

WIR MACHEN

HAFEN

Geschäftsbericht 2017

Inhalt

04 Fakten

06 Berichte

06 Bericht des Aufsichtsrates

08 Lagebericht

26 Zahlen

26 Gewinn-und-Verlust-Rechnung

28 Bilanz

30 Anlagenspiegel

32 Sonstige Angaben

32 Anhang

42 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

43 Hamburger Corporate Governance Kodex

44 Impressum

280 
Liegeplätze für
Seeschiffe



43 km
Kaimauern



Rund 140 Eisenbahnunternehmen operieren
auf dem Hafennetz – das ist
Weltrekord



Täglich **200** Güterzüge
mit **5.000** Waggons



Deutschlands
zweitgrößter Binnenhafen


7.083
Hektar groß



Direkt und indirekt
156.000
Arbeitsplätze
in der Metropolregion Hamburg*



Größter Eisenbahnhofen
Europas
mit rund 300 Schienenkilometern



Drittgrößter
europäischer Seehafen

119 
Brücken



12 km
Strand



1.036 Anläufe von
Schiffen, die länger als 330 m
und/oder breiter als 45 m sind

142 km
Straßennetz



BERICHTE

Bericht des Aufsichtsrates

Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2017 fanden vier Aufsichtsratssitzungen statt. Der Aufsichtsrat hat dabei die Geschäftsführung gemäß den ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben überwacht. Die Geschäftsführung hat den Aufsichtsrat regelmäßig über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens einschließlich der Risikolage und des Chancen- und Risikomanagements der Hamburg Port Authority AöR umfassend informiert. Über alle für die Gesellschaft wesentlichen Vorgänge ist der Aufsichtsrat jeweils zeitnah und umfassend informiert worden. Aufsichtsrat und Geschäftsführung haben gemeinsam wichtige geschäftspolitische und strategische Fragestellungen der Hamburg Port Authority AöR erörtert. Anhand regelmäßiger schriftlicher und mündlicher Berichte der Geschäftsführung hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung und die Geschäftsentwicklung der Hamburg Port Authority AöR fortlaufend und sorgfältig überwacht. Der Finanz- und Personalausschuss hat sich in seinen fünf Sitzungen insbesondere mit den von der Geschäftsführung vorgelegten finanzwirtschaftlichen und personalrelevanten Themen intensiv befasst und die Ergebnisse und Empfehlungen in den Aufsichtsratssitzungen vorgetragen.

Jahresabschluss

Die in der Aufsichtsratssitzung vom 13. Juli 2017 zum Abschlussprüfer der Hamburg Port Authority AöR bestellte Ebner Stolz GmbH & Co. KG, Hamburg, hat den Jahresabschluss der Hamburg Port Authority AöR, den Lagebericht zum Geschäftsjahr 2017 sowie den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht geprüft. Die Abschlussprüfer bestätigten, dass Jahresabschluss, Lagebericht, Konzernabschluss und Konzernlagebericht dem Gesetz und der Satzung entsprechen und haben diese mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Nach umfassender Vorprüfung der Abschlüsse und Berichte in seiner Sitzung am 6. Juni 2018 hat der Finanz- und Personalausschuss gegenüber dem Aufsichtsrat eine positive Beschlussempfehlung hinsichtlich Feststellung des Jahresabschlusses, Billigung des Konzernabschlusses sowie Genehmigung des Lageberichts und des Konzernlageberichtes abgegeben.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 4. Juli 2018 selbst mit dem Jahresabschluss, dem Lagebericht, dem Konzernabschluss, dem Konzernlagebericht sowie dem Vorschlag für die Verwendung des Jahresergebnisses eingehend befasst und diese geprüft. Der Abschlussprüfer hat an der Sitzung des Aufsichtsrates am 4. Juli 2018 teilgenommen, erläuterte die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat empfiehlt auf Basis einer intensiven Erörterung dem Anstaltsträger die Feststellung des Jahresabschlusses, die Genehmigung des Lageberichtes, den Ergebnisvortrag auf neue Rechnung sowie Genehmigung bzw. Billigung von Konzernlagebericht und Konzernabschluss.

Personalia

Herr Matthias Grabe hat zum 1. Oktober 2017 die Tätigkeit als Geschäftsführer (CTO) der HPA aufgenommen.

Im Geschäftsjahr 2017 sind Herr Staatsrat Jens Lattmann und Herr Rolf Kirchfeld zum 19. Dezember aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Als neue Mitglieder wurden Frau Staatsrätin Bettina Lentz und Herr Staatsrat Michael Pollmann begrüßt.

Dank für das große Engagement

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

Hamburg, 4. Juli 2018

Frank Horch
Aufsichtsratsvorsitzender

BERICHTE

Lagebericht

Lagebericht der Hamburg Port Authority AöR für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017

1. GESCHÄFTSMODELL

Die Hamburg Port Authority AöR (HPA) betreibt seit 2005 ein zukunftsorientiertes Hafenmanagement aus einer Hand und ist überall dort aktiv, wo es um Effizienz, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur im Hamburger Hafen geht. Den sich ständig verändernden Rahmenbedingungen des Hafens begegnet die HPA mit intelligenten und innovativen Lösungen. Zudem hat die HPA mit der Gründung der Tochtergesellschaft Cruise Gate Hamburg (CGH) die Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Entwicklung des Kreuzfahrtgeschäfts in Hamburg geschaffen. Das ganzheitliche Flottenmanagement für die Freie und Hansestadt Hamburg wird seit Juli 2017 mit der neu gegründeten Flotte Hamburg GmbH & Co. KG erfolgreich durch die HPA wahrgenommen. Die HPA ist verantwortlich für die effiziente, ressourcenschonende und nachhaltige Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen und ist Ansprechpartner für alle Fragen hinsichtlich der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, der Hafenanlagen und des Immobilienmanagements im Hafen. Zudem gestaltet sie im Rahmen des globalen Megatrends der Digitalisierung die Entwicklungsmöglichkeiten, die sich aus diesen neuen Technologien ergeben. Die HPA initiiert und koordiniert das Zusammenspiel wichtiger Stakeholder der Hafenvirtschaft und der IT-Branche. Sie vermarktet spezielles, hafenspezifisches Fachwissen und nimmt zudem die hamburgischen Hafeninteressen auf nationaler und internationaler Ebene wahr.

2. ZIELE UND STRATEGIEN

Im Geschäftsjahr 2017 wurden zentrale Unternehmensziele erreicht sowie strategische Weichen gestellt, um zukünftigen Anforderungen zu begegnen. Die Schwerpunkte lagen dabei insbesondere im Bereich der HPA Unternehmensstruktur, in der Modernisierung der Hafeninfrastuktur, der Optimierung aller Verkehrsströme sowie in der Stärkung der Wertschöpfung im Hafen. Darüber hinaus investiert die HPA konsequent in innovative Technologien und treibt neben der digitalen Vernetzung auch die Vernetzung unter den führenden Häfen der Welt aktiv voran. Den Rahmen für alle Aktivitäten bilden Wirtschaftlichkeit und finanzielle Transparenz. Dabei agiert die HPA stets ressourcenschonend und wird so ihrer Verantwortung für den Hafen in der Stadt gerecht.

Mit dem Prozess HPAnext/HPA[go] wurde 2017 ein zentraler Unternehmensprozess umgesetzt, der die Finanzströme der öffentlichen und kommerziellen Aufgabenbereiche innerhalb der HPA trennt und transparent darstellt. Die damit verbundene Einführung einer Spartenrechnung schafft die Grundlage, um tragfähige und insbesondere mit EU-Recht konforme Geschäftsmodelle auf Spartenebene zu entwickeln und langfristig neue Geschäftsfelder zu erschließen. Somit festigt die HPA ihre Wettbewerbsfähigkeit und stellt sich den Anforderungen an ein modernes und dienstleistungsorientiertes Hafenmanagement aus einer Hand. Hierzu wird ebenfalls die 2017 umgesetzte Etablierung

des ganzheitlichen Flottenmanagements für die Freie und Hansestadt Hamburg unter dem Dach der Flotte Hamburg GmbH & Co. KG als Tochterunternehmen der HPA einen Beitrag leisten.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Hamburger Hafens zu einem modernen, wettbewerbsfähigen und intelligenten Hafen der Zukunft erfolgt auf Basis einer bedarfsgerecht funktionierenden Infrastruktur und unter ständiger Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse sowie der wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen. In diesem Kontext lagen die strategischen Schwerpunkte 2017 auf der Sicherstellung der Zugänglichkeit zum Universalhafen Hamburg. Insbesondere ergeben sich Herausforderungen durch das Wachstum der Schiffsgrößen, die gezielte Planungen und Umgestaltungen des Hafenlayouts erfordern. Auf der Basis klar strukturierter Konzepte kommt die HPA dieser Aufgabe nach und verfolgt den Aus- und Umbau der Hafenanlagen. Insbesondere die Maßnahmen Westerweiterung, Neue Querung Köhlbrand, der Ausbau der vorhandenen Kreuzfahrtiliegeplätze sowie die Entwicklung im Mittleren Hafen machen dieses Engagement deutlich. Mit der 2017 fertiggestellten Erweiterung der Einfahrt des Vorhafens wird ein weiterer Meilenstein erreicht. Außerdem wurden alle laufenden Klageverfahren gegen die Fahrinnenanpassung durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts beendet, so dass ein wichtiges Etappenziel zur Sicherstellung einer besseren Erreichbarkeit des Hafens erlangt wurde.

Ein weiterer strategischer Schwerpunkt lag in der Optimierung der Verkehrsströme im Hafen. Hierbei spielt die Entflechtung der Verkehre eine strategische Rolle. Mit der Eröffnung der Retheklappbahnbrücke im Dezember 2017 und mit den planmäßigen Baufortschritten an der neuen Bahnbrücke Kattwyk wird dieser Prozess an kritischen Infrastrukturpunkten im Hafen vorangetrieben. Gleichzeitig optimiert die HPA die benötigte Hinterland- sowie die seeseitige Anbindung weiter und unterstützt somit die Verbesserung der Verkehrsströme im Hafen und im Umland.

Besondere Erfolge erzielte die HPA bei der Stärkung der Wertschöpfung im Hafen. Dazu wurden der Ausbau und die Vermarktung von Gewerbeflächen und der kommerziell nutzbaren Infrastruktur im Hafengebiet konsequent vorangetrieben. Die Ansiedlung der Unternehmen Goodman, Liebherr-Nenzing Service GmbH sowie eines Verteilerzentrums für den Versanddienstleister Amazon bildet einen wichtigen Meilenstein zur Weiterentwicklung des Hamburger Hafens als attraktiven Logistikstandort.

Zudem entwickelt die HPA den Wirtschaftszweig der Kreuzfahrt im Hafen nachhaltig weiter. So konnte ein neuer Rekord bei den Schiffsanläufen und bei den Passagierzahlen erreicht werden. Auch für die langfristige Entwicklung des Kreuzfahrtstandortes Hamburg wurden in Zusammenarbeit zwischen der HPA und der Cruise Gate Hamburg (CGH) strategische Schritte getätigt.

Im Bereich der Digitalisierung entwickelte die HPA zusammen mit ihren Partnern den Hamburger Hafen weiter zu einem der intelligentesten Häfen der Welt. Sie investierte konsequent in innovative IT-Anwendungen, sie pilotierte diverse Projekte im Rahmen des smartPORT-Programms für einen innerstädtischen Hafen und entwickelte diesen zusammen mit ihren Stakeholdern konsequent weiter – durch Technologien wie zum Beispiel Internet of Things (IoT) und durch die Erprobung des neuen Kommunikationsstandards 5G. Die HPA forcierte ebenso die interne digitale Transformation im gesamten Unternehmen, förderte nachhaltige Standards für Häfen und trieb die Vernetzung zwischen Häfen weltweit entlang der Logistikkette voran. Dazu kooperierte die HPA sowohl lokal als auch international mit zahlreichen Partnern und fokussierte sich auf einen kontinuierlichen und projektbezogenen Dialog mit den Akteuren im Hafen und in der Politik. Die HPA festigte die überregionale Bedeutung des Hamburger Hafens unter anderem durch den Ausbau des globalen Netzwerks chainPORT, das Synergien durch internationale Hafenkooperationen nutzbar macht.

Zudem wurde die HPA ihrer ökologischen und sozialen Verantwortung in der Gesellschaft gerecht, indem sie die Reduzierungen der Emissionen im Hafen und im eigenen Unternehmen voranbrachte. Der ganzheitliche Ansatz der HPA mit einem ausgeglichenen Zusammenspiel von ökonomischen, ökologischen sowie sozialen Zielen bildet die Prämisse für die nachhaltige Existenz des Hafens in der Stadt. Konkrete Beispiele im Flottenmanagement, bei der Erprobung und Nutzung von Landstrom sowie die Einführung einer Umweltkomponente im Bereich der Hafengelder spiegeln die gelebte Verantwortung wider.

3. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Nachdem der Hamburger Hafen im Jahr 2016 seinen Gesamtumschlag noch stabilisieren konnte, ist dieser im Jahr 2017 zurückgegangen. Die Entwicklung ist maßgeblich auf die weiterhin ausstehende Umsetzung der Fahrinnenanpassung sowie auf das weiter wachsende Angebot von Hafenumschlagskapazitäten in der Nordrange, aber auch in den Südhäfen Europas sowie im osteuropäischen Raum zurückzuführen. Die durch die ausstehende Fahrinnenanpassung eingetretene, aber auch erwartete Abkühlung der Umschlagsentwicklung wird von der HPA konsequent genutzt, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur für die steigenden Verkehrsmengen nach Anpassung der Fahrinne kontinuierlich zu verbessern. Hierzu zählen insbesondere die Entflechtung der Verkehrsträger Straße und Schiene, die Ertüchtigung der Kai-mauern, die Aufweitung der wasserseitigen Zufahrten und auch die Digitalisierung der Prozessabläufe.

Der Hamburger Hafen steht derzeit unter erheblichem Wettbewerbsdruck. Unter den vier größten Häfen der Nordrange lag der Anteil Hamburgs am Gesamtumschlag mit 15,2 % um 0,4 Prozentpunkte unter dem Niveau des Vorjahres. Der Marktanteil des Hamburger Hafens für den Container-Umschlag in TEU ging binnen eines Jahres von 24,2 % auf 22,9 % zurück.

Der Hamburger Hafen verzeichnete einen Gesamtumschlag von 136,5 Mio. t und lag damit um 1,2 % unter der Vergleichszahl aus dem Jahr 2016. Der Import ging um 0,8 % zurück. Der Rückgang des Exports lag bei 1,8 %.

Der Tonnage-Anteil der Container macht mit 90,3 Mio. t etwa 66 % des Gesamtumschlags des Hamburger Hafens aus. Während der Containerumschlag in t um 1,5 % zurückging, zeigte sich gemessen in TEU ein Rückgang um 1,0 % auf 8,8 Mio. TEU. Ausschlaggebend dafür war ein Rückgang im Umschlag leerer Container um 6,9 %, hingegen lag die Abfertigung beladener Boxen mit 7,6 Mio. TEU auf Vorjahresniveau. Im Hamburger Hafen fanden insgesamt 8.050 umschlagerzeugende Anläufe von Seeschiffen statt. Dies entspricht einem Rückgang von 6,3 % gegenüber dem Vorjahr. Der prozentual hohe Rückgang ist im Wesentlichen auf die kontinuierlich steigende Schiffsgröße zurück zu führen.

Der Anteil von Containerschiffen lag bei etwa 45 %. Für Massengutschiffe (einschl. Tanker) betrug er 26 % und für Stückgutschiffe 21 %. Der Rest in Höhe von rund 8 % verteilte sich auf RoRo-, Passagier- und verschiedene Spezialschiffe. Die Aufschlüsselung des Containerverkehrs von und nach Hamburg auf die verschiedenen Erdteile zeigt hingegen weitgehend stabile Anteile. Für die Fahrtgebiete in Asien (53,3 %), Amerika (13,6 %) und Australien/Pazifik (0,6 %) ergaben sich in 2017 jeweils leichte Anteilserhöhungen zu Lasten der Fahrtgebiete in Europa (29,1 %) und Afrika (3,4 %).

Beim Blick in einzelne Fahrtgebiete des Hamburger Hafens zeigt sich im Geschäftsjahr ein uneinheitliches Bild. Innerhalb der Regionen gab es teilweise deutliche Verschiebungen.

Im Hinterlandverkehr – eine traditionelle Stärke des Hamburger Hafens – wurde eine Verschärfung des Wettbewerbs spürbar, die sich unter anderem durch ein sehr offensives Marketing des Rotterdamer Hafens im angestammten Hinterland des Hamburger Hafens zeigte. Gleichwohl hat der Hinterlandumschlag von Containern nach zunächst schwachem Jahresverlauf zuletzt deutlich zugelegt, so dass im Containerverkehr mit dem Hinterland – gemessen in TEU – insgesamt ein leichter Zuwachs um +0,4 % verzeichnet wurde.

Bei der Menge der durch die Hafenbahn transportierten Güter war 2017 ein leichter Rückgang zu beobachten. Der schienengebundene Verkehr folgt damit dem Trend der insgesamt rückläufigen Hinterlandverkehre des Hafens. Im schienengebundenen Containerverkehr wurden insgesamt 2,3 Mio. TEU bewegt, etwa 1,0 % weniger als im Rekordjahr 2016. Die auf der Schiene transportierte Ladungsmenge betrug mit 45,5 Mio. t etwa 1,9 % weniger als im Vorjahr. 58.452 Züge mit mehr als 1,5 Mio. Wagen befuhren hierfür im Jahr 2017 das Netz der Hafenbahn. Trotz des leichten Rückgangs konnte der Schienenverkehr seinen Marktanteil im Jahr 2017 auf hohem Niveau halten. Dabei wurde die Effizienz in der Abwicklung der Bahnverkehre erneut gesteigert – sie erreichte im Containerverkehr mit durchschnittlich rund 72 beförderten Standardcontainern pro Zug ein Rekordniveau.

In der Kreuzschiffahrt wurden im Hamburger Hafen mit 198 Anläufen und über 810.000 Passagieren neue Rekorde aufgestellt. Damit hat Hamburg seine Position als bedeutendster Kreuzfahrthafen Deutschlands unterstrichen. Für das Jahr 2018 werden an den Cruise Terminals 220 Schiffsanläufe erwartet, so dass mit einer Passagierzahl von rund 880.000 gerechnet wird. Die wesentliche Grundlage für diesen Erfolg bildete die von der HPA gegründete Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH).

4. GESCHÄFTSVERLAUF

Die HPA hat sich auf die effiziente Umsetzung wichtiger Ausbauprojekte konzentriert und die Modernisierung der Prozesssteuerung weiter vorangetrieben. Die geografische Lage des Hamburger Hafens erfordert eine Konzentration darauf, die Verkehrsmengen und insbesondere die Schiffsgrößen bedarfsgerecht abzufertigen. Mit Blick auf diese Herausforderungen wurden auf allen Verkehrsträgersystemen (Wasserweg, Straße und Schiene) die Ertüchtigung und der Ausbau vorangetrieben. Gleichzeitig wurde der sukzessive Ausbau der Hafenflächen durch mehrere Neuansiedlungen erfolgreich umgesetzt.

Flächenentwicklung

Für die Entwicklung des Universalhafens Hamburg ist die intensive Nutzung der begrenzten Hafenflächen nach wie vor ein wesentlicher Aspekt der HPA-Geschäftspolitik. Die HPA verfolgt ein kundenorientiertes Flächenmanagement unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und der Wertschöpfung. Auf dieser Grundlage hat die HPA im Geschäftsjahr ihr Ziel weiterverfolgt, die Entwicklung und Vermietung sowie den Ausbau von Hafenflächen nachhaltig – d. h. vorausschauend – zu optimieren. Unter anderem wurde der Aufbau des Konzepts der „Wirtschaftseinheiten und Regionalgebiete“ vorangetrieben. In diesem Konzept zur Steigerung der Flächeneffizienz

und der durch die Mieten auf den HPA-eigenen Hafenumflächen generierten Einnahmen ist vorgesehen, den Hafenumflächen für die Zukunft jeweils spezifische Entwicklungsschwerpunkte zuzuweisen. Investitionen und Ansiedlungen erfolgen dann perspektivisch entsprechend den zugeordneten Branchen. Langfristig wird das Konzept dazu führen, dass die vorhandene Infrastruktur intensiver genutzt wird, da vermehrt Mieter mit vergleichbaren Ansprüchen an die Flächen und die Infrastruktur in den jeweiligen Hafenumflächen angesiedelt werden.

Parallel zum Aufbau des Konzepts der „Wirtschaftseinheiten und Regionalgebiete“ arbeitete die HPA weiterhin daran, die gewerblich industrielle Flächennachfrage der Hafenumwirtschaft bedienen zu können. So gingen beispielsweise die im Jahr 2016 begonnenen Voruntersuchungen zur Herrichtung der neuen Hafenumnutzungsfläche „Altenwerder West“ in die nächsten Bearbeitungsphasen. Die HPA hat im Geschäftsjahr entsprechende Aufträge vergeben. In zu vertiefenden Analysen sollen die Auftragnehmer die technischen, umweltbezogenen und administrativ-organisatorischen Grundlagen der Flächennutzung ermitteln. Das Klageverfahren gegen die Hafenumplanungsverordnung, durch die das Areal „Altenwerder West“ per Senatsbeschluss im Mai 2016 aus dem Hafenumweiterungsgebiet in das Hafenumnutzungsgebiet überführt wurde, ist noch nicht abgeschlossen.

Für die Weiterentwicklung und Neuausrichtung des Areals „Steinwerder Süd“ wurde ein Markterkundungsverfahren – ausgestaltet als internationaler Ideenwettbewerb – abgeschlossen. Der Wettbewerb lieferte eine Vielzahl innovativer Ideen für die zukünftige Nutzung des Areals. Auf Basis dieser Beiträge wird derzeit ein Konzept für eine Ausschreibung erarbeitet. Um eine schnelle Umsetzung zu ermöglichen, hat parallel die Erarbeitung der Unterlagen für den Planfeststellungsantrag begonnen.

Der Kreuzfahrtsektor ist weiterhin geprägt von einer rasanten Schiffsgrößenentwicklung sowie von stetig steigenden Passagierzahlen und Schiffsanläufen. Die HPA hat die Analyse möglicher zusätzlicher Standorte im Hafen fortgesetzt, um auf den weiter steigenden Bedarf an Abfertigungskapazitäten im Hamburger Hafen vorbereitet zu sein. Im Zuge dessen soll in der HafenumCity der Neubau des Cruise Center 1 erfolgen. Dieses Terminal wird in das Gesamtbauvorhaben des südlichen Überseequartiers integriert und ist Bestandteil eines Gebäudekomplexes aus Einkaufszentrum und Hotel.

Realisierung des Investitionsprogramms

Das Investitionsprogramm wurde wesentlich durch die Projekte Verkehrsanbindung Burchardkai, Neue Bahnbrücke Kattwyk sowie Rethelklappbrücke getragen. Durch den Abschluss des Projekts Anpassung Einfahrt Vorhafen konnte im März 2017 die wasserseitige Zugänglichkeit des Mittleren Hafens deutlich verbessert werden. Auch der Neubau der Rethelklappbrücke wurde im Dezember 2017 mit der Inbetriebnahme der Bahnklappbrücke abgeschlossen, so dass nach der bereits im Jahr 2016 erfolgten Inbetriebnahme der Straßenklappbrücke nunmehr die gesamte neue Brücke ihrer Bestimmung übergeben wurde. Im Projekt Neue Bahnbrücke Kattwyk wurden die Bauleistungen für die landseitige Erschließung auf der Ost- sowie der Westseite planmäßig fertiggestellt. Die Gründung der Eisenbahnbrücke sowie das Betriebsgebäude befinden sich in der Ausführung. Im Projekt Verkehrsanbindung Burchardkai wurde im Juni 2017 die Verkehrsfreigabe des Altenwerder Damms über die neue östliche Straßenbrücke erteilt. Im Jahresverlauf wurden zudem die Widerlager sowie der Stahlbau und Korrosionsschutz der neuen zweigleisigen Eisenbahnbrücke fertiggestellt.

Im Rahmen des Bauprogramms der Hafenumbahn wurden insgesamt 22 Weichen sowie 6.000 Gleismeter erneuert. Schwerpunktmäßig wurden 3,2 km Gleise und 10 Weichen des Hafenumbahnhofs Alte Süderelbe, 0,8 km und 7 Weichen im Bahnhof Waltershof und 1,4 km Gleise im Bahnhofsteil Altenwerder Ost erneuert. Im Bereich Oberbau erfolgten Instandsetzungsarbeiten an zahlreichen Standorten im gesamten Hafenumbahnnetz. Im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik wurde im Bereich Hausbruch eine neue elektrische Weichenheizung errichtet. Des Weiteren begann im Bahnhofsteil Dradenau die Teilerneuerung des Stellwerks Waltershof.

Die Grundsanie rung der Oströhre des St. Pauli Elbtunnels ist im Bereich der Wand und des Gewölbes abgeschlossen. Die Sanierungsarbeiten des unteren Tunnelquerschnitts sind ebenfalls weit fortgeschritten. Derzeit erfolgen die Erneuerung der technischen Ausrüstung sowie Arbeiten externer Leitungsträger, die die Tunnelröhre für ihre Leitungstrassen nutzen. Die Verkehrsfreigabe der Oströhre erfolgt nach Abschluss sämtlicher Arbeiten im ersten Halbjahr 2019. Im Anschluss wird mit der Sanierung der westlichen Tunnelröhre begonnen. Hier werden aktuell umfangreiche Bauwerksuntersuchungen und Planungsleistungen durchgeführt.

Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte

Eine leistungsfähige wasserseitige Zugänglichkeit ist Voraussetzung für den Hamburger Hafen, um seine Funktion als Drehscheibe im internationalen Warenverkehr und damit die Sicherung der wirtschaftlichen Zukunft zu gewährleisten. Die Fahrri nnenanpassung von Unter- und Außenelbe bleibt daher eine der zentralen Herausforderungen für den Hafen. Die dafür notwendigen Arbeiten können erst beginnen, wenn ein vollzugsfähiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Dies ist bisher nicht der Fall, da zwei Umweltverbände gegen die vom Bund und Hamburg erlassenen Planfeststellungsbeschlüsse beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) geklagt und im Zuge eines Eilverfahrens einen Baustopp erwirkt hatten. In seinem Urteil vom 09.02.2017 hat das Gericht die Planfeststellungsbeschlüsse für nicht vollziehbar erklärt, da einige wenige Aspekte im Zusammenhang mit dem europäischen Umweltrecht nicht ausreichend gewürdigt worden seien. Bis auf diese wenigen rechtlichen Mängel wurden die Planfeststellungsbeschlüsse jedoch vom BVerwG bestätigt, so dass nach der Heilung der vom Gericht erkannten Rechtsfehler mit der Realisierung des Fahrri nnenausbaus begonnen werden kann.

Die Projektteams der HPA und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes haben im Frühjahr 2017 die hierfür erforderlichen Arbeiten aufgenommen und werden diese voraussichtlich im Februar/März 2018 mit einem Planergänzungsantrag abschließen. Das darauf unmittelbar folgende, von den Planfeststellungsbehörden Hamburgs und des Bundes durchgeführte Planergänzungsverfahren zielt auf eine Zulassung der vorgenommenen Planänderungen als Voraussetzung für den Baubeginn des Fahrri nnenausbaus ab. Dies erscheint in der zweiten Jahreshälfte 2018 möglich, ist aber angesichts eines ungewissen Verfahrensverlaufs nicht sicher vorhersehbar. Die Realisierung der Fahrri nnenanpassung unterliegt damit weiterhin zeitlichen Risiken, zumal der Planergänzungsbeschluss erneut beklagt werden kann.

Alle weiteren gegen den geplanten Fahrri nnenausbau gerichteten Klagen wurden im November und Dezember 2017 vom BVerwG verhandelt und in Urteilen vom 28.11.2017 und 20.12.2017 abgewiesen. Damit sind derzeit keine Klagen mehr gegen den geplanten Fahrri nnenausbau beim Bundesverwaltungsgericht anhängig.

Für das Projekt Westerweiterung des Container Terminal Hamburg (CTH) hat die zuständige Genehmigungsbehörde im Dezember 2016 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Der Beschluss wird derzeit vor dem Verwaltungsgericht beklagt. Neben der Begleitung des Klageverfahrens werden zurzeit die technischen Planungen aktualisiert sowie ein Notifizierungsverfahren und eine mietvertragliche Regelung mit dem Betreiber Eurogate vorbereitet.

5. FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Ertragslage

In TEUR	2017	2016	Veränderung
Umsatzerlöse	192.087	184.827	7.260
hiervon Mieterlöse	97.779	93.947	3.832
hiervon Hafенbetrieb	72.541	72.881	-340
hiervon Sonstige	21.767	17.999	3.768
Materialaufwand	145.386	165.101	-19.715
Personalaufwand	116.688	110.159	6.529
Abschreibungen	49.443	47.741	1.702
Sonstiger betrieblicher Aufwand	53.666	78.041	-24.375
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-62.492	-37.740	-24.752
Auflösung Kapitalrücklage	11.967	20.921	-8.954
Verlustvortrag	-23.411	-6.591	-16.820
Bilanzergebnis	-73.936	-23.411	-50.525

Die Umsatzerlöse konnten gegenüber dem Vorjahr um 7,3 Mio. EUR gesteigert werden. Diese positive Entwicklung ist im Wesentlichen durch die gestiegenen Mieten (+3,8 Mio. EUR) und Steigerungen im Bereich der sonstigen Erlöse (+3,8 Mio. EUR) bedingt. Wesentlich für die Erhöhung der sonstigen Erlöse ist der erstmalige Ausweis von Einnahmen für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der neu gegründeten Tochtergesellschaft Flotte Hamburg GmbH & Co. KG.

Wesentlicher Treiber für die Abnahme des Materialaufwandes gegenüber dem Vorjahr (-19,7 Mio. EUR) ist die Unterschreitung des Vorjahresvolumens bei den Projekten. Dieser strukturelle Effekt ergibt sich aus der Fertigstellung von Projekten mit hohem Aufwand im Vorjahr und dem daraus resultierenden entsprechend hohen Vergleichsniveau.

Der im Vergleich zum Vorjahr um 6,5 Mio. EUR gestiegene Personalaufwand ist insbesondere aus Sondereffekten aus der Anpassung der Bewertung der Pensionen zu begründen. Der reine Personalaufwand stieg gegenüber dem Vorjahresniveau um 3,2 Mio. EUR an. Dieses Volumen basiert auf den Anpassungen aus Tarifsteigerung und weiteren strukturellen Anpassungen der tariflichen Entlohnungssystematik.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr um 24,4 Mio. EUR gesunken. Im Jahr 2016 waren hier Sondereffekte aus der Neubewertung der Rückstellungen für Pensionen und Beihilfen sowie die Schadenersatzzahlung für die vorzeitige Beendigung eines Mietvertrages enthalten.

Der Jahresfehlbetrag fällt mit 62,5 Mio. EUR um 24,8 Mio. EUR höher als im Vorjahr aus. Diese Veränderung ist insbesondere auf den Wegfall von Einmaleffekten im Vorjahr zurückzuführen. Im Wesentlichen betrifft dies Entlastungen aus der Neubewertung der Pensionslasten (9 Mio. EUR), die Auflösung der sogenannten Capping-Rückstellung (15 Mio. EUR) sowie die reduzierten betrieblichen Zuschüsse, die im Jahr 2017 in Höhe von 15 Mio. EUR als Einzahlung in die Kapitalrücklage zugeführt wurden. Ferner war das Jahr 2016 durch eine Entschädigungszahlung (18 Mio. EUR) belastet. Unter Berücksichtigung dieser Sondereffekte bewegt sich der Jahresfehlbetrag 2017 auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Auflösung der Kapitalrücklage in Höhe von 12,0 Mio. EUR sank im Vergleich zum Vorjahr um 9,0 Mio. EUR, da das über die HHLA-Mrd. finanzierte Projektvolumen entsprechend niedriger ausfiel. Im Wesentlichen handelt es sich bei dieser Position um den Ausgleich der Abschreibungen auf Anlagen, die in den Jahren 2009 bis 2014 durch die HHLA-Mrd. finanziert wurden.

Finanzlage

In Mio. EUR	2017	2016	Veränderung
Darlehensstand	321,1	249,8	71,3
Betriebsmittelkonto	-29,5	5,2	-34,7
Investitionsmittelkonto	0,0	0,0	0,0
Fremdkapitalquote	55,0 %	51,2 %	

Die Finanzierung erfolgt durch Zuschüsse und Kostenerstattungen der Freien und Hansestadt Hamburg sowie durch die laufenden Umsatzerlöse und Erträge der HPA. Weitere Liquidität wird in Form eines Kontokorrentkredits bei der Kasse Hamburg sichergestellt.

Im Geschäftsfeld Public besteht eine strukturelle Unterfinanzierung, da die Aufwendungen für die öffentlichen und hoheitlichen Aufgaben nicht durch Zuschüsse der Freien und Hansestadt Hamburg gedeckt werden. Investitionen im Geschäftsfeld Commercial erfolgt durch laufende Erträge und entsprechende Kreditaufnahmen.

Insgesamt war die Zahlungsfähigkeit der HPA im Berichtsjahr gesichert.

Vermögenslage

In Mio. EUR	2017	2016	Veränderung
Anlagevermögen	1.879,1	1.794,4	84,7
Anlagenintensität	87,6 %	86,7 %	
Anlagendeckungsgrad	51,4 %	56,3 %	
Eigenkapital	965,3	1.009,9	-44,6
Eigenkapitalquote	45,0 %	48,8 %	
Rückstellungen	352,9	326,5	26,4
hiervon Pensionsrückstellungen	249,5	223,3	26,2

Im Geschäftsjahr 2017 lagen die Gesamtinvestitionen der HPA mit 174,7 Mio. EUR um 41,9 Mio. EUR (-19,3 %) unter dem Vorjahreswert. Davon entfallen 111,9 Mio. EUR auf das Geschäftsfeld Commercial und 56,3 Mio. EUR auf das Geschäftsfeld Public.

Im Geschäftsfeld Commercial wurde im Wesentlichen in den Ausbau der Hafенbahn inklusive des Bahnanteils der Retheklappbrücke und der Neuen Bahnbrücke Kattwyk 60,2 Mio. EUR investiert. Die Ersatzinvestitionen der Hafенbahn beliefen sich auf 10,5 Mio. EUR. In der Sparte Port Estate wurden in Ausbau und Kernsanierungen verschiedener Gebäude sowie den Flächenerwerb und in Flächenaufwertungen durch Bodensanierungen im Betrachtungszeitraum 38,7 Mio. EUR investiert. Darüber hinaus entfallen 13,4 Mio. EUR auf den Bau des neuen Feuerlöschbootes, das mit Fertigstellung an die Flotte Hamburg GmbH & Co. KG übergeht.

Die Investitionen des Geschäftsfeldes Public beinhalten insbesondere die Ausbauinvestitionen für die öffentlichen Straßen und den öffentlichen Hochwasserschutz, die nicht im Anlagevermögen der HPA abgebildet werden, da sich diese Vermögensgegenstände im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befinden. Für den Ausbau des Straßen- und Brückennetzes inklusive des Straßenteils der Retheklappbrücke wurden 26,3 Mio. EUR und für den Ausbau des öffentlichen Hochwasserschutzes 0,7 Mio. EUR investiert.

Erhaltene Investitionszuschüsse werden als Sonderposten für Investitionszuschüsse ausgewiesen. Dieser beträgt zum 31. Dezember 2017 insgesamt 440,5 Mio. EUR.

Diesem Wert stehen entsprechende Buchwerte der allgemeinen Infrastruktur im Anlagevermögen gegenüber.

Das Eigenkapital der HPA beträgt nunmehr 965,3 Mio. EUR. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist durch den Verlustvortrag des laufenden Jahres unter Berücksichtigung von Kapitalzuführungen bedingt.

Die Rückstellungen teilen sich hauptsächlich auf in Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 249,5 Mio. EUR und sonstige Rückstellungen von 103,4 Mio. EUR. Die Pensionsrückstellungen beziehen sich nahezu hälftig auf 259 Beamte und 2.283 Angestellte. Dem Rückstellungsbetrag stehen Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg in Höhe von 109,6 Mio. EUR gegenüber, diese resultieren aus der im Errichtungsgesetz festgelegten Zusage der Freien und Hansestadt Hamburg, die vor der Errichtung der HPA entstandenen Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Mitarbeitern zu übernehmen.

6. NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

	2017	2016	Veränderung
Personalbestand per 31.12.	1.769	1.749	+20
Durchschnittlicher Bestand operativer Beschäftigter	1.756	1.759	-3
Fluktuationsrate	4,4 %	3,7 %	+0,7

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Ausgewählte Beschäftigtenzahlen

Eine Phase der Konsolidierung in den Vorjahren im Zuge eines effizienten Personalmanagements hat dazu geführt, dass der durchschnittliche Personalbestand 2017 erneut unter dem des Vorjahres geblieben ist. Die ergriffenen Maßnahmen der Vorjahre wurden auch 2017 konsequent weiterverfolgt. Das Erreichen der gesetzten Ziele erforderte wichtige Rekrutierungen in relevanten Bereichen, ohne die zukünftige Aufgaben nicht bewältigt werden können. Der Anstieg um 20 Beschäftigte zum Stichtag 31.12. erfolgte vor allem im letzten Quartal 2017. Dies hat unter anderem den Hintergrund, dass die Rekrutierungsabteilung in der Besetzung bereits geplanter Stellen sehr erfolgreich gearbeitet hat. Dieser Erfolg ist vor dem Hintergrund eines ausgeprägten Fachkräftemangels und wenig attraktiver Tarifstrukturen umso bemerkenswerter.

Die Fluktuationsrate von 4,4 % ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 Prozentpunkte gestiegen. Über die unterschiedlichen Fluktuationskategorien hinweg lässt sich, mit Ausnahme der auslaufenden Befristungen, keine signifikante Steigerung in den Einzelkategorien feststellen. Die Fluktuationsquote der HPA ist weiterhin auf einem sehr geringen, wenn auch leicht steigenden Niveau.

Personalstrategie

Im Jahr 2017 lag der Schwerpunkt des Unternehmens auf der Umsetzung und Anpassung der neuen Organisationsstruktur, die in den Projekten HPAnext und HPA[go] erarbeitet wurde. Die neue, funktional ausgerichtete Struktur der HPA hat eine Effizienzsteigerung sowie eine transparente Trennung von beihilferelevanten und nicht beihilferelevanten Bereichen zum Ziel. Die Verhandlungen mit den Interessenvertretungen der Beschäftigten wurden konstruktiv und erfolgreich durchgeführt. Durch die enge ganzheitliche Beratung der Führungskräfte und den Aufbau von Changekompetenz im Unternehmen konnte der Einsatz von externen Unternehmensberatern deutlich verringert und auf das notwendigste Maß beschränkt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Endverhandlung der neuen Entgeltordnung (EGO) mit dem Arbeitgeberverband Arbeitsrechtliche Vereinigung Hamburg e.V. (AVH) und den Gewerkschaften. Im Ergebnis beinhaltet die neue EGO die grundlegende Überarbei-

tung und Zusammenfassung der bislang geltenden Tätigkeitsmerkmale (BAT, Betriebslohntabelle und besondere Einzelfallregelungen) in einem Werk. Einige der bisherigen Tätigkeitsmerkmale wurden inhaltlich neu definiert, modifiziert, modernisiert oder aber auch ganz entfernt. Die neue EGO ist rückwirkend zum 01.01.2017 in Kraft getreten.

Ein weiterer strategischer Meilenstein für die HPA ist die Ausgestaltung des Projektes Fit4Future. Ziel dieses Projekts ist die Zukunftssicherung des Unternehmens. Der demographische Wandel und die veränderten Werthaltungen der jüngeren Generationen („Generation Y und Z“) führen zu einem Umbruch auf dem Arbeitsmarkt. Durch Analyse der demographischen Rahmendaten der HPA und relevanten personalstrategischen Impulse wurden die wesentlichen Handlungsfelder identifiziert. Im Jahr 2018 werden die ersten Themen umgesetzt. Darüber hinaus wird im ersten Quartal 2018 ein realistischer Zeitplan zur Umsetzung der weiteren Teilprojekte (u. a. Personalmarketing, Führungsinstrumente, Nachwuchssicherung, Fachkarrieren, Talentmanagement) erarbeitet und definiert.

Umweltstrategische Meilensteine

Die Landstromanlage in Altona nahm im April 2017 den regulären Betrieb auf. Durch die Vollversorgung der AIDA Sol mit erneuerbarem Strom während der Liegezeiten am Kreuzfahrtterminal Altona konnten 200 Tonnen CO₂ eingespart werden. Diese Maßnahme und die Versorgung der AIDAprima mit LNG (Flüssigerdgas) am Kreuzfahrtterminal Steinwerder unterstützen die Einhaltung der Ziele des Luftreinhalteplans der Freien und Hansestadt Hamburg.

Die HPA hat zudem die Erstellung der am 30. Juni 2017 beschlossenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Freien und Hansestadt Hamburg intensiv unterstützt und bringt verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in Hamburg ein. Für die Umsetzung dieser ambitionierten Projekte wurde eine Projektgruppe mit Beteiligung von BWVI, BUE, HPA und Stromnetz Hamburg gegründet.

Mit der lärmtechnischen Untersuchung von Container- und Kreuzfahrtschiffen im Rahmen der internationalen Projekte Green Cruise Port und Neptunes hat die HPA 2017 wichtige Grundlagen für die im Koalitionsvertrag geforderte Implementierung einer Lärmkomponente ins Hafengeld erarbeitet.

Die HPA-Tochter Flotte Hamburg GmbH & Co. KG wird künftig alle Ersatzbeschaffungen von Schiffen mit Abgasnachbehandlung ausrüsten. Vorgesehen ist, soweit möglich, eine Kombination von Rußpartikelfiltern und Stickoxiddkatalysatoren einzusetzen. Zudem werden Gespräche mit verschiedenen Anbietern über innovative Antriebstechnologien für die Ausstattung von Neubeschaffungen vorangetrieben. Als Folge eines Feldversuchs zur Nutzung des innovativen, umweltfreundlichen Kraftstoffs GTL (Gas-to-liquid) wurden im Jahr 2017 alle für die Flotte-Kunden HPA, Feuerwehr und LSBG eingesetzten Schiffe auf diesen Treibstoff umgestellt. Die von der Wasserschutzpolizei genutzten Schiffe folgen sukzessive. Neben technischen Lösungen wurde damit begonnen, Schiffsscrews im energieeffizienten Schiffsbetrieb zu schulen, mit dem Ziel einer deutlichen Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit einer Verringerung der Schadstoffemissionen.

Konsequente Ausrichtung im digitalen Zeitalter

Die Digitalisierung ist allgegenwärtig, umfassend und eines der wichtigsten Handlungsfelder der nächsten Jahre. Dementsprechend ist diese digitale Transformation auch eine der größten Herausforderungen für die globale Logistikbranche. Die HPA als Infrastrukturbetreiber eines der größten Seehäfen der Welt und Knoten in der Supply Chain ist sich dieser Herausforderung bewusst. Die in den vergangenen Jahren begonnenen

Digitalisierungsvorhaben sowie das smartPORT-Programm wurden konsequent vorangetrieben und neue Innovationsthemen angestoßen. Eines der vorrangigen Ziele aller Digitalisierungsvorhaben und insbesondere des smartPORT-Programms ist es, die Effizienz aller Verkehrsträger zu erhöhen sowie die logistischen und verkehrsrelevanten Prozesse des Hafens zu verbessern.

Die zunehmende Digitalisierung verändert die Ansprüche der Kunden und deren Erwartungshaltung an das Dienstleistungsangebot der HPA grundlegend. In Antizipation auf diese Veränderung wurde im Jahr 2017 im Zuge der Restrukturierung der HPA („HPAnext“) die Stabs Einheit „Chief Digital Officer“ (CDO) gegründet. Um Herausforderungen sowie Chancen der Digitalisierung für die HPA zu identifizieren, anzugehen und bestmöglich zu nutzen, hat die Stabs Einheit im ersten Halbjahr 2017 eine Digitalisierungsstrategie entwickelt. In dieser beschreibt die Einheit, wie neben der Umsetzung klassischer IT-Verfahren, digitale Produktstrategien gemeinsam mit den jeweiligen Fachbereichen erarbeitet werden und aussehen können.

Durch den technologischen Wandel und die gesellschaftlichen Entwicklungen entstehen neue Ansprüche an die Arbeit. Sie wird vernetzter, digitaler und flexibler. Wie die einzelnen neuen Arbeitswelten aussehen werden, ist noch offen. Um sich aber rechtzeitig und verstärkt mit der wichtigen Thematik auseinanderzusetzen, evaluierte die Stabs Einheit CDO im Geschäftsjahr 2017 den Einsatz neuer Kollaborations-Tools.

2017 wurde das smartPORT-Projekt PrePort Parkplatz in Moorfleet abgeschlossen, bei dem mittels Sensorik der Parkraum umgestaltet und noch effizienter genutzt werden kann. Aufgrund dieser stetig steigenden Anzahl an Sensoren und zukünftig auch Aktoren hat die HPA ein Konzept sowie eine Leistungsbeschreibung für eine Sensorik- bzw. „Internet of Things“-Plattform erstellt. Diese soll im Folgejahr ausgeschrieben und pilotiert werden. Ziel der HPA-weiten IoT-Plattform ist es, den Grundstein für eine strukturierte Datenbasis in der gesamten HPA aufzubauen und die Sensoren zentral zu managen. Diese Daten liefern zukünftig bisher nicht vorhandene Einblicke über beispielsweise Zustand, Auslastung und Belastung von Infrastrukturen und können so gezielt bei Investitionsentscheidungen unterstützen. Das wiederum hilft, den Verkehr im Hamburger Hafen zu optimieren.

Mit dem im Jahr 2017 abgeschlossenen smartPORT-Projekt Effektive Verkehrsermittlung (EVE) wurde zudem ein neuer digitaler Service in der HPA etabliert, der die Routenführung für die Verkehrsteilnehmer durch den Hafen optimiert und auch auf die durch Sensorik entstehenden Daten zurückgreift. Ein weiterer, auf Daten basierender Service ist das Projekt „Virtuelles Depot“, bei dem die Vergabe des Betriebs als Dienstleistermodell erfolgreich durchgeführt wurde.

Um weitere sinnvolle Geschäftsmodelle bzw. Mehrwertservices im Hafen zu identifizieren, initiierte die HPA den Dialogprozess mit anderen Hafenakteuren zu Digitalisierungsthemen im Hamburger Hafen. In den kommenden Jahren soll dieser Dialog intensiviert werden.

In Anbetracht der zukünftig noch stärker wirkenden Veränderungen auf Industrie, Logistik und Wertschöpfungsketten wurde die smartPORT-Strategie weiter internationalisiert. Neben dem stetigen digitalen Ausbau des Hamburger Hafens fördert und pflegt die global ausgelegte chainPORT-Initiative die Vernetzung führender Seehäfen weltweit.

Daneben engagierte sich die HPA erfolgreich hinsichtlich des ITS-Weltkongresses 2021 und unterstützte die Freie und Hansestadt Hamburg bei der Teilnahme an der Ausschreibung. Den Zuschlag für den Standort Deutschland mit Hamburg als Veranstaltungsort gab ERTICO (ITS Europe), Organisator des Weltkongresses, auf dem ITS Weltkongress in Montréal bekannt. So waren es unter anderem die Projekte „ROADS“

(Roadwork Administration and Decision System), das aus den beiden smartPORT-Projekten digitaler Touchtable und iBake der HPA hervorgegangen ist, sowie Green4Transport, bei dem die HPA die Projektleitung seit dem Start im zweiten Halbjahr 2017 übernommen hat, die die Jury überzeugen konnten.

Darüber hinaus setzte sich die HPA dafür ein, dass der Hamburger Hafen als Testfeld und Forschungslabor für den neuen Mobilfunkstandard 5G von der Europäischen Union auserkoren wurde. Gleich mehrere europäische Städte bewarben sich um die Fördergelder zur Erprobung des LTE-Nachfolgers – am Ende erhielten nur Venedig (Erforschung der touristischen Nutzung) und Hamburg (Erforschung der industriellen Nutzung im Projekt „5G Smart Sea Port“) den Zuschlag.

7. PROGNOSEBERICHT

Schwieriger werdendes Marktumfeld

Gemäß einer vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und von IHS Inc. im Jahr 2015 vorgelegten Prognose des Umschlagpotenzials kann für das Jahr 2030 im Hamburger Hafen mit einem Gesamtumschlag von 229,3 Mio. Tonnen sowie mit einem Containerumschlag von 18,1 Mio. TEU gerechnet werden. Diesen Zahlen liegt ein Szenario zugrunde, dem auf Basis der für möglich gehaltenen Wettbewerbs- und Außenhandelsentwicklungen zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit zugeordnet wurde. Dabei wurde berücksichtigt, dass bis 2020 mit einem relativ verhaltenen Wachstum zu rechnen ist. Gleichwohl ist inzwischen davon auszugehen, dass dieses Referenzszenario der Umschlagpotenzialprognose nicht mehr als das wahrscheinlichste Szenario angesehen werden kann. Derzeit bewegt sich der Containerumschlag knapp unterhalb des Prognosekorridors, der für den Hamburger Hafen im Jahr 2030 zu Umschlagswerten in der Bandbreite von 14,7 bis 22,2 Mio. TEU führen würde.

Begründet liegt dies zum einen darin, dass die Handelsentwicklung auf den für Hamburg bedeutendsten Relationen im China- und Russland-Verkehr deutlich unter den Erwartungen blieb, und zumindest für den besonders bedeutsamen chinesischen Markt muss aufgrund der neuen Entwicklungsstrategie Chinas auch weiterhin mit einer zunehmenden Lücke zwischen der ursprünglichen Prognose und der tatsächlichen Entwicklung gerechnet werden.

Zum zweiten leidet der Hamburger Hafen zunehmend unter Wettbewerbsnachteilen aufgrund der Verzögerungen bei der Fahrrinnenanpassung. Die in Verbindung mit der Schiffsgrößenentwicklung einhergehenden Restriktionen für die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens sind den Kunden nur noch schwer vermittelbar und führen dazu, dass bei weiterem Ausbleiben der Fahrrinnenanpassung auch in den kommenden Jahren mit Abwanderungen von Verkehren – insbesondere im Transshipment – an die Wettbewerbshäfen gerechnet werden müsste. Es besteht jedoch die realistische Chance, die eingetretenen Verluste von Marktanteilen innerhalb der Nordrange nach erfolgter Anpassung der Fahrrinne teilweise wieder aufzuholen.

Ein wesentlicher Grund für die schwierige Wettbewerbssituation des Hamburger Hafens ist auch in dem erfolgten Aufbau von Überkapazitäten in der Nordrange in Kombination mit den Reedereibeteiligungen an Terminals in den Wettbewerbshäfen in den letzten Jahren zu sehen. Diese Situation führt dazu, dass besonders die Häfen in Rotterdam und Antwerpen von den Reedereien bevorzugt angelaufen werden. So ist beispielsweise die in Hamburg ab Jahresmitte 2017 beobachtete Abnahme des Russland-Verkehrs möglicherweise Ergebnis einer Verlagerung von Umschlägen nach Rotterdam.

Hinzu kommt, dass weiterhin mit einer Zunahme von Direktverkehren zwischen Asien und den Ostseehäfen gerechnet werden sollte.

Weitere Faktoren eines zunehmenden Wettbewerbsdrucks, die zudem Auswirkungen auf die Entwicklung traditioneller Hinterlandbeziehungen haben können, sind die u. a. mit EU-Mitteln geförderten Ausbauprojekte der Schienenanbindung Rotterdams in das natürliche Hinterland des Hamburger Hafens, der weitere Ausbau des Danziger Hafens und die Perspektive einer zunehmenden Konkurrenz der gesamten Nordrange mit Häfen am Mittelmeer. In diesem Zusammenhang erfordert auch die chinesische „One Belt, One Road“-Initiative besondere Aufmerksamkeit seitens des Hamburger Hafens.

Die dynamische Konsolidierung der Reedereien, die sich in sehr kurzen Abständen zu immer größeren und engeren Allianzen vereinigen, scheint sich derzeit zwar etwas beruhigt zu haben, die bestehende und sich wohl fortsetzende Marktkonzentration kann aber weiterhin zu erheblichen Beeinflussungen der Anlaufpläne für die einzelnen Hafenstandorte führen. Dies kann für den Hamburger Hafen mit spürbaren Rückgängen verbunden sein, da Reedereibeteiligungen nur in geringfügigem Maße bestehen.

Die skizzierten Entwicklungen auf der Angebotsseite finden vor dem Hintergrund statt, dass die allgemeine weltwirtschaftliche Transportmengenentwicklung und die prognostizierten Warenströme in der Nordrange als Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2008 trotz des aktuell moderaten Mengenwachstums immer noch hinter den ursprünglichen mittelfristigen Prognosen zurückliegen. Immerhin zeigte der RWI/ISL-Containerumschlag-Index – ein Frühindikator der Entwicklung des internationalen Handels mit verarbeiteten Waren und damit auch der weltwirtschaftlichen Aktivität – mit einem saisonbereinigten Wert von 131,9 im Dezember 2017 für den weltweiten Boxenumschlag einen Anstieg um über 7 Punkte innerhalb von Monaten. Damit erreichte dieser Index ein neues Allzeithoch. Dies passt zu der sich aufhellenden Stimmung vieler maritimer Akteure.

Der IWF erwartet gemäß Prognose-Update im Januar 2018 für den Welthandel einen Anstieg um +4,7 % im Jahr 2017 und prognostiziert ein Wachstum von +4,6 % im Jahr 2018, nachdem der Vergleichswert für 2016 noch bei +2,5 % gelegen hatte. Die weltweite Konjunktur sieht der IWF derzeit in einem sich verstärkenden Aufschwung. Für das Weltwirtschaftswachstum, das im Jahr 2016 mit +3,2 % auf dem schwächsten Wert seit der globalen Krise stand, werden mit +3,7 % für 2017 und +3,9 % für das Jahr 2018 höhere Werte erwartet als in früheren Prognosen. Auch für den Euro-Raum erhöhte der IWF seine vorherigen Prognosewerte für das abgelaufene und das aktuelle Jahr. Nach +1,8 % in 2016 wird nun mit +2,4 % in 2017 und +2,2 % im Jahr 2018 gerechnet.

Für China, das wichtigste Partnerland des Hamburger Hafens, erwartet der IWF ein Wachstum des BIP von +6,8 % im Jahr 2017. Für das aktuelle Jahr wird ein Anstieg um +6,6 % prognostiziert. Dieses deutliche Wachstum muss allerdings vor dem Hintergrund, dass die chinesische Wirtschaft über viele Jahre mit zweistelligen Zuwachsraten gewachsen ist, hinsichtlich eines Transportmengenwachstums zurückhaltend bewertet werden. Dies gilt umso mehr, da der Außenhandel Chinas weiterhin wenig zum Anstieg des BIP beiträgt. Das Wachstum in China wird vielmehr – wie erwähnt – bestimmt von einer neuen Entwicklungsstrategie und damit getragen von einem binnenwirtschaftlich orientierten Umbau der chinesischen Wirtschaft. Zudem wandern weiterhin Teile der chinesischen Produktion für den Weltmarkt wegen steigender Löhne in China in andere Billiglohnländer ab.

Das Jahr 2018 bietet einerseits ein weltwirtschaftliches Umfeld, das von der Erwartung sich leicht erhöhender Wachstumsraten geprägt ist. Andererseits steht es für den Hamburger Hafen im Zeichen der skizzierten Verschärfungen des Wettbewerbs. Hinzu kommt, dass mit China der wichtigste Handelspartner Hamburgs trotz besserer Aussichten weiterhin nicht die aus früheren Jahren gewohnten Wachstumsraten im Außenhandel bieten wird. Bisher kann der Hamburger Hafen deshalb von positiven Anzeichen im Gesamtmarkt kaum profitieren.

In den nächsten Jahren geht es vor allem darum, auf den Wachstumspfad früherer Jahre zurückzukehren. Für den Hamburger Hafen sollten deshalb alle Aktivitäten weiterhin darauf ausgerichtet sein, in einem schwieriger werdenden Marktumfeld die Wett-

bewerbsfähigkeit zu sichern und weiter zu stärken. Dazu gehören, neben der dringend benötigten Fahrrinnenanpassung und der laufenden Gewährleistung der Solltiefen im Hamburger Hafen durch eine der Sedimentation angepasste Wassertiefeninstandhaltung, hoch effiziente Terminals und stabile infrastrukturelle Rahmenbedingungen sowie die weitere Digitalisierung der logistischen Prozessketten. Um für den Hamburger Hafen kontinuierliches Wachstum zu ermöglichen, muss in den nächsten Jahren die Infrastruktur zu Land und zu Wasser weiterhin zeitgerecht instandgesetzt und ihre Nutzung durch intelligente Steuerung optimiert werden. Darüber hinaus müssen Ausbauminvestitionen, insbesondere die Schaffung weiterer Großschiffsliegeplätze, verfolgt werden, um sicherzustellen, dass die künftig benötigte Leistungsfähigkeit für die mittelfristig zu erwartenden Umschlags- und Verkehrsmengen vorhanden sein wird. Diese Aufgaben werden auch im Jahr 2018 und den folgenden Jahren erhebliche finanzielle Anstrengungen und den Einsatz kompetenter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfordern.

Wirtschaftsplanung für das kommende Jahr

Aufgrund der weiterhin zurückhaltenden Wachstumserwartungen für den Hamburger Hafen werden die Erlöse im Wirtschaftsplan 2018 weitestgehend auf Vorjahresniveau geplant. Die Planung der Mieterlöse zeigt weiterhin eine positive Entwicklung. Sie ist insbesondere durch die Berücksichtigung neuer Mietverträge und genereller Mietpreisfortschreibungen begründet. Zudem werden die Dienstleistungserlöse gegenüber der neu gegründeten Flotte Hamburg GmbH & Co. KG erstmalig ganzjährig in den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Der betriebliche Aufwand im Jahr 2018 wird mit einer restriktiven Steigerungsrate für Preis- und Inflationsanpassungen von 1,5 % geplant und der Personalaufwand mit angenommenen Tarif- und Strukturanpassungen von 3,0 %. Die Pensionsaufwendungen werden entsprechend der BDO Prognose berücksichtigt.

Der geplante Jahresfehlbetrag beträgt 109,4 Mio. EUR und ist durch eine strukturelle Unterfinanzierung im Geschäftsfeld Public begründet. Das Geschäftsfeld Commercial erzielt im Planungswerk ein knapp positives Ergebnis. Die deutliche Verschlechterung der Ergebnislage gegenüber dem Vorjahr ist zum einen durch einen Struktureffekt bedingt – im Jahr 2018 wird die HPA nur noch 10 Mio. EUR (2017: 36 Mio. EUR) des Betriebszuschusses als Zuwendung erhalten. Die Differenz wird der Kapitalrücklage zugeführt. Weitere Belastungen ergeben sich insbesondere im Personalaufwand (+8,5 Mio. EUR) und aus dem Zinsergebnis (+8,9 Mio. EUR).

Die gestiegenen Personalaufwendungen resultieren aus Tarifsteigerungen sowie aus der Belastung aus Pensionen. Der höhere Zinsaufwand beruht ebenfalls vor allem auf Pensionslasten gemäß der BDO-Prognose sowie auf steigenden Fremdkapitalzinsen, die auf die Fortführung der Ersatz- und Ausbauminvestitionen, insbesondere bei der Hafenbahn und im Bereich Immobilien, zurückzuführen sind.

Derzeit ist es nicht möglich, die Kostensteigerungen durch entsprechende Erlössteigerungen aufzufangen, da sich zum einen die aktuelle Marktsituation weiterhin als schwierig darstellt und zum anderen langfristige Verträge den Handlungsspielraum deutlich einschränken. Durch das herausfordernde Markt- und Wettbewerbsumfeld sind teilweise Zugeständnisse auf der Umsatzseite (z. B. Kappungsgrenze) hinzunehmen und kostenintensive Ausbauaktivitäten erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens langfristig zu erhalten.

Im Jahr 2018 sollen mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 213 Mio. EUR der Ausbau und die Entwicklung des Hamburger Hafens sowie die Grundinstandsetzung und Erneuerung der bestehenden Infrastrukturanlagen weiter vorangetrieben werden. Davon werden 86 Mio. EUR bezuschusst und 127 Mio. EUR von der HPA finanziert.

8. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Ziele und Strategie des Risiko- und Chancenmanagement

Das Risiko- und Chancen-Management (RCM) ist ein wichtiges Element zur erfolgreichen Unternehmenssteuerung. Das Management der HPA berücksichtigt sämtliche relevanten Risiken und Chancen, die sich im Sinne des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ergeben können. Dies wird sichergestellt, indem ein Risiko- und Chancen-Managementsystem als Instrument der Unternehmenssteuerung etabliert ist. Zu den bedeutenden Zielen des RCM gehören die Sicherstellung einer effizienten Aufgabenwahrnehmung gemäß dem Gesetz über die HPA und die Einhaltung der Wirtschaftsplanung durch risikobewusste Entscheidungen. Diese beziehen gerade auch die Möglichkeit der mit der Inkaufnahme des Risikos verbundenen Chancennutzung ein sowie die Begrenzung der Risiken auf ein akzeptables Niveau bei möglichst geringen Kosten. Das Ziel besteht dabei ausdrücklich nicht in der Vermeidung aller potenziellen Risiken, sondern darin, Handlungsspielräume zu schaffen, die ein bewusstes Eingehen von Risiken aufgrund der Kenntnis von Risikoursachen und Wirkungszusammenhängen ermöglicht. Im Ergebnis soll erreicht werden, dass potenziell wesentliche bzw. bestandsgefährdende Bedrohungen aus Risiken ebenso wie ein mögliches Versäumen von Chancen rechtzeitig erkannt und geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden, um dadurch das Unternehmensergebnis insgesamt zu verbessern. Wesentliche Informationen zum Risiko- und Chancen-Management der HPA sind in einem entsprechenden Handbuch festgehalten. Das beinhaltet die rechtlichen Rahmenbedingungen, die Verantwortlichen und die am Risikomanagement-Prozess direkt Beteiligten inklusive deren Aufgabenbeschreibung. Das Handbuch sowie weitere Informationen sind für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HPA im Intranet verfügbar.

Die Interne Revision überwacht die Funktionsfähigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Wirksamkeit und Transparenz des Risiko- und Chancen-Managements für die HPA.

9. CHANCEN

Erlössteigerung

Die HPA verfolgt das Ziel, den Hafen Hamburg bedarfsgerecht weiterzuentwickeln, um die in aktuellen Prognosen aufgezeigten Potenziale zu nutzen. Damit fortlaufend Trends und Entwicklungen identifiziert und abgebildet werden können, gehört es zur permanenten Aufgabe, die erstellten Prognosen zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren. Durch diese stetige Marktbeobachtung und weltweite Trends sowie durch regelmäßige Gespräche mit Hafennutzern werden Maßnahmen zur strategischen Ausrichtung des Hafens kontinuierlich angepasst und optimiert. So besteht die Chance, die Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens zu verbessern. Zusätzliche Marktanteile könnten gewonnen werden, wodurch höhere Einnahmen für die HPA möglich wären.

Fahrrinnenanpassung

Nach einer Heilung der vom Bundesverwaltungsgericht erkannten Mängel kann mit der Realisierung des Fahrrinnenausbaus begonnen werden. Die Projektteams der HPA arbeiten mit Hochdruck an einem weiteren Planergänzungsantrag, der in einem Planergänzungsverfahren mit entsprechender Beteiligung der Öffentlichkeit von den Planfeststellungsbehörden der Freien und Hansestadt Hamburg und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes genehmigt werden muss. Nach Erlass des Planergänzungsbeschlusses können die Bauarbeiten unverzüglich beginnen. Durch den Fahrrinnenausbau wird gewährleistet, dass die weltweit größten Containerschiffe den Hafen zu wirtschaftlich attraktiven Bedingungen bedienen können. Das Umschlagsvolumen kann so deutlich gesteigert werden.

Digitaler Wandel

Der digitale Wandel bietet enorme Chancen für die Weiterentwicklung der HPA und des Hamburger Hafens. Mit der im Jahr 2014 gestarteten strategischen Initiative „smartPORT“ hat die HPA begonnen, die Digitalisierung im Hamburger Hafen verstärkt voranzutreiben. Von der Ideenfindung über die Konzeption bis zur Entwicklung und Umsetzung der Prototypen werden Forschungs- und Entwicklungsgelder zur Verfügung gestellt. Danach wird entschieden, ob die Prototypen für die Effizienzsteigerung im Unternehmen tauglich sind oder ob auf Basis der Prototypen ein neues Geschäftsmodell innerhalb der HPA oder mit Unternehmenspartnern aus dem Hafen aufgestellt werden kann.

Die rasante technologische Entwicklung im Zusammenhang mit der Digitalisierung und die Bewertung vorhandener Prozesse im Unternehmen unter dem Einfluss jener Technologien erlaubt es, die Effizienz der HPA einerseits stark zu erhöhen und andererseits über die Grenzen der HPA hinaus neu zu orchestrieren. Dadurch wird es in Zukunft möglich werden, digitale Geschäftsmodelle zu erschließen.

10. RISIKEN

Die nachfolgend aufgeführten Risiken wurden im Rahmen der RCM-Inventuren als für die HPA wesentlich identifiziert. Diese können einen erheblichen Einfluss auf Geschäftstätigkeit, Finanz- und Ertragslage oder Reputation der HPA haben.

Entwicklung der Terminalkapazitäten in Nordwesteuropa

Die realisierten sowie geplanten Terminalausbauten an der nordwesteuropäischen Küste führen bei einer gedämpften Entwicklung des Welthandels in den nächsten Jahren zu einem deutlichen Überangebot landseitiger Umschlagskapazitäten. Diese neue Situation führt zu einer deutlichen Verschärfung des Wettbewerbs zwischen den Nordrange-Häfen. Sollte es dem Hamburger Hafen nicht gelingen, diese Herausforderungen für sich zu meistern, besteht das Risiko, dass weitere Marktanteile verloren gehen und dadurch der Preisdruck auf wesentliche Umsatzerlöse der HPA zunehmen wird. Dem Risiko kann nur durch gemeinsame Anstrengungen aller im Hafen beteiligten Stakeholder begegnet werden.

Fahrrinnenanpassung

Der bisherige Projektverlauf der Fahrrinnenanpassung der Elbe ist durch fortwährende Gegenwehr von Interessensverbänden und anhängigen Klageverfahren gezeichnet. Die dadurch eintretende Verzögerung könnte zu Umschlags- und Umsatzeinbußen sowie dem Imageverlust des Hamburger Hafens und somit auch zu Einnahmeverlusten für die HPA führen. Neben den Tiefgangsrestriktionen verschärft die aktuelle Schiffsbreitenentwicklung die Befahrungsrestriktionen auf der Elbe und führt aufgrund der höheren Anzahl breiterer Schiffe zu einer deutlichen Verschlechterung der Zufahrtsbedingungen zum Hamburger Hafen. Auch wenn derzeit keine Klageverfahren gegen den Fahrrinenausbau beim Bundesverwaltungsgericht mehr anhängig sind und ein Abschluss des Planergänzungsverfahrens als Voraussetzung für den Baubeginn im Verlauf des Jahres absehbar ist, kann doch nicht ausgeschlossen werden, dass auch gegen diesen Planergänzungsbeschluss noch einmal geklagt wird. Auch wenn die Einschätzung heute besteht, dass nicht mehr davon auszugehen ist, dass das Gesamtverfahren nach dem Urteil am 9. Februar 2017 gestoppt wird, so können die Klagen erneut zu Verzögerungen führen, die sich nachteilig auf die Wettbewerbssituation des Hafens auswirken.

Schiffsgrößenentwicklung

In vielen Flottensegmenten ist in den vergangenen Jahren ein überdurchschnittlicher Anstieg bei Schiffen der oberen Größenklassen festzustellen. Mit zunehmenden Schiffsgrößen nimmt auch die Bedeutung der genannten Restriktionen für die Wettbewerbsposition des Hafens Hamburg und deren Auswirkungen auf die HPA zu. Durch

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

Infrastruktur

Die technischen Risiken liegen insbesondere in der zeitgerechten Sicherstellung der Verfügbarkeit vorhandener Infrastrukturanlagen und im Bereitstellen neuer Infrastrukturanlagen, die für zukünftige Verkehrszahlen erforderlich sein werden. Nur durch ein optimales Instandhaltungs- und Projektmanagement ist die HPA in der Lage, diese Aufgaben zu bewältigen. Insbesondere führen die steigenden Verkehrsmengen sowie die durch die Großcontainerschiffe verursachten Verkehrsspitzen zu einer besonderen Herausforderung bei den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Um das zukünftige Verkehrsmengenwachstum störungsfrei bewältigen zu können, wird es erforderlich sein, neben den Infrastrukturinvestitionen auch in die Digitalisierung von Verkehrsprozessabläufen (Fortführung des Programms smartPORT logistics) zu investieren.

Finanzierung

Der Wirtschaftsplan 2018 berücksichtigt eine Mittelzuführung entsprechend der Haushaltsvorgaben mit der entsprechenden Aufteilung in investiv (124 Mio. EUR), Zuführung zur Kapitalrücklage (40 Mio. EUR) und konsumtiv (25 Mio. EUR).

Die seit der Umstrukturierung im Jahr 2017 erstmals transparent dargestellten Geschäftsmodelle zeigen deutlich, dass die Verlustsituation der HPA auf eine strukturelle Unterfinanzierung des öffentlichen Geschäftsmodells zurückzuführen ist. Der kommerzielle Bereich ist derzeit in der Lage, das laufende Geschäft inklusive der Ersatzinvestitionen und der heute geplanten Projekte selbstständig ohne öffentliche Zuschüsse zu finanzieren und ein positives Spartenergebnis für das Jahr 2018 zu erwirtschaften.

Auf der Basis dieser geschaffenen Transparenz werden derzeit die notwendigen Entscheidungen im Zuge der Haushaltsaufstellung zu treffen sein, um das strukturelle Defizit zu beseitigen. Großprojekte, wie z.B. die Fahrrinnenanpassung oder die Westererweiterung, bedürfen noch zusätzlicher tragfähiger Finanzierungsmodelle, um letztendlich erfolgreich umgesetzt werden zu können.

Sedimentation

Der reibungslose Betrieb des Hamburger Hafens hängt in hohem Maße davon ab, ob ausreichende Wassertiefen für eine verlässliche seeseitige Zugänglichkeit vorhanden sind. Dabei spielt neben der erfolgreichen Umsetzung der geplanten Fahrrinnenanpassung für die tideabhängige Fahrt mit Tiefgängen bis zu 14,5 m insbesondere die regel-

mäßig erforderliche Wassertiefenunterhaltung eine entscheidende Rolle. Die natürliche Sedimentation aus dem Oberlauf der Elbe und der Nordsee führt zu Eintreibungen, die durch regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen entfernt werden müssen. Die Sedimentation weist eine hohe natürliche Schwankungsbreite auf. Entscheidender Faktor für den Umfang der Sedimentation im Hamburger Hafen ist der Oberwasserzufluss aus dem Einzugsgebiet der Elbe. Er sorgt für eine Spülwirkung des Ebbstroms, der Sedimente auf natürliche Weise aus dem Hamburger Hafen austragen kann. Die Sicherstellung einer ganzjährigen Verbringungsmöglichkeit der Sedimente ist existenzielle Voraussetzung, um die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens sicherstellen zu können. Die heutige Möglichkeit der Verbringung zur sogenannten Tonne E3 in der Nordsee muss verlängert und weitere Optionen, wie z.B. die Verbringung in die AWZ Zone, müssen gesichert werden.

Die noch immer vorhandene Schadstoffbelastung der Elbsedimente stellt eine weitere Herausforderung für den Umgang mit Hamburger Baggergut dar. Gemeinsam mit der Hamburger Umweltbehörde betreibt die HPA das Projekt ELSA: „Schadstoffsanierung Elbesedimente“. Mit diesem Projekt sollen unter anderem konkrete Maßnahmen zur quellnahen Sanierung von Sedimentaltlasten im Einzugsgebiet der Elbe finanziell unterstützt werden. Zudem leistet Hamburg mit seinem Engagement im Bereich der Landbehandlung und -entsorgung von Sedimenten seit Mitte der 1990er Jahre einen wichtigen Beitrag für die Schadstoffentfrachtung der Elbe. Für die Entsorgung von höher belastetem Baggergut, das nicht im Gewässer umgelagert werden kann, stehen derzeit zwei Deponien auf Hamburger Landesgebiet zur Verfügung.

Finanzinstrumente

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

Gesamtbild der Risikolage

Die Gesamteinschätzung der Risikolage hat sich im Vergleich zum Vorjahr leicht verschlechtert. Hierfür maßgeblich verantwortlich ist die weiterhin ausstehende Beseitigung der strukturellen Unterfinanzierung des Geschäftsfeldes Public. Darauf wird seitens der Geschäftsführung ausdrücklich hingewiesen.

Hamburg, im Juni 2018

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Matthias Grabe
Geschäftsführer

ZAHLEN

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Gewinn-und-Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017, Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	31.12.2017	31.12.2016
1. Umsatzerlöse	192.086.593,08	184.826.976,73
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	11.498.178,59	12.561.953,27
3. Sonstige betriebliche Erträge	130.141.686,70	183.346.913,41
	333.726.458,37	380.735.843,41
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für RHB und bezogene Waren	9.196.837,08	9.652.859,27
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	136.189.164,84	155.447.825,18
	145.386.001,92	165.100.684,45
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	93.655.705,83	92.014.720,32
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	23.032.751,97	18.144.424,67
	116.688.457,80	110.159.144,99
6. Abschreibungen	49.443.209,28	47.741.040,73
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	53.665.809,95	78.040.877,85
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8.913.659,92	5.563.666,29
9. Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,00	0,00
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	33.442.867,07	16.679.826,43
11. Ergebnis nach Steuern	-55.986.227,73	-31.422.064,75
12. Sonstige Steuern	6.505.698,65	6.318.395,83
13. Jahresfehlbetrag	-62.491.926,38	-37.740.460,58
14. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-23.410.940,30	-6.591.184,86
15. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	11.967.130,43	20.920.705,14
16. Bilanzverlust	-73.935.736,25	-23.410.940,30

ZAHLEN

Bilanz

Bilanz zum 31. Dezember 2017, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

AKTIVA

In EUR	31.12.2017	31.12.2016
A Anlagevermögen		
I Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	16.674.181,91	16.628.578,11
2. Geleistete Anzahlungen auf immaterielle WG	3.295.871,89	3.614.709,76
	19.970.053,80	20.243.287,87
II Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.208.631.237,41	1.083.233.208,91
2. Technische Anlagen und Maschinen	334.328.935,72	323.954.761,37
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.632.106,45	43.491.374,96
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	263.666.961,73	322.665.382,00
	1.819.259.241,31	1.773.344.727,24
III Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	13.716.781,52	826.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	26.097.853,64	0,00
3. Beteiligungen	17.503,00	17.503,00
	39.832.138,16	843.503,00
	1.879.061.433,27	1.794.431.518,11
B Umlaufvermögen		
I Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.592.207,54	2.587.020,47
II Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.991.734,83	6.051.630,69
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	219.318.595,15	236.905.570,55
3. Sonstige Vermögensgegenstände	29.944.691,86	26.801.813,80
	256.255.021,84	269.759.015,04
III Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	5.479.993,42	441.231,94
	264.327.222,80	272.787.267,45
C Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	1.332.533,26	1.366.864,94
	2.144.721.189,33	2.068.585.650,50

PASSIVA

In EUR	31.12.2017	31.12.2016
A Eigenkapital		
I Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II Kapitalrücklage	889.201.365,74	883.283.249,54
III Bilanzverlust	-73.935.736,25	-23.410.940,30
	965.265.629,49	1.009.872.309,24
B Sonderposten Passiva		
Sonderposten aus Investitionszuschüssen	440.544.521,30	442.048.615,72
	440.544.521,30	442.048.615,72
C Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	249.490.865,59	223.327.660,59
2. Steuerrückstellungen	0,00	0,00
3. Sonstige Rückstellungen	103.430.162,82	103.209.217,60
	352.921.028,41	326.536.878,19
D Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	321.060.777,87	249.836.025,65
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	11.800,00	11.800,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.007.648,93	12.835.240,48
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	35.614.599,40	3.570.894,51
5. Sonstige Verbindlichkeiten	11.087.153,46	19.316.099,82
	381.781.979,66	285.570.060,46
E Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	4.208.030,47	4.557.786,89
	2.144.721.189,33	2.068.585.650,50

ZAHLEN

Anlagenspiegel

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017, Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	Anschaffungs- oder Herstellungskosten					Stand 31.12.2017
	Stand 01.01.2017	Zugänge	Abgänge	Abgänge an Flotte GmbH & Co. KG	Umbuchungen	
I Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	61.487.704,97	2.805.706,61	0,00	0,00	3.455.055,32	67.748.466,90
2. Geleistete Anzahlungen	3.614.709,76	2.460.644,46	0,00	0,00	-2.779.482,33	3.295.871,89
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	65.102.414,73	5.266.351,07	0,00	0,00	675.572,99	71.044.338,79
II Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.137.116.643,85	27.771.259,90	2.220.539,41	31.168,00	108.541.046,27	1.271.177.242,61
2. Technische Anlagen und Maschinen	592.561.260,51	21.153.883,52	3.117.978,04	450.089,19	18.104.803,82	628.251.880,62
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	81.650.817,40	4.800.442,85	2.121.393,81	44.168.872,32	5.339.565,41	45.500.559,53
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau ^{1) 2)}	322.665.382,00	74.978.526,14	1.188.154,58	127.803,34	-132.660.988,49	263.666.961,73
Summe Sachanlagen	2.133.994.103,76	128.704.112,41	8.648.065,84	44.777.932,85	-675.572,99	2.208.596.644,49
III Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	826.000,00	12.890.781,52	0,00	0,00	0,00	13.716.781,52
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	26.097.853,64	0,00	0,00	0,00	26.097.853,64
3. Beteiligungen	42.268,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42.268,00
Summe Finanzanlagen	868.268,00	38.988.635,16	0,00	0,00	0,00	39.856.903,16
Summe Anlagevermögen	2.199.964.786,49	172.959.098,64	8.648.065,84	44.777.932,85	0,00	2.319.497.886,44

¹⁾ Davon 64.598,00 EUR Zugänge Fremdkapitalzinsen.

²⁾ Davon 34.784,38 EUR Abgänge Umgliederungen in das Umlaufvermögen.

Stand 01.01.2017	laufendes Geschäftsjahr	Abschreibungen			Stand 31.12.2017	Buchwert 31.12.2017	Buchwert 31.12.2016
		Abgänge	Abgänge an Flotte GmbH & Co. KG	Umbuchungen			
44.859.126,86	6.215.158,13	0,00	0,00	0,00	51.074.284,99	16.674.181,91	16.628.578,11
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.295.871,89	3.614.709,76
44.859.126,86	6.215.158,13	0,00	0,00	0,00	51.074.284,99	19.970.053,80	20.243.287,87
53.883.434,94	10.078.868,14	1.404.504,88	11.793,00	0,00	62.546.005,20	1.208.631.237,41	1.083.233.208,91
268.606.499,14	28.062.191,23	2.446.517,70	299.227,77	0,00	293.922.944,90	334.328.935,72	323.954.761,37
38.159.442,44	5.086.991,78	2.042.457,59	8.335.523,55	0,00	32.868.453,08	12.632.106,45	43.491.374,96
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	263.666.961,73	322.665.382,00
360.649.376,52	43.228.051,15	5.893.480,17	8.646.544,32	0,00	389.337.403,18	1.819.259.241,31	1.773.344.727,24
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13.716.781,52	826.000,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	26.097.853,64	0,00
24.765,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.765,00	17.503,00	17.503,00
24.765,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.765,00	39.832.138,16	843.503,00
405.533.268,38	49.443.209,28	5.893.480,17	8.646.544,32	0,00	440.436.453,17	1.879.061.433,27	1.794.431.518,11

SONSTIGE ANGABEN

Anhang

Anhang zum Jahresabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017

1. GRUNDLAGEN

Der Jahresabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, (HPA) wurde gemäß § 13 Abs. 2 des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority (HPAG) aufgestellt. Die Aufstellung erfolgte nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften, soweit die weiteren Vorschriften des HPAG einer Anwendung der handelsrechtlichen Vorschriften nicht entgegenstehen. Im Berichtsjahr wurden die durch das Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG) geänderten Vorschriften des HGB erstmals angewendet. Die Änderungen betreffen insbesondere die Anwendung des geänderten Gliederungsschemas für die Gewinn- und Verlust-Rechnung sowie Umgliederungen der Posten „Sonstige betriebliche Erträge“ in die Umsatzerlöse, „Außerordentliche Erträge“ in die sonstigen betrieblichen Erträge sowie „Außerordentliche Aufwendungen“ in die sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Die Umgliederungen wurden unter Anpassung der jeweiligen Vorjahreszahlen vorgenommen. Im Übrigen entsprechen Darstellung und Gliederung des Jahresabschlusses den Vorjahresgrundsätzen.

Ansatz und Bewertung des Jahresabschlusses entsprechen den Vorjahresgrundsätzen mit Ausnahme der vorgenommenen Bewertungsänderungen bei den Pensionsrückstellungen.

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

2. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend planmäßig linear abgeschrieben. Hierbei liegen die Nutzungsdauern zwischen 3 und 5 Jahren. Die HPA hat keine selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenstände aktiviert.

Sachanlagen werden grundsätzlich zu Anschaffungs- und Herstellungskosten und, sofern sie der Abnutzung unterliegen, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen bewertet.

Die Nutzungsdauern liegen zwischen 3 (Hardware) und 75 Jahren (Eisenbahnbrücken aus Stahl). Bei voraussichtlich dauernden Wertminderungen werden außerplanmäßig Abschreibungen vorgenommen. Fremdkapitalzinsen gemäß § 255 Abs. 3 Satz 2 HGB sind lediglich in die bisher angefallenen Herstellungskosten des Projekts „Kaimauer Norderweiterung Altenwerder-Nord“ einbezogen worden.

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

Geringwertige Anlagegegenstände bis 150 EUR Anschaffungskosten werden ab dem 1. Januar 2008 im Jahr des Zugangs sofort abgeschrieben. Für Vermögensgegenstände mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten zwischen 150 EUR und 1.000 EUR, die nach dem 31. Dezember 2007 zugegangen sind, wird ein Sammelposten gebildet, der jährlich mit 20 % linear abgeschrieben wird.

Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten bewertet.

Die unter den Vorräten ausgewiesