieren.



# Sichere Navigation durch die Corona-Krise

Die Corona-Krise hat die HPA enorm herausgefordert. Denn als Hafentreiberin liegt es in ihrer Verantwortung, die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit des Hafens zu jeder Zeit sicherzustellen. Es geht darum, Lieferketten aufrecht zu erhalten und die Versorgung der Bevölkerung mit wichtigen Gütern (beispielsweise Medizinprodukten) zu gewährleisten. Die meisten Mitarbeiter\*innen sind deshalb **systemrelevant**. Entsprechend mussten auch während der Covid-19-Pandemie rund 35 Prozent der Beschäftigten ihre Arbeit vor Ort ausführen, 22 Prozent zumindest teilweise. Ihren Mitarbeiter\*innen den höchsten Gesundheitsschutz zu garantieren, hatte für die HPA von Beginn der Pandemie an oberste Priorität. Gleich zu Anfang wurde ein regelmäßig tagender Krisenstab eingerichtet. Ziel war es, Krankheits- und Quarantäneausfälle so gut wie möglich zu vermeiden und die Leistungsfähigkeit des Unternehmens zu erhalten, damit der Hafen nicht in seiner Funktionstüchtigkeit eingeschränkt wird.

Mit vereinten Kräften hat das Kompetenzteam Gesundheit schnell und sicher gehandelt – im Hinblick auf jede Menge Fragen: Welche technischen Schutzmöglichkeiten stehen zur Verfügung? Wie viele Masken sind vorhanden und wie viele müssen in welcher Qualität dringend bestellt werden? Die Dauer der Krise war zu diesem Zeitpunkt noch nicht absehbar. Wer ist gefährdet, wie müssen Arbeitsanweisungen lauten und wie lassen sich die vielen Abläufe gestalten, um bestmögliche Sicherheit zu gewährleisten? Das Team hat Organisationsstrukturen geschaffen und Arbeitsabläufe umgestaltet, sodass Abstandsregeln eingehalten werden konnten. Es hat zudem ein Kontaktverfolgungsteam aufgebaut, dem zeitweise bis zu 22 Beschäftigte angehörten. Ein **Corona-Schnelltestteam** wurde ausgebildet, um die Einsätze der Mitarbeiter\*innen im Hafen abzusichern. Gerade in Bezug auf die **Arbeitssicherheit** stellte beispielsweise die Maskenpflicht eine zusätzliche Belastung dar. Wichtig war es, immer wieder für Akzeptanz der Schutzmaßnahmen bei den Beschäftigten zu sorgen.

Etwa 900 Beschäftigte konnten mobil arbeiten. Durch Trainingsangebote wie die Seminare „Selbststeuerung im Home-Office“ und „Führung auf Distanz“ erhielten die Beschäftigten Unterstützung. Darüber hinaus wurden regelmäßig Pandemie-Sprechstunden angeboten. Produktivitätsverluste sind durch die Arbeit im Remote-Modus nicht entstanden. Rückblickend hat die HPA die Krise trotz der 36 Erkrankten gut gemeistert.



# Motivierte Mitarbeiter\*innen

Die HPA ist Arbeitgeberin von 2045 Beschäftigten (1.872 aktive), davon sind

- 438 Frauen
- etwa acht Prozent Beamt\*innen
- 172 Schwerbehinderte
- 278 Teilzeitbeschäftigte – 93 Männer und 185 Frauen
- 14 Beschäftigte mit Sonderverträgen
- 267 Führungskräfte, davon: 54 Frauen und 5 Schwerbehinderte, 55 Beamt\*innen
- Das Durchschnittsalter beträgt 47 Jahre.

Die Tarifbeschäftigten der HPA unterliegen dem Tarifvertrag der Arbeitsrechtlichen Vereinigung Hamburg (AVH). Alle Tarifbeschäftigten erhalten gleichermaßen eine betriebliche Altersvorsorge und eine leistungsorientierte Bezahlung. Die Fluktuationsrate der Beschäftigten liegt bei 4,0 Prozent und ist im Vergleich zu 2019 um 1,3 Prozent gesunken. Gründe für die niedrigere Fluktuation sind der Rückgang der außerplanmäßigen Fluktuation und der Auflösungsverträge.

## Personalstrategie und -steuerung

Die Personalsteuerung erfolgt über verschiedene fachspezifische Abteilungen. Die Business-Partner\*innen beraten intern. Das Team „Recruiting und Personalmarketing“ ist mit Schulen und Hochschulen vernetzt, um Fachkräfte zu akquirieren, und präsentiert die HPA-Arbeitgebermarke. Die Abteilung „Mensch und neue Arbeitswelten“ entwickelt Konzepte für die Zukunft.

Im Fokus der Personalstrategie steht die **Gewinnung und Weiterentwicklung** von Beschäftigten und deren Bindung an das Unternehmen. Sie verfolgt vier strategische Ziele:

- Digital und zeitbringend: Wir begleiten dich mit effizienten Personalprozessen vom ersten Tag an.
- Transparent, einfach und auf dich fokussiert: Ob persönlich oder durch mobile Lösungen – wir stehen für eine jederzeit positive und professionelle Kundenerfahrung. Du spiegelst uns eine hohe Zufriedenheit zurück.

- Zuverlässig und up to date: Wir stellen die strukturelle und organisatorische Flexibilität der HPA sicher. Dabei sind wir immer einen Schritt voraus und gestalten die für den Wandel unseres vielfältigen Unternehmens notwendigen Rahmenbedingungen.
- Human-digital und fördernd für die Zukunft: Gemeinsam gestalten wir Qualifizierung und Entwicklungspfade. Zusammen verändern wir die Art der Führung. Durch den Einsatz von KI und durch Automatisierung (Robotik) verändern sich viele Arbeitsplätze in den nächsten Jahren. Mensch und Maschine arbeiten in sogenannten human-digitalen Teams gemeinsam an den jeweiligen Produkten. Dieser Prozess wird zielgerichtet unterstützt.



Die HPA strebt an, eine attraktive Arbeitgeberin zu sein. Um die sukzessive Zielerreichung zu überprüfen, hat sie ein Set von messbaren Kennzahlen entwickelt:

- Social-well-being-Index: eine Maßzahl für das soziale Wohlbefinden der Beschäftigten (siehe Tab. 1). Sie wird aus einzelnen Fragen der Beschäftigtenbefragung ermittelt. Dabei handelt es sich um Fragen nach der Wertschätzung der Person und der geleisteten Arbeit durch Vorgesetzte und im kollegialen Team.
- Attraktives-Arbeiten-Index: aus der Beschäftigtenbefragung ermittelter Wert zu Frageinhalten danach, wie die Arbeitsmenge zu bewältigen ist, wie interessant und abwechslungsreich die Arbeit ist, sowie zur Kommunikation und Organisation der Arbeit (siehe Tab. 2).

**Tab. 1:** Social-well-being-Index

2019	2020	Ziel: 2025
7,3	7,6	7,6

**Tab. 2:** Attraktives-Arbeiten-Index

2019	2020	Ziel: 2025
7,2	7,6	7,6

Das betriebliche Gesundheitsmanagement ist ein ganzheitliches Gesundheitskonzept mit Integration aller Hierarchieebenen, Partizipation der Beschäftigten und Ausrichtung an den strategischen Unternehmenszielen.

Die Ergebnisse der sich jährlich wiederholenden Beschäftigtenbefragung werden mit 12 Kernfragen und etlichen Vertiefungsfragen in einem zertifizierten Online-Fragebogen-System des Dienstleisters FAVOX GmbH ermittelt. Die Bewertungsskala reicht dabei von 0 bis 10 Punkten. In der onlinebasierten Soft-Fact-Analyse werden die Ergebnisse organisations-scharf für die Einheiten abgebildet und zur Verfügung gestellt.

Die Werte über 7,0 liegen im Wertungsbereich „gut“ (7,0 – 8,5) (siehe Tab. 3). Das ist im Vergleich mit anderen Unternehmen ein hoher Wert. Das Ziel ist, diese Werte zu halten und die Repräsentativität der Befragung durch die Erhöhung der Teilnahmequote zu verbessern – die betrug zuletzt nur knapp über 50 Prozent. Die vergleichende Bewertung mit anderen Unternehmen wird vom Dienstleister vorgenommen, der dies über die Befragungsergebnisse seiner Kunden ermittelt.

**Tab. 3:** Zufriedenheitsbefragung

2019	2020	Ziel: 2025
7,5	7,9	7,9

Das Ziel der Roadmap des **Transitions-pfades 1** „Wir sind ein zuverlässiger Partner für die Anspruchsgruppen des Hamburger Hafens/der HPA.“ konnte erfüllt werden.

### Roadmap-Ziel: Mitarbeiter\*innen

**KPI**

Wir etablieren ein Schlüsselkennzahlensystem (KPIs) aus Kriterien, die die HPA intern wie extern als attraktiven Arbeitgeber auszeichnen. Wir befragen jährlich die Belegschaft zu Gesundheit und Zufriedenheit und erreichen gute Ergebnisse.



### Dem demografischen Wandel begegnen

Unter dem Dach von „Fit4Future“ bündelt die HPA sämtliche Aktivitäten, mit denen sie den Herausforderungen des demografischen Wandels begegnet. Im Berichtszeitraum konnte sie die Teilprojekte „Datenanalyse und demografische Steuerungsgrößen“ sowie „Personalmarketing“ abschließen.

Zur Stärkung einer kollegialen Unternehmenskultur dienen Vernetzungsformate wie das Netzwerk-Lunch oder der Führungskräfte-Dialog. Neu aufgesetzt wurde im Rahmen von Fit4Future das Teilprojekt „Fachkarrieren“.

# 4.041

**Bewerbungen**  
im Jahr 2019

In den kommenden Jahren wird ein Großteil der Fach- und Führungskräfte das Unternehmen altersbedingt verlassen. Um neue talentierte Fachkräfte zu gewinnen, positioniert sich die HPA mit einem geschärften Arbeitgeberprofil im Markt. Unter aktiver Beteiligung der Beschäftigten wurde eine neue Arbeitgebermarke entwickelt. Sie bringt die Werte, die Kultur und die Identität der HPA zum Ausdruck. Die Personalmarketing-Kampagne „Perspektive“ transportiert die von den Beschäftigten herausgearbeiteten Arbeitgeberereigenschaften: Verlässlichkeit, Entwicklung, Identifikation, Weitblick, Pioniergeist und Vielfalt.

Ziel ist, die Anzahl der Bewerbungen zu erhöhen. 2019 gingen 4.041 Bewerbungen ein. 2020 waren es – vermutlich bedingt durch die Covid-19-Pandemie – nur noch 2.950. Ein Drittel aller Bewerbungen werden von Bewerberinnen eingereicht.

Die Kommunikation mit potenziellen Bewerber\*innen hat die HPA zudem durch einen neuen Unternehmensblog ausgebaut: das HPA (B)LOGBUCH. Auch das Hochschulmarketing wurde intensiviert. Durch Formate wie (digitale) Inhouse-Exkursionen werden Kontakte zu potenziellen Kandidat\*innen frühzeitig aufgebaut. Dabei wird der Fokus auch speziell auf weibliche Nachwuchskräfte gerichtet.

### Wissensmanagement

Neben dem Recruiting neuer Fachkräfte setzt die HPA auch bewusst auf die Weitergabe von Wissen, um das notwendige Know-how im Unternehmen zu halten. Seit 2019 werden gezielt strukturierte und professionell moderierte Wissenstransfers durchgeführt, insbesondere bei einem Führungskräftewechsel oder dem Ausscheiden langjähriger Wissensträger\*innen.

### Aus- und Fortbildung

Die Aus- und Weiterbildung hat bei der HPA einen hohen Stellenwert. Neben Auszubildenden in gewerblichen und kaufmännischen Berufen nimmt die HPA jedes Jahr Trainees, Studierende dualer Studiengänge und Praktikant\*innen auf. Das Projekt „Ausbildung der Zukunft“ stärkt dabei die duale Ausbildung.

Allen Mitarbeiter\*innen bietet die HPA vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten und zielgerichtete Qualifizierungsprogramme. Mit der Einführung von E-Learning-Formaten ermöglicht das Unternehmen individualisiertes, zeit- und ortsunabhängiges Lernen. Blended-Learning-Formate erhöhen zudem die Attraktivität von Programmen.

Die Angebote in den Themenfeldern Führung, Gesundheit, Recht, persönliche Kompetenzen, IT-Trainings, Arbeitssicherheit sowie im Bereich aktuelle Themen werden gut angenommen. Für den zunehmenden Einsatz von künstlicher Intelligenz in den Arbeitsprozessen entwickelt die HPA zudem konkrete Maßnahmen für die Zusammenarbeit in human-digitalen Teams. In den nächsten Jahren werden dazu verstärkt Trainings angeboten, die die Beschäftigten befähigen sollen, diese Herausforderungen zu meistern. Im Fokus stehen dabei die Verbesserung der digitalen Kompetenzen von Beschäftigten und Führungskräften sowie die Entwicklung zielgerichteter Programme zur Entwicklung eines Digital Mindsets im Unternehmen.

Insgesamt haben die Beschäftigten 2019 3.690 Stunden und 2020 3.744 Stunden für Qualifizierung aufgewendet. Frauen haben die Bildungsangebote häufiger in Anspruch genommen.



# Wandel der Arbeitswelt

Der demografische Wandel, der daraus resultierende Fachkräftemangel und die Digitalisierung verändern die Zusammenarbeit – sowohl untereinander als auch zwischen Menschen und Maschine. In der Gesellschaft erfährt Arbeit insgesamt einen Bedeutungswandel, der sich auch auf die HPA auswirkt.

Seit der Covid-19-Pandemie arbeiten Teams stärker virtuell bzw. hybrid zusammen. Dieses New Normal erfordert es, neue Kollaborationsformen zu entwickeln, den Zusammenhalt im Team zu stärken und die Beschäftigten in diesem Veränderungsprozess zu führen. Dadurch werden Akzeptanz und Motivation der Mitarbeiter\*innen nachhaltig gestärkt. Auf die Notwendigkeit einer Transformation der Arbeitswelten reagiert die HPA außerdem mit vielen individuellen Arbeitszeitmodellen (unter anderem Teilzeitmodelle, mobiles Arbeiten, Fortführung der Option des mobilen Arbeitens nach Ende der Pandemie, Sabbatical), die es den Beschäftigten ermöglichen, Arbeit und Privatleben in Einklang zu bringen.

Für die Beschäftigten gewinnen zudem Fragen zur Führungskultur, zum Umgang mit Veränderungen, zur Gleichstellung, zur eigenen Weiterentwicklung, zur ethischen Ausrichtung des Unternehmens und zur Vereinbarkeit verschiedener Lebensbereiche immer mehr an Bedeutung.

Dabei zeigt sich: Viele Veränderungen verunsichern die Beschäftigten. Um Verständnis und Akzeptanz für den Wandel zu erhöhen, setzt die HPA sogenannte Move Agents

ein. Sie begleiten seit 2017 Veränderungsprozesse und berücksichtigen dabei insbesondere die Bedürfnisse der Mitarbeiter\*innen. Denn wie erfolgreich ein Veränderungsprozess sich entwickelt, hängt wesentlich von der Einbindung der Menschen im Unternehmen ab. 2020 wurden neue Move Agents ausgebildet.

Die Move Agents wurden durch ein strukturiertes Verfahren ausgewählt und über einen mehrmonatigen Zeitraum ausgebildet. Schwerpunkt der Ausbildung bildeten das Verständnis von Veränderungsprozessen in Unternehmen sowie Methoden zur zielgerichteten Begleitung. Zu ihren Aufgaben gehört sowohl die Beratung von Führungskräften als auch die konkrete Durchführung spezifischer Maßnahmen (Workshops, Infoveranstaltungen etc.) in Veränderungsprozessen.

## **Arbeitsumfeld für Kollaboration**

Die HPA gestaltet ihre Arbeitsplätze so, dass sämtliche Aufgaben unter bestmöglichen Bedingungen wahrgenommen werden können. Es wurden Co-Working-Räume eingerichtet, die den verschiedenen Sparten zur Verfügung stehen und unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten bieten. In Verbindung mit neuen Arbeitsformen tragen sie dazu bei, Agilität, Kreativität und interdisziplinäre Kollaboration zu fördern. Die Co-Working-Räume dienen auch als Satellitenbüro für Mitarbeiter\*innen von anderen Standorten. So kann auf Fahrten zwischen den Terminen verzichtet werden.

### Verbesserung der Führungskultur

Um den spezifischen Herausforderungen des Wandels zu begegnen, strebt die HPA auch die Überarbeitung der bisherigen Führungsinstrumente an. Ziel ist es, die Zufriedenheit der Mitarbeiter\*innen durch eine veränderte Führungskultur zu erhöhen und den Beschäftigten mehr Eigenverantwortung zu geben. Zur Überprüfung des bereits Erreichten erfolgte 2020 das letzte Führungskräfte-Feedback. Die Beteiligungsquote lag bei 86 Prozent. Die Bewertung der Führungsqualität liegt auf gutem Niveau (siehe Tab. 4).

### Ideenmanagement

Das Ideenmanagement ist die Weiterentwicklung des Betrieblichen Vorschlagswesens. Die Transformation zu einer innovativen Organisation gelingt nur mit einem innovativen Mindset der Beschäftigten. Ziel des Ideenmanagements ist es deshalb, die Beschäftigten zu befähigen, ihre Innovationskompetenz zu schärfen. Mithilfe von Design Thinking Tools erwerben die Beschäftigten Methodenkompetenzen, beispielsweise wie sie bei jeder Entwicklung von Dienstleistungen und Produkten die Interessen der Kund\*innen im Blick haben.

2019 fand eine Innovation-Team-Challenge statt, in der spartenübergreifende Teams Freiraum und Coaching bekamen, um aus ihrer Idee eine Innovation werden zu lassen. Vier der fünf Teams konnten ihre Idee bis zur Umsetzung/

Prototypphase begleiten. Ein Ergebnis sind beispielsweise über eine App buchbare E-Bikes. Auch ein Video-Kommunikationsformat, das Informationen aus der Geschäftsführung an die Beschäftigten trägt, ist ein Produkt.

### Vereinbarkeit mit Beruf und Privatleben

Zur Unterstützung der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben wurden viele verschiedene Angebote entwickelt. Die bestehende Zusammenarbeit mit einem Anbieter von Ferienprogrammen wurde ausgebaut. Zudem hat die HPA eine Kooperation mit einem kommunalen Anbieter für Kitaplätze erfolgreich aufgebaut. Das Eltern-Kind-Zimmer steht den Beschäftigten seit 2020 zur Verfügung. Nach intensiver Vorbereitung erfolgte 2021 der Eintritt in das Netzwerk „Erfolgsfaktor Familie“ des Bundesfamilienministeriums und die Teilnahme am Vereinbarkeitsindex zur Messung des Fortschritts im Themenfeld Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Die HPA ist hier auf einem guten Weg und erfüllt zentrale Kriterien des Netzwerks.

### Gesellschaftliches Engagement

Trotz der Pandemie und über das Kerngeschäft hinaus engagiert sich die HPA für das Gemeinwesen in Hamburg und hat 2019 und 2020 ihre Mitarbeiter\*innen für 720 Stunden für Obsternten, NABU-Aktionstage und Gartenarbeiten freigestellt. Die CGH hat sich auch sozial engagiert und **Lebensmittelspenden** der Reedereien an die Hamburger Tafel koordiniert.

Tab. 4: Führungsqualität\*

2018	2019	2020	Ziel: 2025
7,4	7,7	7,7	7,7

\* Die Kennzahl „Führungsqualität“ wurde aus der Beschäftigtenbefragung ermittelt, siehe Kapitel Personalstrategie und -steuerung.



# Stark durch Vielfalt

Diversität steigert die Leistungs- und Innovationsfähigkeit eines Unternehmens und die Attraktivität als Arbeitgeber\*in. Die HPA bekennt sich klar zur Umsetzung der „Charta der Vielfalt“ – und positioniert sich damit für Toleranz und Offenheit. Die HPA will, dass alle Beschäftigten sich wohlfühlen und die gleichen Chancen bekommen – unabhängig von ethnischer Herkunft, Geschlecht, sexueller Orientierung, Alter, Behinderung, Religion oder Weltanschauung.

Die rechtliche Grundlage für den Schutz vor Diskriminierung am Arbeitsplatz bilden neben dem arbeitsrechtlichen Gleichbehandlungsgrundsatz das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) sowie weitere spezialgesetzliche Regelungen. Bei der Beschwerdestelle der HPA wurden in den Jahren 2019 und 2020 keine Fälle von Diskriminierung gemeldet.

## 0

**Diskriminierungsfälle** im  
Berichtszeitraum 2019 und 2020

### Gleichstellung

Die HPA setzt sich für die Gleichstellung von Frauen und Männern ein. Es gibt seit 2017 eine Gleichstellungsbeauftragte und einen Gleichstellungsplan. Die Ziele für 2024: Erhöhung des Anteils von Frauen auf 25 Prozent und Steigerung des Anteils von Frauen in Führungsfunktionen auf 22 Prozent. Perspektivisch wird ein ausgewogenes Verhältnis in Führungspositionen angestrebt (siehe Tab. 5 und Tab. 6).

Das Ziel, die Quote von Frauen im Unternehmen und in Führungspositionen zu steigern, wird mit vielen gezielten Maßnahmen unterstützt, beispielsweise mit dem Mentoringprogramm Odyssea. Es soll den Austausch zwischen erfahrenen weiblichen Führungskräften und solchen, die es werden möchten, ermöglichen.

# 22%

**weibliche Führungskräfte** im Jahr 2020

**Tab. 5:** Frauenanteil in %

2016	2017	2018	2019	2020	Ziel: 2024
20,6	21,6	22,2	23,9	22,5	25

**Tab. 6:** Frauenanteil in Führungspositionen in %

2016	2017	2018	2019	2020	Ziel: 2024
21,6	22,2	18,9	18,3	22	22

# Förderung von Gesundheit und Sicherheit

Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit sind Stabsstellen mit einer direkten Anbindung an die Geschäftsführung. Die Arbeitssicherheit ist über die gesetzlichen Anforderungen an Unternehmen prozessual in der HPA verankert. Das Kompetenzteam Gesundheit und die Kommission Gesundheit steuern alle Aspekte rund um das Thema Gesundheit.

Der gesetzlich geforderte Ausschuss für Sicherheit und Gesundheit tagt alle zwei Monate. Die Einheiten Gesundheit und Arbeitssicherheit sind eng vernetzt und arbeiten täglich zusammen.

## Betriebliches Gesundheitsmanagement

Im Berichtszeitraum hat aufgrund der Covid-19-Pandemie der Schutz der Gesundheit in der HPA noch einmal stark an Bedeutung gewonnen. Es ist allen bewusst, dass Gesundheit die wesentliche Basis ist, um überhaupt unternehmerisch handeln zu können.

Die Facheinheit ist neben der strategischen Kompetenz mit folgenden Funktionen vertreten:

- operatives Gesundheitsmanagement
- Betriebliches Eingliederungsmanagement
- Betriebsmedizin
- Sozialberatung
- Schwerbehindertenvertretung (SBV)

In allen Gesundheitsprojekten arbeiten Beschäftigte mit, zum Beispiel die Gesundheitslotsen der Flotte (siehe Abb. 1).

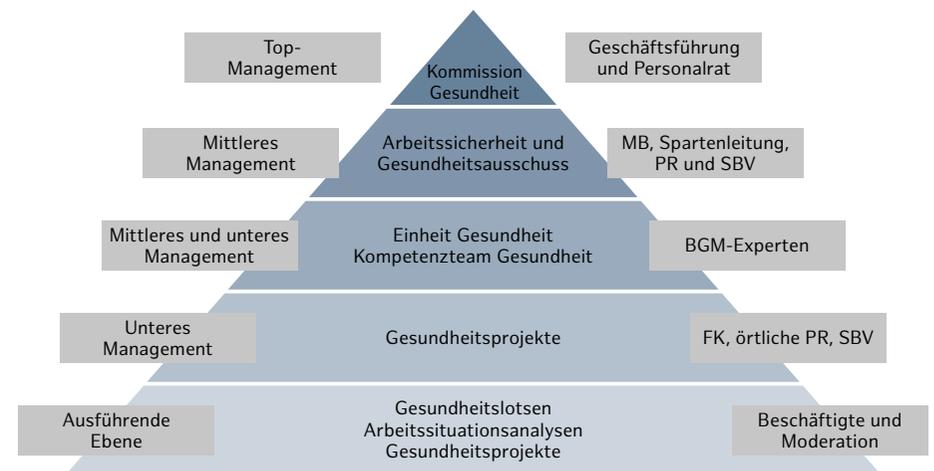
Zwei Teams steuern das Thema Gesundheit seit 2018 über alle Hierarchieebenen hinweg und entwickeln Gesundheitskonzepte. Übergeordnetes Ziel des Betrieblichen Gesundheitsmanagements der HPA ist der Erhalt sowie die Verbesserung der physischen und psychischen Gesundheit und der Arbeitsfähigkeit der Beschäftigten.

Im Berichtszeitraum konnte die **Gesundheitsquote** leicht gesteigert werden. Sie lag 2020 bei 92,7 Prozent und damit 2,6 Prozent höher als 2018. Die Zusammenhänge zwischen Fehlzeiten und Krankheitsursachen sind multifaktoriell und nicht einfach zuzuordnen. Die Mehrzahl der Krankheiten haben persönliche und arbeitsbedingte Anteile mit unklarer Verteilung.

Mit Einführung des mobilen Arbeitens zu Beginn der Pandemie ist die Gesundheitsquote schlagartig angestiegen. Das Verhalten war stark auf Vermeidung jeglicher Ansteckungen fokussiert, so ist auch die damals gerade gestartete Grippewelle vollkommen abgebrochen. Auch andere

ansteckende Krankheiten sind stark zurückgegangen. Außerdem ist zu vermuten, dass durch den hohen Anteil an mobiler Arbeit auch Krankmeldungen unterblieben sind und bei nur leichten Symptomen zu Hause Arbeitsleistungen erbracht werden konnten.

**Abb. 1:** Managementansatz Gesundheit



Folgende Maßnahmen werden in diesen Bereichen umgesetzt:

- Förderung der individuellen Gesundheit und der **Gesundheitskompetenz** der Beschäftigten
- Analyse der gesunderhaltenden und der krankmachenden Bedingungen und Faktoren
- Verbesserung der Verhältnisse im Arbeits- und Gesundheitsschutz
- Stärkung von Ressourcen und Minimierung von Belastungen

Zur Förderung der individuellen Gesundheit und der Gesundheitskompetenz der Beschäftigten hält die HPA eine Vielzahl von Angeboten über die Intranetplattform „machtfit“ bereit. Dazu zählen Sportkurse, Resilienztrainings oder Impfkam-

pagnen wie auch zertifizierte Kurse aus dem gesamten Gesundheitsmarkt. Inzwischen werden mehr Gesundheitstage von einzelnen Einheiten durchgeführt, die Inhalte nach den individuellen Schwerpunkten ausgerichtet und gezielter das Gesundheitsbewusstsein gefördert.

Die HPA richtet zudem eine hohe Aufmerksamkeit auf die Eingliederung von langzeiterkrankten Beschäftigten. 54 Mitarbeiter\*innen konnten 2020 durch das betriebliche Eingliederungsmanagement ihre Arbeit wieder aufnehmen.

2018 wurde die Funktionsfähigkeit des Gesundheitsmanagements von der externen Zertifizierungsgesellschaft EuPD Research Sustainable Management GmbH auditiert und bestätigt. 2020 hat sich die HPA am Corporate Health Award beteiligt und den ersten Platz in der Branche Verkehr und Logistik gewonnen.

### Arbeitssicherheit

Die Arbeitssicherheit wird bei der HPA bereits bei der Planung konsequent mit eingebunden, um so von Anfang an die Sicherheit der Beschäftigten zu gewährleisten. Aktive Unterstützung der Führungskräfte und Beratung aller Mitarbei-

**Tab. 7:** Verletzungsrate – Anzahl der Unfälle im Verhältnis zur Gesamtbelegschaft (Aktive)

2016	2017	2018	2019	2020
0,034	0,03	0,036	0,032	0,035

ter\*innen durch die Stabsstelle sorgen für einen hohen Standard auf Grundlage von Artikel 153 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Dennoch gab es aufgrund der vielseitigen und gefährlichen Tätigkeiten 2020 65 Unfälle, hiervon jedoch keine schweren Verletzungen oder gar tödlichen Ereignisse. Hauptursache sind die sogenannten „SRS-Unfälle“ Stolpern/Rutschen/Stürzen. Der Grund hierfür liegt in der Umgebung. Aufgrund der Verortung vieler Tätigkeiten in der Nähe zum Wasser oder auf dem Wasser gibt es überall nasse oder glatte Flächen. Hierfür werden für Bereiche, wo dies möglich ist, etwa an Bord eines Schiffes, rutschfeste Beläge installiert. Zusätzlich haben wir Schuhe mit besonderer Rutschfestigkeit im Einsatz. Die Covid-19-Pandemie selbst hatte keinen größeren Einfluss auf die Arbeitsunfälle, da die operativen Bereiche weitestgehend normal weitergearbeitet haben (siehe Tab. 7).

Um die Gefährdung der Beschäftigten und der Umwelt weiter zu reduzieren, soll die Anzahl verwendeter gefährlicher Stoffe jährlich um 15 Prozent verringert werden. Aktuell sind 791 aktive Stoffe in unterschiedlichen Gebindegrößen im Gefahrstoffmanagementsystem hinterlegt. Aufgrund der Vielfältigkeit der Tätigkeiten muss immer ein sehr hohes Grundniveau an Gefahrstoffen vorgehalten werden.

**Tab. 8:** Entwicklung der Anzahl angewandeter Gefahrstoffe

2018	2019	2020
767	652	791

Die Verwendung von CMR-Stoffen – krebserzeugende, erbgutverändernde und fruchtbarkeitsgefährdende Stoffe der Kategorie 1 und 2 – ist untersagt.

# Platz 1

beim Corporate Health Award

# Kulturwandel in der Mobilität



Mobilität ist nicht nur Grundvoraussetzung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Teilhabe, sondern auch Ausdruck von individueller Freiheit. Durch den Wandel der Arbeitswelt und immer flexibler werdende Arbeitszeitmodelle findet zunehmend eine Entkoppelung von Arbeit und Arbeitsort statt. Unternehmen sind gefragt, das Thema Mobilität neu zu denken, um im Kampf um begehrte Talente wettbewerbsfähig zu bleiben. Dafür bedarf es entsprechender gesunder und klimafreundlicher **Mobilitätsangebote** wie ÖPNV, Fahrräder, E-Autos und zukünftig inklusive Verkehrsmittel wie Ridesharing von MOIA.

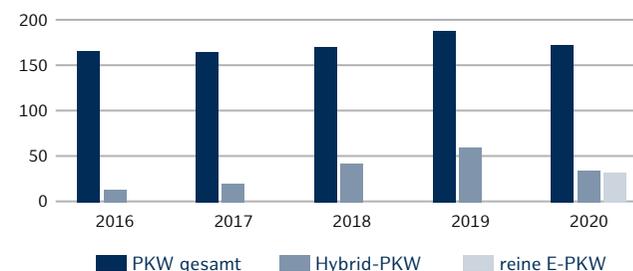
Trotz der coronabedingten Verlagerung von Arbeiten ins Home-Office mussten auch 2020 viele Wege im Hafen zurückgelegt werden. Der dafür zur Verfügung stehende Fuhrpark der HPA besteht derzeit aus 172 PKW und 90 LKW. Die Disposition der PKW erfolgt zentral über das eingeführte digitale Portal „Carsync“. Auch das Fahrtenbuch wurde digitalisiert, sodass die Führung der händischen Fahrtenbücher entfällt und die Daten des Fuhrparks fahrzeug-scharf mit Kilometerangaben digital abruf- und auswertbar sind.

Der Anteil an Elektrofahrzeugen im PKW-Bereich betrug 2020 knapp 39 Prozent. Perspektivisch verfolgt die HPA das Ziel, Autos mit Verbrennungsmotor bis 2030 abzuschaffen. Dabei setzt sie zunehmend auf reine E-Fahrzeuge, denn der Einsatz von Hybrid-Versionen hat sich als nicht effizient erwiesen.

Mit der **Elektrifizierung** der Fahrzeuge ist auch die benötigte Ladeinfrastruktur sicherzustellen. Die HPA betreibt derzeit 87 Ladesäulen, damit hat sie die Kapazitäten seit 2018 mehr als verdoppelt.

Ende 2020 wurde die Einrichtung eines Projektes zur weiteren Optimierung, Auslastung und Elektrifizierung des Fuhrparks beschlossen. Neben der betriebswirtschaftlichen Optimierung steht dabei insbesondere auch die noch konsequentere Ausrichtung auf CO<sub>2</sub>-freie Mobilität im Vordergrund.

Abb. 2: Entwicklung des Fuhrparks PKW



Entsprechend strebt die HPA eine jährliche Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der Kfz-Flotte an. Mit der Kennzahl CO<sub>2</sub> g/kWh wird die Zielerreichung bilanziert. Spätestens 2030 soll dieser Wert für die PKW-Flotte 0 betragen (siehe Tab. 9). Jährlich werden durch die Elektrifizierung Diesel und Benzin eingespart:

- E-Fahrzeuge und die Versorgung mit Ökostrom – Einsparung 2019 und 2020 ca. 73,4 t CO<sub>2</sub>

Tab. 9: PKW-CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/kWh

2016	2017	2018	2019	2020	Ziel: 2030
243	229	228	227	225	0

# 32

rein elektrische PKW

# 05

## Daten & Fakten



# Kennzahlentabelle

Im Folgenden stellt die HPA ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen ausführlich dar. Dabei orientiert sie sich an den Standards der Global Reporting Initiative (GRI) und dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK).

	Beschreibung	Einheit	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Größe des Unternehmens</b>	Geschäftsstandorte	Anzahl	2	3	3	3	3
	Umsatzerlöse	Mio. €	185	192	229	226	219
	Eigenkapital	Mio. €	1.010	965	984	1.017	1.017
	Fremdkapital (inkl. Sonderposten)	Mio. €	1.059	739	841	860	932
	Gesamtaktiva	Mio. €	2.069	1.704	1.825	1.877	1.949
<b>Flächenproduktivität (PO1)</b>	Hafenabhängige Brutto-Wertschöpfung (direkt und indirekt) im Verhältnis zur Wasserflächennutzung	Mio. €/ha					4,2
	Gewicht der transportierten Güter im Verhältnis zur Wasserflächennutzung	t/m <sup>2</sup>	4,85	4,76	4,76	4,5	4,1
	Vermietete Fläche in Verhältnis zur verfügbaren und vermietbaren Landfläche	%	90,6	90	90	90	84
<b>Seeseitiges Frachtaufkommen (PO2)</b>	Anzahl der Passagiere gesamt	Anzahl	716.841	811.489	895.275	799.135	74.389
	Anzahl der Transitpassagiere	Anzahl	41.438	51.948	88.581	56.111	4.261
	Anzahl der Container TEU	Anzahl	8.907.000	8.815.000	8.730.000	9.258.000	8.519.000
<b>Angestellte und sonstige Mitarbeiter</b>	Summe aller Beschäftigungsverhältnisse	Köpfe	1.933	1.936	1.980	2.013	2.045
	Beschäftigte, männlich	Köpfe	1.515	1.518	1.521	1.539	1.557
	Beschäftigte, weiblich	Köpfe	418	418	459	474	488
	Aktiv Beschäftigte gesamt	Köpfe	1.749	1.769	1.827	1.845	1.872
	Beschäftigte in Teilzeit	Köpfe	232	244	256	275	278
	Beschäftigte in Teilzeit, männlich	Köpfe	90	87	88	100	93
	Beschäftigte in Teilzeit, weiblich	Köpfe	142	157	168	175	185

	Beschreibung	Einheit	2016	2017	2018	2019	2020	
<b>Angestellte und sonstige Mitarbeiter</b>	Aktiv Beschäftigte (festangestellt)	Köpfe	1.721	1.743	1.827	1.845	1.872	
	Aktiv Beschäftigte (festangestellt), männlich	Köpfe	1.371	1.372	1.421	1.428	1.434	
	Aktiv Beschäftigte (festangestellt), weiblich	Köpfe	350	371	406	417	438	
	Aktiv Beschäftigte (befristet)	Köpfe	28	26	25	27	27	
	Aktiv Beschäftigte (befristet), männlich	Köpfe	17	15	13	13	16	
	Aktiv Beschäftigte (befristet), weiblich	Köpfe	11	11	12	14	11	
	Nicht aktiv Beschäftigte (Azubis, Beurlaubte, Abgeordnete & Sonstige)	Köpfe	184	167	153	168	173	
	Ausbildungsverhältnisse (inkl. duale Student*innen & Beamtenanwärter*innen)	Köpfe	65	62	62	78	78	
	Ausbildungsverhältnisse (inkl. duale Studenten & Beamtenanwärter), männlich	Köpfe	60	56	55	68	68	
	Ausbildungsverhältnisse (inkl. duale Studentinnen & Beamtenanwärterinnen), weiblich	Köpfe	5	6	12	10	10	
	Beamte (aktiv)	Köpfe	174	169	170	163	156	
	Beamte (aktiv), männlich	Köpfe	124	120	120	114	109	
	Beamte (aktiv), weiblich	Köpfe	50	49	50	49	47	
	Auszubildendenquote	%	3,1	2,8	2,6	2,9	2,9	
	Durchschnittsalter	Jahre	46,2	47,0	47,0	46,8	47,0	
	Teilzeitquote	%	12	12,6	12,9	13,7	13,6	
	Frauenanteil	%	20,6	21,6	22,2	23,9	22,5	
	Frauenanteil in Führungspositionen	%	21,6	22,2	18,9	18,3	22,0	
	Der wesentliche Teil der Geschäftstätigkeit wird von den Beschäftigten der HPA durchgeführt.							
		Schwerbehinderte, gesamt	Köpfe				171	172
	Schwerbehinderte, Frauen	Köpfe				47	48	
	Schwerbehinderte, Männer	Köpfe				124	124	
<b>Tariferträge</b>	Prozentsatz der Arbeitnehmer*innen, die unter Kollektivvereinbarungen fallen	%	99,7	99,7	99,5	99,1	99,3	

	Beschreibung	Einheit	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation</b>	Summe aller Neueinstellungen/Rate	Köpfe/%	43/2,46	85/4,81	110/6,02	134/7,26	76/4,06
	davon Frauen/Rate	Köpfe/%	14/0,80	32/1,81	44/2,41	49/2,67	27/1,44
	davon Frauen im Alter unter 30/Rate	Köpfe/%	7/0,40	14/0,79	13/0,71	9/0,49	3/0,16
	davon Frauen im Alter 30 bis 50/Rate	Köpfe/%	7/0,40	16/0,90	25/1,37	24/1,30	17/0,91
	davon Frauen im Alter über 50/Rate	Köpfe/%	0/0,00	2/0,11	6/0,33	16/0,87	7/0,37
	davon Männer/Rate	Köpfe/%	29/1,66	53/3,00	66/3,61	85/4,61	49/2,62
	davon Männer im Alter unter 30/Rate	Köpfe/%	4/0,22	13/0,73	8/0,44	16/0,87	8/0,43
	davon Männer im Alter 30 bis 50/Rate	Köpfe/%	23/1,32	30/1,70	48/2,63	52/2,82	33/1,76
	davon Männer im Alter über 50/Rate	Köpfe/%	2/0,11	10/0,57	10/0,55	17/0,92	8/0,43
	Summe Fluktuation gesamt/Rate	Köpfe/%	65/3,71	78/4,40	80/4,40	96/5,30	75/4,00
	Fluktuation Frauen/Rate	Köpfe/%	13/0,74	21/1,18	24/1,31	35/1,90	22/1,20
	davon Frauen im Alter unter 30/Rate	Köpfe/%	2/0,11	1/0,06	4/0,22	3/0,16	3/0,16
	davon Frauen im Alter 30 bis 50/Rate	Köpfe/%	7/0,40	13/0,73	11/0,60	18/0,98	10/0,50
	davon Frauen im Alter über 50/Rate	Köpfe/%	4/0,22	7/0,40	9/0,49	14/0,76	9/0,48
	Fluktuation Männer/Rate	Köpfe/%	52/2,97	57/3,22	56/3,06	61/3,31	53/2,82
	davon Männer im Alter unter 30/Rate	Köpfe/%	1/0,05	5/0,28	6/0,33	5/0,27	5/0,27
	davon Männer im Alter 30 bis 50/Rate	Köpfe/%	18/1,02	18/1,02	21/1,15	25/1,36	13/0,69
	davon Männer im Alter über 50/Rate	Köpfe/%	33/1,88	34/1,92	29/1,59	31/1,68	35/1,86
	Summe aller ausgeschiedenen Mitarbeiter*innen	Köpfe	65	78	80	96	75
<b>Verletzungen, Berufskrankheiten, Arbeitsausfalltage, Abwesenheit und Zahl der arbeitsbedingten Todesfälle</b>	Fehlzeiten (Abwesenheitsrate)	%	9,8	9,7	9,9	9,1	7,3
	davon Männer	%	9,7	9,7	10,0	9,3	7,3
	davon Frauen	%	10,3	9,7	9,3	8,7	7,1
	Verletzungsrate <sup>1</sup> (Unfälle/Gesamtbelegschaft)		0,034	0,03	0,036	0,032	0,035
	davon Männer	%	95	83	90,8	86,44	80
	davon Frauen	%	5	17	9,2	13,56	20
	Berufskrankheitsrate im Berichtszeitraum (Anzahl Anträge)		8	3	5	7	5
	davon Männer	%	100	100	100	100	100
	davon Frauen	%	0	0	0	0	0
	<sup>1</sup> ohne kleine Verletzungen, Tag = geplanter Arbeitstag, melde- und nichtmeldepflichtige Unfälle, keine Wegeunfälle						

	Beschreibung	Einheit	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Verletzungen, Berufskrankheiten, Arbeitsausfalltage, Abwesenheit und Zahl der arbeitsbedingten Todesfälle</b>	Art der Verletzung		Distorsion, Prellung, Verbrennungen, Verletzungen durch elektr. Strom				
	Ausfallquote <sup>1</sup> bedingt durch Unfälle (Ausfalltage/geplante Arbeitstage)		0,00187	0,00207	0,00184	0,00152	0,00271
	davon Männer	%	97,4	89,9	98	96,3	83,2
	davon Frauen	%	4,3	10,1	2	3,7	16,8
	Arbeitsunfall mit Todesfolge	Köpfe	0	0	0	0	0
	Arbeitsunfall mit Todesfolge bei Vertragspartnern	Köpfe	HPA haftet nicht für Vertragspartner – §2 Unfallverhütungsvorschrift				
<sup>1</sup> ohne kleine Verletzungen, Tag = geplanter Arbeitstag, melde- und nichtmeldepflichtige Unfälle, keine Wegeunfälle							
<b>Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen</b>	Diskriminierungsfälle	Anzahl	0	0	0	0	0
	Status und ergriffene Maßnahmen im Falle eines Vorfalls		-	-	-	-	-
<b>Gesundheit und Zufriedenheit</b>	Social-well-being-Index – Umfrageergebnis Zufriedenheit		-	-	-	7,3	7,6
	Gesundheitsquote (Inverse Fehlzeiten)	%	90,2	90,3	90,1	90,9	92,7
	Männer	%	90,3	90,3	90,0	90,7	92,7
	Frauen	%	89,7	90,3	90,7	91,3	92,9
<b>Aus- und Weiterbildung</b>	Aus- und Fortbildung			1,8	2,2	2,3	2,0
	davon aktiv Beschäftigte (festangestellt)			1,9	2,0	2,2	2,0
	davon aktiv Beschäftigte (festangestellt), männlich			1,7	1,8	1,7	1,8
	davon aktiv Beschäftigte (festangestellt), weiblich			2,3	3,1	3,0	2,6
	Aktiv Beschäftigte (befristet)			3,1	3,6	7,1	4,7
	Aktiv Beschäftigte (befristet), männlich			2,5	2,4	6,8	4,1
	Aktiv Beschäftigte (befristet), weiblich			4,0	4,8	7,4	5,6
	Nicht aktiv Beschäftigte (Azubis, Beurlaubte, Abgeordnete & Sonstige)			0,9	1,2	2,3	1,3
	Ausbildungsverhältnisse (inkl. duale Student*innen & Beamtenanwärter*innen)			2,1	3,5	4,7	2,6
	Ausbildungsverhältnisse (inkl. duale Studenten & Beamtenanwärter), männlich			2,1	3,3	4,7	2,5
	Ausbildungsverhältnisse (inkl. duale Studentinnen & Beamtenanwärterinnen), weiblich			2,2	4,2	4,5	3,2
	Beamte (aktiv)			1,9	1,8	1,9	2,4
	Beamte (aktiv), männlich			1,6	1,5	1,6	2,1
Beamte (aktiv), weiblich			2,6	2,6	2,4	3,0	

Daten wurden noch nicht erhoben

Gesamtstundenzahl für Aus- und Fortbildung/ Gesamtanzahl der Beschäftigten

	Beschreibung	Einheit	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Korruption</b>	auf Korruptionsrisiken geprüfte Standorte	Anzahl/geprüft	1/100	1/100	1/100	1/100	1/100
	Korruptionsrisiken		Vermögensschäden	Vermögensschäden	Vermögensschäden	Vermögensschäden	Vermögensschäden
<b>Korruptionsbekämpfung</b>	Info an Kontrollorgane	%	100	100	100	100	100
	Info an Mitarbeiter*innen (Aufschlüsselung nach Mitarbeiterkategorie nicht erforderlich)	%	100	100	100	100	100
	Info an Geschäftspartner je Geschäftspartnertyp	%	100	100	100	100	100
	Geschulte Mitglieder Kontrollorgan	%	0	0	0	0	0
	Geschulte Mitarbeiter*innen (Aufschlüsselung nach Mitarbeiterkategorie nicht erforderlich)	%	100 in 5 Jahren				
<b>Bestätigte Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen</b>	Korruptionsfälle	Anzahl	0	0	0	0	0
	Entlassungen/Abmahnungen wegen Korruption	Anzahl	0	0	0	0	0
	Fälle mit Geschäftspartnern, deren Verträge beendet wurden	Anzahl	0	0	0	0	0
	Öffentliche Klagen gegen Mitarbeiter*innen	Anzahl	0	0	0	0	0
<b>Lokale Gemeinschaften</b>	Prozentsatz der Geschäftsstandorte, bei denen Maßnahmen zur Einbindung lokaler Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogramme umgesetzt wurden	%	100	100	100	100	100
<b>Finanzielle Unterstützung seitens der Regierung</b>	Von Regierung erhalten – Steuererleichterungen und Gutschriften	Mio. €	0	0	0	0	0
	Von Regierung erhalten – Subventionen	Mio. €	0	0	0	0	0
	Von Regierung erhalten – Zuschüsse	Mio. €	214,9	115,0	211,5	256,7	324,7
	Von Regierung erhalten – Auszeichnungen	Mio. €	0	0	0	0	0
	Von Regierung erhalten – Gebührenbefreiung	Mio. €	0	0	0	0	0
	Von Regierung erhalten – finanzielle Unterstützung von Exportkreditagenturen	Mio. €	0	0	0	0	0
	Von Regierung erhalten – finanzielle Leistungszulagen	Mio. €	0	0	0	0	0
	Von Regierung erhalten – andere finanzielle Vorteile	Mio. €	0	0	0	0	0
<b>Lieferkette</b>	Lieferkette – Bestellwert gesamt	Mio. €	287,7	224	234,1	239,3	312,7
	Lieferkette – Bestellwert in Deutschland	Mio. €	273,6	217,5	230,3	235,7	304
	Lieferkette – Bestellwert ausländischer Lieferanten	Mio. €	14	6,6	3,7	3,59	8,7
	Anzahl der Länder, die liefern	Anzahl	16	14	15	21	18
	Anzahl der Lieferanten gesamt	Anzahl	2270	2656	2718	2531	2415

	Beschreibung	Einheit	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Energieverbrauch</b>	Verbrauch Benzin mit 10% Bioethanol (5% bis 2014)	GJ	1.399	1.878	2.217	2.524	2.096
	Verbrauch Diesel mit 7% Bioethanol im Diesel (ab 2017)	GJ	13.219	8.143	5.489	16.779	12.338
	Verbrauch Autogas	GJ	175	131	73	10	0
	Stromverbrauch E-Autos	GJ	31	198	217	253	274
	Verbrauch Schiffsdiesel (HPA-Flotte)	GJ	53.339	24.822	36.852	13.920	7.098
	Verbrauch Schiffsdiesel (externe Bagger)	GJ	-	486.100	411.376	315.817	317.114
	Verbrauch GtL	GJ	2.313	34.756	40.241	32.515	41.522
	Verbrauch C.A.R.E. (Biodiesel)	GJ	-	2.883	4663	0	0
	Stromverbrauch	GJ	70.083	70.061	71.802	68.808	69.728
	Verbrauch Heizöl	GJ	10.284	8.835	5.831	4.353	4.026
	Verbrauch Erdgas mit 2% Bioethanol (1,7% bis 2017)	GJ	38.402	33.401	35.259	35.728	36.360
	Verbrauch Fernwärme	GJ	4.188	4.089	3.056	3.960	3.960
	Verbrauch Flüssiggas/Propan	GJ	1.301	1.555	1.154	881	1.227
	Kühlenergieverbrauch	GJ	< 2% vom gesamten Verbrauch				
	Verbrauch Energie aus EE	GJ	259	617	717	634	754
	Verkaufter Strom	GJ	465	377	471	392	312
	Verkaufte Wärmeenergie	GJ	0	0	0	0	0
	Verkaufte Kühlenergie	GJ	0	0	0	0	0
<b>Energieverbrauch, gesamt</b>	GJ	<b>192.680</b>	<b>677.469</b>	<b>618.947</b>	<b>496.182</b>	<b>496.497</b>	
<b>Energieeinsparung</b>	Verringerung Energieverbrauch – direkte Einsparung	GJ	532	545	473	3.937,4	5.106,8
	Einsparung Kraftstoff	GJ	32	38	79	3.363	4.102
	Einsparung Strom	GJ	500	165	379	574,4	0
	Einsparung Wärme	GJ	0	342	15	0	1.004,8
	Einsparung Kühlung	GJ	0	0	0	0	0
	Gewähltes Basisjahr		2015	2016	2017	2018	2019

Anmerkung: Die Erhebung der Daten erfolgt mittels einer konzernweiten Abfrage.

	Beschreibung	Einheit	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Wasserentnahme</b>	Spül-Wasserentnahme aus der Elbe (Baggergutbehandlung)	m <sup>3</sup>	166.034	164.394	240.064	150.705	75.524
	Wasserentnahme aus Grundwasser	m <sup>3</sup>	0	0	0	0	0
	Wasserentnahme aus direkt von der Organisation gesammeltem Regenwasser	m <sup>3</sup>	0	0	0	0	0
	Wasserentnahme aus Abwasser anderer Organisationen	m <sup>3</sup>	0	0	0	0	0
	Wasserentnahme kommunale Wasserversorger	m <sup>3</sup>	57.770	66.725	51.753	55.499	62.667
<b>Direkte THG-Emissionen (Scope 1)</b>	Direkte CO <sub>2</sub> -Emissionen (Scope 1 der GHG Protocol Initiative), Äquivalente	t CO <sub>2eq</sub>	7.388	7.068	8.269	5.865,8	5.867,9
	In die Berechnung einbezogene Treibhausgase		CO <sub>2</sub>				
	Emission des Basisjahrs 1990, entspricht dem Referenzjahr 2012 (ab 2020)	t CO <sub>2eq</sub>	7.938	7.938	7.938	6.300	6.300
	Quelle der Emissionsfaktoren: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Leitstelle Klimaschutz						
<b>Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)</b>	Indirekte CO <sub>2</sub> -Emissionen (Scope 2 der GHG Protocol Initiative), Äquivalente	t CO <sub>2eq</sub>	10.772	10.900	11.044	10.530,7	8.540,7
	In die Berechnung einbezogene Treibhausgase		CO <sub>2</sub>				
	Emission des Basisjahrs 1990, entspricht dem Referenzjahr 2012	t CO <sub>2eq</sub>	12.563	12.563	12.563	11.000	11.000
	Quelle der Emissionsfaktoren: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Leitstelle Klimaschutz						
<b>Senkung der THG-Emissionen</b>	THG-Emissionsreduzierungen CO <sub>2</sub> -Äquivalente – direkte Einsparung	t CO <sub>2eq</sub>	10.248	10.723	11.101	10.358	9.458
	In die Berechnung einbezogene Treibhausgase		CO <sub>2</sub>				
	Gewähltes Basisjahr		2015	2016	2017	2018	2019
	THG-Emissionsreduzierungen CO <sub>2</sub> -Äquivalente – Einsparung Scope 1	t CO <sub>2eq</sub>	2	287	397	242,4	234
	THG-Emissionsreduzierungen CO <sub>2</sub> -Äquivalente – Einsparung Scope 2	t CO <sub>2eq</sub>	10.246	10.436	10.704	10.116	9.224
Anmerkung: Die Emissionsreduzierungen berechnen sich aus den Energieeinsparungen und multiplizieren sich mit den lokalen Emissionsfaktoren der Leitstelle Klimaschutz Hamburg.							
<b>Signifikante Luftemissionen</b>	HPA-Schiffsflotte: Signifikante Emissionen – NO <sub>x</sub>	kg	42.072	48.835	61.794	53.069	52.710
	HPA-Schiffsflotte: Signifikante Emissionen – SO <sub>x</sub>	kg	22	13	19,4	15,3	5,3
	HPA-Schiffsflotte: Signifikante Emissionen – PM <sub>10</sub>	kg	29,5	32,9	41,1	35,5	35

	Beschreibung	Einheit	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Abwassereinleitung</b>	Gesamtvolumen indirekte Abwassereinleitung – Gebäude und Betriebe	m <sup>3</sup>	43.000	51.725	36.753	51.138	79.220
	Einleitort		Stadtentwässerung				
	Behandlungsmethode		keine				
	Wasserqualität		Schmutzwasser				
	Gesamtvolumen direkte Abwassereinleitung – Francop (SARA)	m <sup>3</sup>	753.261	1.924.528	1.511.015	1.279.134	1.414.879
	Einleitort		Finkenwerder Vorhafen (Elbe)				
	Behandlungsmethode		Sedimentation und Nitrifikation				
	Wasserqualität		Überwachungswerte: pH 6,5 – 8,5; CSB 85 mg/l; P <sub>ges</sub> 0,6 mg/l; N <sub>ges</sub> 80 mg/l, NH <sub>4</sub> -N bei T > 12 °C 2 mg/l; NO <sub>2</sub> -N 2 mg/l				
	Gesamtvolumen direkte Abwassereinleitung – Moorburg Ellerholz	m <sup>3</sup>	293.101	269.273	420.297	289.457	115.199
	Einleitort		Süderelbe				
	Behandlungsmethode		Sedimentation und Enteisung				
	Wasserqualität		Überwachungswerte: pH 6,5 – 8,5; CSB 85 mg/l; P <sub>ges</sub> 1 mg/l; N <sub>ges</sub> 10 mg/l; NH <sub>4</sub> -N 2 mg/l; NO <sub>2</sub> -N 2 mg/l; Fe 4 mg/l; Fe(II) 0,5 mg/l				
	Gesamtvolumen direkte Abwassereinleitung – Deponie Feldhofe Ringgraben	m <sup>3</sup>	241.396	369.987	276.554	191.294	293.344
Einleitort		Dove-Elbe					
Behandlungsmethode		Enteisung und biologische Reinigung					
Wasserqualität		Überwachungswerte: pH 6,5 – 8,5; CSB 85 mg/l; P <sub>ges</sub> 0,6 mg/l; N <sub>ges</sub> bei T > 12 °C 8 mg/l; NH <sub>4</sub> -N bei T > 12 °C 2 mg/l; NO <sub>2</sub> -N 2 mg/l; Fe 2 mg/l; AOX 120 µg/l; KW 10 mg/l					
Gesamtvolumen direkte Abwassereinleitung – Neuwerk	m <sup>3</sup>	7.858	7.878	7.364	6.787	4.404	
Einleitort		Deutsche Bucht					
Behandlungsmethode		Kläranlage					
Wasserqualität		Überwachungswerte: CSB 85 mg/l; NPOC 40 mg/l; BSBS 20 mg/l; KW 10 mg/l; AOX 120 mg/l; Fe 2 mg/l					
Wiederverwendung von einer anderen Organisation		m <sup>3</sup>	0	0	0	0	0

# DNK-Inhaltsindex

Im Nachhaltigkeitsbericht der Hamburg Port Authority AöR sind die Anforderungen des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) berichtet sowie gesondert als DNK-Erklärung der HPA veröffentlicht.

DNK-Kriterium	Beschreibung des DNK-Kriteriums	Verweis und Kommentar
<b>Allgemeines</b>		
Allgemeine Informationen	Beschreibung des Geschäftsmodells (u. a. Unternehmensgegenstand, Produkte/Dienstleistungen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Unternehmensporträt (S. 6)</li> <li>■ Geschäftsmodell (S. 10–12)</li> </ul>
<b>Strategie</b>		
1. Strategische Analyse und Maßnahmen	Das Unternehmen legt offen, ob es eine Nachhaltigkeitsstrategie verfolgt. Es erläutert, welche konkreten Maßnahmen es ergreift, um im Einklang mit den wesentlichen und anerkannten branchenspezifischen, nationalen und internationalen Standards zu operieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachhaltigkeitsstrategie (S. 14–19)</li> </ul>
2. Wesentlichkeit	Das Unternehmen legt offen, welche Aspekte der eigenen Geschäftstätigkeit wesentlich auf Aspekte der Nachhaltigkeit einwirken und welchen wesentlichen Einfluss die Aspekte der Nachhaltigkeit auf die Geschäftstätigkeit haben. Es analysiert die positiven und negativen Wirkungen und gibt an, wie diese Erkenntnisse in die eigenen Prozesse einfließen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachhaltigkeitsstrategie (S. 14–19)</li> <li>■ Geschäftsmodell (S. 10–12)</li> </ul>
3. Ziele	Das Unternehmen legt offen, welche qualitativen und/oder quantitativen sowie zeitlich definierten Nachhaltigkeitsziele gesetzt und operationalisiert werden und wie deren Erreichungsgrad kontrolliert wird.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachhaltigkeitsstrategie (S. 14–19)</li> </ul>
4. Tiefe der Wertschöpfungskette	Das Unternehmen gibt an, welche Bedeutung Aspekte der Nachhaltigkeit für die Wertschöpfung haben und bis zu welcher Tiefe seiner Wertschöpfungskette Nachhaltigkeitskriterien überprüft werden.	Bislang wird noch keine Systematik angewendet, um die einzelnen Wertschöpfungsstufen und die jeweiligen Beschaffungsgüter sowie die Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten und -beziehungen der HPA in den Wertschöpfungsstufen genau zu erfassen. Unter anderem im Zuge des Lieferkettengesetzes sind diese Themen wichtige Zukunftsthemen und werden im kommenden Berichtszeitraum angegangen.
<b>Prozessmanagement</b>		
5. Verantwortung	Die Verantwortlichkeiten in der Unternehmensführung für Nachhaltigkeit werden offengelegt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachhaltigkeitsstrategie (S. 14–19)</li> </ul>
6. Regeln und Prozesse	Das Unternehmen legt offen, wie die Nachhaltigkeitsstrategie durch Regeln und Prozesse im operativen Geschäft implementiert wird.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachhaltigkeitsstrategie (S. 14–19)</li> <li>■ Geschäftsmodell (S. 10–12)</li> <li>■ Beschaffung (S. 13)</li> <li>■ Einführung Klima und Umwelt (S. 56)</li> </ul>
7. Kontrolle	Das Unternehmen legt offen, wie und welche Leistungsindikatoren zur Nachhaltigkeit in der regelmäßigen internen Planung und Kontrolle genutzt werden. Es legt dar, wie geeignete Prozesse Zuverlässigkeit, Vergleichbarkeit und Konsistenz der Daten zur internen Steuerung und externen Kommunikation sichern.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachhaltigkeitsstrategie (S. 14–19)</li> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul>
Leistungsindikatoren (5–7)	Leistungsindikator GRI SRS-102-16: Werte	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Geschäftsmodell (S. 10–12)</li> <li>■ Nachhaltigkeitsstrategie (S. 14–19)</li> </ul>

DNK-Kriterium	Beschreibung des DNK-Kriteriums	Verweis und Kommentar
8. Anreizsysteme	Das Unternehmen legt offen, wie sich die Zielvereinbarungen und Vergütungen für Führungskräfte und Mitarbeiter auch am Erreichen von Nachhaltigkeitszielen und an der langfristigen Wertschöpfung orientieren. Es wird offengelegt, inwiefern die Erreichung dieser Ziele Teil der Evaluation der obersten Führungsebene (Vorstand/ Geschäftsführung) durch das Kontrollorgan (Aufsichtsrat/Beirat) ist.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachhaltigkeitsstrategie (S. 14–19)</li> </ul>
Leistungsindikatoren (8)	Leistungsindikator GRI SRS-102-35: Vergütungspolitik Leistungsindikator GRI SRS-102-38: Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	Detaillierte Informationen über die Vergütung der Geschäftsführung sind auf der Internetseite veröffentlicht. Alle anderen Angaben, soweit in öffentlichen Unternehmen üblich, sind dem Geschäftsbericht zu entnehmen.
9. Beteiligung von Anspruchsgruppen	Das Unternehmen legt offen, wie gesellschaftliche und wirtschaftlich relevante Anspruchsgruppen identifiziert und in den Nachhaltigkeitsprozess integriert werden. Es legt offen, ob und wie ein kontinuierlicher Dialog mit ihnen gepflegt und seine Ergebnisse in den Nachhaltigkeitsprozess integriert werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stakeholder-Engagement (S. 20–21)</li> <li>■ verteilt in weiteren Kapiteln, u. a. Fläche (S. 36–39)</li> </ul> Seit 2012 erfolgte keine weitere systematische Analyse der wichtigsten Anspruchsgruppen.
Leistungsindikatoren (9)	Leistungsindikator GRI SRS-102-44: Wichtige Themen und Anliegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stakeholder-Engagement (S. 20–21)</li> </ul>
10. Innovations- und Produktmanagement	Das Unternehmen legt offen, wie es durch geeignete Prozesse dazu beiträgt, dass Innovationen bei Produkten und Dienstleistungen die Nachhaltigkeit bei der eigenen Ressourcennutzung und bei Nutzern verbessern. Ebenso wird für die wesentlichen Produkte und Dienstleistungen dargelegt, ob und wie deren aktuelle und zukünftige Wirkung in der Wertschöpfungskette und im Produktlebenszyklus bewertet wird.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einführung Klima und Umwelt (S. 56)</li> <li>■ Klimastrategie (S. 57–59)</li> <li>■ Innovation und Digitalisierung (S. 30–33)</li> </ul>
Leistungsindikatoren (10)	Leistungsindikator G4-FS11	Die HPA verfügt nur über Finanzanlagen (liquide Mittel) bei der Kasse.Hamburg, die dem Geschäftsbetrieb dienen. Es wird keine positive oder negative Auswahlprüfung nach Umwelt- oder sozialen Faktoren durchgeführt.
<b>Umwelt</b>		
11. Inanspruchnahme von natürlichen Ressourcen	Das Unternehmen legt offen, in welchem Umfang natürliche Ressourcen für die Geschäftstätigkeit in Anspruch genommen werden. Infrage kommen hier Materialien sowie der Input und Output von Wasser, Boden, Abfall, Energie, Fläche, Biodiversität sowie Emissionen für den Lebenszyklus von Produkten und Dienstleistungen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einführung Klima und Umwelt (S. 56)</li> <li>■ Klimastrategie (S. 57–59)</li> <li>■ Naturkapital (S. 62)</li> <li>■ verteilt in weiteren Kapiteln, siehe Fläche (S. 36–39), Wasser (S. 40–44), Straße (S. 49–53)</li> </ul> Die Inanspruchnahme von natürlichen Ressourcen wie In- und Output von Wasser, Boden, Abfall, Fläche und Biodiversität werden noch nicht vollständig bilanziert.
12. Ressourcenmanagement	Das Unternehmen legt offen, welche qualitativen und quantitativen Ziele es sich für seine Ressourceneffizienz, insbesondere den Einsatz erneuerbarer Energien, die Steigerung der Rohstoffproduktivität und die Verringerung der Inanspruchnahme von Ökosystemdienstleistungen gesetzt hat, welche Maßnahmen und Strategien es hierzu verfolgt, wie diese erfüllt wurden bzw. in Zukunft erfüllt werden sollen und wo es Risiken sieht.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einführung Klima und Umwelt (S. 56)</li> <li>■ Klimastrategie (S. 57–59)</li> <li>■ verteilt in weiteren Kapiteln, u. a. Bahn (S. 45–48)</li> </ul> Die Inanspruchnahme von natürlichen Ressourcen wie In- und Output von Wasser, Boden, Abfall, Fläche und Biodiversität werden noch nicht vollständig bilanziert.

DNK-Kriterium	Beschreibung des DNK-Kriteriums	Verweis und Kommentar
Leistungsindikatoren (11–12)	Leistungsindikator GRI SRS-301-1: Eingesetzte Materialien	Diese Daten werden noch nicht erfasst. Systeme für die Erfassung und Bilanzierung werden aufgebaut.
	Leistungsindikator GRI SRS-302-1: Energieverbrauch	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Klimastrategie (S. 57–59)</li> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul>
	Leistungsindikator GRI SRS-302-4: Verringerung des Energieverbrauchs	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul>
	Leistungsindikator GRI SRS-303-3: Wasserentnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul> Es handelt sich um Rechnungsdaten. Die Datenerfassung ist nicht umfassend.
	Leistungsindikator GRI SRS-306-2: Abfall	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Wasser (S. 40–44)</li> </ul> Die betrieblichen Stoffströme zu Abfall und Entsorgung werden noch nicht vollständig erfasst. Systeme für die Erfassung und Bilanzierung werden aufgebaut.
13. Klimarelevante Emissionen	Das Unternehmen legt die Treibhausgas-(THG)-Emissionen entsprechend dem Greenhouse Gas (GHG) Protocol oder darauf basierenden Standards offen und gibt seine selbst gesetzten Ziele zur Reduktion der Emissionen an.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Klimastrategie (S. 57–59)</li> </ul>
Leistungsindikatoren (13)	Leistungsindikator GRI SRS-305-1 (siehe GH-EN15): Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul>
	Leistungsindikator GRI SRS-305-2: Indirekte energiebezogenen THG-Emissionen (Scope 2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul>
	Leistungsindikator GRI SRS-305-3: Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Wasser (S. 40–44)</li> </ul> Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3) werden ermittelt, wenn im upstream-Bereich wesentliche Geschäftstätigkeiten mit hohen CO <sub>2</sub> -Emissionen ausgelagert wurden, so für die land- und seeseitigen Transportwege.
	Leistungsindikator GRI SRS-305-5: Senkung der THG-Emissionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul>
<b>Gesellschaft</b>		
14. Arbeitnehmerrechte	Das Unternehmen berichtet, wie es national und international anerkannte Standards zu Arbeitnehmerrechten einhält sowie die Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmen und am Nachhaltigkeitsmanagement des Unternehmens fördert, welche Ziele es sich hierbei setzt, welche Ergebnisse bisher erzielt wurden und wo es Risiken sieht.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Beschaffung (S. 13)</li> <li>■ Transformation und Zusammenarbeit (S. 69–70)</li> <li>■ Gesundheit und Arbeitssicherheit (S. 72–73)</li> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul>
15. Chancengerechtigkeit	Das Unternehmen legt offen, wie es national und international Prozesse implementiert und welche Ziele es hat, um Chancengerechtigkeit und Vielfalt (Diversity), Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Mitbestimmung, Integration von Migranten und Menschen mit Behinderung, angemessene Bezahlung sowie Vereinbarung von Familie und Beruf zu fördern, und wie es diese umsetzt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Personalgewinnung und -entwicklung (S. 66–68)</li> <li>■ Transformation und Zusammenarbeit (S. 69–70)</li> <li>■ Diversität und Chancengleichheit (S. 71)</li> </ul>
16. Qualifizierung	Das Unternehmen legt offen, welche Ziele es gesetzt und welche Maßnahmen es ergriffen hat, um die Beschäftigungsfähigkeit, d. h. die Fähigkeit zur Teilhabe an der Arbeits- und Berufswelt aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, zu fördern und im Hinblick auf die demografische Entwicklung anzupassen, und wo es Risiken sieht.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Personalgewinnung und -entwicklung (S. 66–68)</li> <li>■ Transformation und Zusammenarbeit (S. 69–70)</li> </ul>

DNK-Kriterium	Beschreibung des DNK-Kriteriums	Verweis und Kommentar
Leistungsindikatoren (14 – 16)	Leistungsindikator GRI SRS-403-9: Arbeitsbedingte Verletzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> <li>Die Zahlen für alle Beschäftigten, die nicht bei der HPA angestellt sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplätze jedoch von der HPA kontrolliert werden, werden nicht erhoben.</li> </ul>
	Leistungsindikator GRI SRS-403-10: Arbeitsbedingte Erkrankungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gesundheit und Arbeitssicherheit (S. 72–73)</li> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul>
	Leistungsindikator GRI SRS-403-4: Mitarbeiterbeteiligung zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Personalgewinnung und -entwicklung (S. 66–68)</li> <li>■ Gesundheit und Arbeitssicherheit (S. 72–73)</li> </ul>
	Leistungsindikator GRI SRS-404-1 (siehe G4-LA9): Stundenzahl der Aus- und Weiterbildungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Personalgewinnung und -entwicklung (S. 66–68)</li> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul>
	Leistungsindikator GRI SRS-405-1: Diversität	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Geschäftsmodell (S. 10–12)</li> <li>■ Die HPA im Porträt (S. 6)</li> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul>
	Leistungsindikator GRI SRS-406-1: Diskriminierungsvorfälle	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Diversität und Chancengleichheit (S. 71)</li> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul>
17. Menschenrechte	Das Unternehmen legt offen, welche Maßnahmen, Strategien und Zielsetzungen für das Unternehmen und seine Lieferkette ergriffen werden, um zu erreichen, dass Menschenrechte weltweit geachtet und Zwangs- und Kinderarbeit sowie jegliche Form der Ausbeutung verhindert werden. Hierbei ist auch auf Ergebnisse der Maßnahmen und etwaige Risiken einzugehen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Beschaffung (S. 13)</li> <li>Eine systematische Identifizierung von Risiken fand bisher nicht statt. Die Analyse von Risiken entlang der Wertschöpfungskette der HPA wird im kommenden Berichtszeitraum angegangen.</li> </ul>
Leistungsindikatoren (17)	Leistungsindikator GRI SRS-412-3: Auf Menschenrechtsaspekte geprüfte Investitionsvereinbarungen	Dieser Indikator ist für die HPA als Anstalt öffentlichen Rechts mit ihrer Tätigkeit ausschließlich in der Metropolregion Hamburg nicht anwendbar.
	Leistungsindikator GRI SRS-412-1: Auf Menschenrechtsaspekte geprüfte Betriebsstätten	Dieser Indikator ist für die HPA als Anstalt öffentlichen Rechts mit ihrer Tätigkeit ausschließlich in der Metropolregion Hamburg nicht anwendbar.
	Leistungsindikator GRI SRS-414-1: Auf soziale Aspekte geprüfte, neue Lieferanten	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Beschaffung (S. 13)</li> </ul>
	Leistungsindikator GRI SRS-414-2: Soziale Auswirkungen in der Lieferkette	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Beschaffung (S. 13)</li> <li>Im Berichtszeitraum sind der HPA keine erheblichen negativen sozialen Auswirkungen in der Lieferkette bekannt geworden. Im Berichtszeitraum fand keine Prüfung über die Verpflichtung zum Lieferkodex aller Lieferanten hinaus statt. Die Analyse von Nachhaltigkeitsrisiken entlang der Wertschöpfungskette der HPA wird im kommenden Berichtszeitraum angegangen.</li> </ul>
18. Gemeinwesen	Das Unternehmen legt offen, wie es zum Gemeinwesen in den Regionen beiträgt, in denen es wesentliche Geschäftstätigkeiten ausübt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachhaltigkeitsstrategie (S. 14–19)</li> <li>■ Beteiligungen (S. 22–24)</li> <li>■ Transformation und Zusammenarbeit (S. 69–70)</li> <li>■ Personalgewinnung und -entwicklung (S. 66–68)</li> <li>Weitere Informationen zum gemeinnützigem Engagement der HPA sind im Nachhaltigkeitsbericht 2017/2018 dargestellt.</li> </ul>
Leistungsindikatoren (18)	Leistungsindikator GRI SRS-201-1: Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Geschäftsbericht 2020</li> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul>

DNK-Kriterium	Beschreibung des DNK-Kriteriums	Verweis und Kommentar
19. Politische Einflussnahme	Alle wesentlichen Eingaben bei Gesetzgebungsverfahren, alle Einträge in Lobbylisten, alle wesentlichen Zahlungen von Mitgliedsbeiträgen, alle Zuwendungen an Regierungen sowie alle Spenden an Parteien und Politiker sollen nach Ländern differenziert offengelegt werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verteilt in entsprechenden Kapiteln, u. a. Beschaffung, Klimastrategie</li> </ul> Die HPA übt dabei keinen politischen Einfluss aus, engagiert sich nicht politisch und ist in keiner politisch aktiven Organisation Mitglied.
Leistungsindikatoren (19)	Leistungsindikator GRI SRS-415-1: Parteispenden	Es werden von der HPA keinerlei Sachzuwendungen geleistet.
20. Gesetzes- und richtlinienkonformes Verhalten	Das Unternehmen legt offen, welche Maßnahmen, Standards, Systeme und Prozesse zur Vermeidung von rechtswidrigem Verhalten und insbesondere von Korruption existieren, wie sie geprüft werden, welche Ergebnisse hierzu vorliegen und wo Risiken liegen. Es stellt dar, wie Korruption und andere Gesetzesverstöße im Unternehmen verhindert, aufgedeckt und sanktioniert werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Geschäftsmodell (S. 10–12)</li> </ul> Detaillierte Informationen über Korruptionsrisiken, die mit der Geschäftstätigkeit der HPA verbunden sind, unterliegen internen Vertraulichkeitsauflagen und werden nicht veröffentlicht.
Leistungsindikatoren (20)	Leistungsindikator GRI SRS-205-1: Auf Korruptionsrisiken geprüfte Betriebsstätten	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul> Detaillierte Informationen über Korruptionsrisiken, die mit der Geschäftstätigkeit der HPA verbunden sind, unterliegen internen Vertraulichkeitsauflagen und werden nicht veröffentlicht.
	Leistungsindikator GRI SRS-205-3: Korruptionsvorfälle	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Geschäftsmodell (S. 10–12)</li> <li>■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)</li> </ul>
	Leistungsindikator GRI SRS-419-1: Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften	Es gab im Berichtsjahr keine Bußgelder und nicht monetäre Sanktionen aufgrund von Nichteinhaltung von Gesetzen und/oder Vorschriften. Eine systematische und umfassende Prüfung der Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften wird weder durchgeführt noch dokumentiert.

# GRI-Inhaltsindex

Der Nachhaltigkeitsbericht der Hamburg Port Authority AöR wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option Kern erstellt.

GRI-Standard	Angabe	Verweis und Kommentar	
<b>GRI 101: Grundlagen 2016</b>			
<b>GRI 102: Allgemeine Angaben 2016</b>			
<b>Organisationsprofil</b>			
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-1	Name der Organisation	■ Die HPA im Porträt (S. 6)
	102-2	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	■ Die HPA im Porträt (S. 6)
	102-3	Hauptsitz der Organisation	■ Die HPA im Porträt (S. 6)
	102-4	Betriebsstätten	■ Die HPA im Porträt (S. 6)
	102-5	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	■ Die HPA im Porträt (S. 6)
	102-6	Belieferte Märkte	■ Die HPA im Porträt (S. 6)
	102-7	Größe der Organisation	■ Personalgewinnung und -entwicklung (S. 66–68)
	102-8	Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitern	■ Personalgewinnung und -entwicklung (S. 66–68)
	102-9	Lieferkette	■ Beschaffung (S. 13)
	102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	■ Geschäftsmodell (S. 10–12)
	102-11	Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	■ Geschäftsmodell (S. 10–12) ■ Einführung Klima und Umwelt (S. 56)
	102-12	Externe Initiativen	■ verteilt im Bericht in den entsprechenden Kapiteln
	102-13	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	■ Liste auf Nachfrage unter <a href="mailto:nachhaltigkeit@hpa.hamburg.de">nachhaltigkeit@hpa.hamburg.de</a>
<b>Strategie</b>			
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	■ Vorwort (S. 4–5)
<b>Ethik und Integrität</b>			
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-16	Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	■ Geschäftsmodell (S. 10–12) ■ Nachhaltigkeitsstrategie (S. 14–19) ■ Vorwort (S. 4–5)

GRI-Standard	Angabe	Verweis und Kommentar
<b>Governance</b>		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-18 Führungsstruktur	■ Geschäftsmodell (S. 10–12)
<b>Stakeholdereinbeziehung</b>		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-40 Liste der Stakeholder-Gruppen	■ Stakeholder-Engagement (S. 20–21)
	102-41 Tarifverträge	■ Personalgewinnung und -entwicklung (S. 66–68)
	102-42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	■ Stakeholder-Engagement (S. 20–21)
	102-43 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	■ Stakeholder-Engagement (S. 20–21) ■ verteilt im Bericht in den entsprechenden Kapiteln
	102-44 Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen	■ Stakeholder-Engagement (S. 20–21)
<b>Vorgehensweise bei der Berichterstattung</b>		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-45 Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	■ Die HPA im Porträt (S. 6)
	102-46 Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	■ Nachhaltigkeitsstrategie (S. 14–19)
	102-47 Liste der wesentlichen Themen	■ Nachhaltigkeitsstrategie (S. 14–19)
	102-48 Neudarstellung von Informationen	■ Über diesen Bericht (S. 7)
	102-49 Änderungen bei der Berichterstattung	■ Über diesen Bericht (S. 7)
	102-50 Berichtszeitraum	■ Über diesen Bericht (S. 7)
	102-51 Datum des letzten Berichts	■ Über diesen Bericht (S. 7)
	102-52 Berichtszyklus	■ Über diesen Bericht (S. 7)
	102-53 Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht	■ Impressum (S. 96)
	102-54 Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	■ Über diesen Bericht (S. 7)
	102-55 GRI-Inhaltsindex	■ GRI-Inhaltsindex (S. 89–93)
	102-56 Externe Prüfung	■ Über diesen Bericht (S. 7)
	<b>GRI 200: Wirtschaft</b>	
<b>Wirtschaftliche Leistung</b>		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	■ Geschäftsmodell (S. 10–12)
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	

GRI-Standard	Angabe		Verweis und Kommentar
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	■ Geschäftsbericht 2020 (S. 10–12)
	201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	■ Geschäftsmodell (S. 10–12) ■ Klimastrategie (S. 57–59)
	201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)
<b>Indirekte ökonomische Auswirkungen</b>			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	■ Erhaltungsmanagement (S. 34–35) ■ Klimastrategie (S. 57–59)
	103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	
	103-3	Beurteilung des Managementansatzes	
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016	203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	■ Erhaltungsmanagement (S. 34–35) ■ Fläche (S. 36–39) ■ Bahn (S. 45–48) ■ Straße (S. 49–53)
	203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	■ Fläche (S. 36–39) ■ Klimastrategie (S. 57–59)
<b>Steuern</b>			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	
	103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	■ Geschäftsmodell (S. 10–12)
	103-3	Beurteilung des Managementansatzes	
GRI 207: Steuern 2019	207-1	Steuerkonzept	■ Geschäftsmodell (S. 10–12)
	207-2	Tax Governance, Kontrolle und Risikomanagement	■ Geschäftsmodell (S. 10–12)
	207-3	Einbeziehung von Stakeholdern und Management von steuerlichen Bedenken	■ Geschäftsmodell (S. 10–12)
	207-4	Country-by-Country Reporting	■ Hinweis: Die HPA ist ausschließlich im steuerlichen Inland tätig.
<b>GRI 300: Umwelt</b>			
<b>Energie</b>			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	■ Klimastrategie (S. 57–59)
	103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	
	103-3	Beurteilung des Managementansatzes	
GRI 302: Energie 2016	302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	■ Klimastrategie (S. 57–59) ■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)
	302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	■ Klimastrategie (S. 57–59) ■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)

GRI-Standard	Angabe	Verweis und Kommentar
<b>Biodiversität</b>		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung
	103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile
	103-3	Beurteilung des Managementansatzes
GRI 304: Biodiversität 2016	304-03	Geschützte oder renaturierte Lebensräume
<b>Emissionen</b>		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung
	103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile
	103-3	Beurteilung des Managementansatzes
GRI 305: Emissionen 2016	305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)
	305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)
	305-5	Senkung der THG-Emissionen
	305-7	Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> ), Schwefeloxide (SO <sub>x</sub> ) und andere signifikante Luftemissionen
<b>Abwasser und Abfall</b>		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung
	103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile
	103-3	Beurteilung des Managementansatzes
GRI 306: Abwasser und Abfall 2016	306-1	Abwassereinleitung nach Qualität und Einleitungsort

■ Einführung Klima und Umwelt (S. 56)  
■ Naturkapital (S. 62)

■ Naturkapital (S. 62)

■ Klimastrategie (S. 57–59)

■ Klimastrategie (S. 57–59)  
■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)

■ Klimastrategie (S. 57–59)  
■ Wasser (S. 40–44)

■ Wasser (S. 40–44)  
■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)  
Hinweis: Die Daten zu GRI 306-2 werden aus organisatorischen Gründen bisher nicht umfassend erfasst.

GRI-Standard	Angabe	Verweis und Kommentar	
<b>GRI 400: Soziales</b>			
<b>Beschäftigung</b>			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	■ Personalgewinnung und -entwicklung (S. 66–68)
	103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	
	103-3	Beurteilung des Managementansatzes	
GRI 401: Beschäftigung 2016	401-1	Neue Angestellte und Angestelltenfluktuation	■ Personalgewinnung und -entwicklung (S. 66–68) ■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)
	401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	■ Personalgewinnung und -entwicklung (S. 66–68)
<b>Lokale Gemeinschaften</b>			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	■ Stakeholder-Engagement (S. 20–21) ■ Fläche (S. 36–39)
	103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	
	103-3	Beurteilung des Managementansatzes	
GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016	413-1	Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	■ Fläche (S. 36–39) ■ Kennzahlentabelle (S. 76–83)
	413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	■ Klimastrategie (S. 57–59)

# Glossar

- **Blended-Learning-Formate:** Präsenzveranstaltungen und E-Learning finden integriert statt.
- **Cyber-Resilienz** ist die Fähigkeit eines Unternehmens, sich auf schadhafte Cyber-Vorfälle einzustellen und ihnen entgegenzuwirken, unabhängig davon, aus welchem Angriffsvektor sie kommen.
- **Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol):** Das GHG Protocol ist das am weitesten verbreitete internationale Accountinginstrument für Regierungs- und Geschäftsleitungen zum Verständnis, zur Quantifizierung und zum Management von Treibhausgasemissionen.
- **Hydromorphologie** beschreibt die aktuell vorhandenen Strukturen eines Gewässers (zum Beispiel Uferbuchten, Buhnen, Sedimentationsräume) und dessen Abflussverhalten. Als Qualitätskomponenten, die als Maß für die Hydromorphologie betrachtet werden, sind zu nennen: Wasserhaushalt (Abfluss und Abflusssdynamik, Verbindung zu Grundwasserkörpern), Durchgängigkeit des Flusses, morphologische Bedingungen (Tiefen- und Breitenvariation, Struktur und Substrat des Flussbetts, Struktur der Uferzone).
- **Modal Shift** ist die englische Bezeichnung für die Verlagerung von Verkehren. Ziel des Modal Shift ist es, das Transportaufkommen auf Verkehrsträger (Schiff, Schiene, Straße) zu verlagern, die als möglichst umweltfreundlich zu bewerten sind.
- **TEU** steht für „Twenty-foot Equivalent Unit“, deutsch: „20-Fuß-Äquivalenzeinheit“, und bezeichnet eine Einheit der Frachtkapazität, die zur Beschreibung der Kapazitäten von Containerschiffen und Containerterminals verwendet wird.
- **Tidedynamik:** Als Tidedynamik bezeichnet man die gezeitengeprägten Bewegungsvorgänge in Ozeanen, Flachmeeren und Flussmündungen.

# Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

## über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit über die nichtfinanzielle Berichterstattung eines einzelnen Unternehmens

### **An die Hamburg Port Authority, Hamburg (HPA)**

Wir haben die nichtfinanzielle Erklärung der Hamburg Port Authority, Hamburg, (im Folgenden die „HPA“) für den Zeitraum vom 01. Januar 2019 bis 31. Dezember 2020 (im Folgenden die „nichtfinanzielle Erklärung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung sind die in der nichtfinanziellen Erklärung genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen.

### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für**

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK).

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Erklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Erklärung) oder Irrtümern ist.

### **Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen,

beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

#### **Verantwortung des Wirtschaftsprüfers**

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die nichtfinanzielle Erklärung abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft, mit Ausnahme der in der nichtfinanziellen Erklärung genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Anforderungen des DNK aufgestellt worden ist.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u. a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern
- Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung
- Analytische Beurteilung von ausgewählten Angaben der nichtfinanziellen Erklärung
- Anfrage und Prüfung ausgewählter Dokumente (Prüfungsnachweise), die die Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung belegen
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung der Angaben, einschließlich der Konsolidierung der Daten
- Beurteilung der Darstellung der ausgewählten Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung

#### **Prüfungsurteil**

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 01. Januar 2019 bis 31. Dezember 2020 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Anforderungen des DNK aufgestellt worden ist.

Wir geben kein Prüfungsurteil zu den in der nichtfinanziellen Erklärung genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen ab.

**Verwendungszweck des Vermerks**

Wir weisen daraufhin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Dementsprechend darf er nicht an Dritte weitergegeben werden. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

**Begrenzung der Haftung**

Für die Durchführung unseres Auftrags und unsere Verantwortlichkeit sind, auch im Verhältnis zu Dritten, die diesem Vermerk als Anlagen beigefügten Besonderen Auftragsbedingungen für Prüfungen und prüfungsnahe Leistungen der Mazars GmbH & Co. KG Wirtschafts-

prüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft vom 1. Juni 2019 sowie die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften nach dem Stand vom 1. Januar 2017 maßgebend. Danach ist unsere Haftung nach Nr. 9 der Allgemeinen Auftragsbedingungen begrenzt. Im Verhältnis zu Dritten gelten Nr. 1 Abs. 2 und Nr. 9 der Allgemeinen Auftragsbedingungen.

Hamburg, 02. Februar 2022

Mazars GmbH & Co. KG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft

Dr. Joachim Dannenbaum  
Partner, Wirtschaftsprüfer

Kai Michael Beckmann  
Director

# Impressum

## **Ansprechpartner**

Bei Fragen oder Anmerkungen rund um das Themenfeld Nachhaltigkeit bei der HPA können Sie sich gern an uns wenden. Bitte nutzen Sie hierfür die folgende E-Mail-Adresse: [nachhaltigkeit@hpa-hamburg.de](mailto:nachhaltigkeit@hpa-hamburg.de)

## **Herausgeber und © der Karten**

Hamburg Port Authority AöR  
Neuer Wandrahm 4  
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

[www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)

## **Bildnachweise**

United Nations: S. 9, 14, 26, 55, 64  
HPA-Kartographie: S. 43  
Eigene Darstellung nach Hamburg Hafen Marketing e. V. (2021): S. 45  
Masterplan BIM Bundesfernstraßen, BMDV: S. 32

## **Sustainability Manager**

Dorita Hermes, Hamburg Port Authority AöR

## **Konzept, Redaktion & Umsetzung**

Scholz & Friends Reputation, Berlin

## **Veröffentlichung**

© HPA, März 2022. Redaktionsschluss: 21. Dezember 2021  
Dieser Nachhaltigkeitsbericht wird in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht. Im Zweifel ist die deutsche Ausgabe verbindlich.

## **Disclaimer**

Vervielfältigung der Karten nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.  
Als Vervielfältigung gelten z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger.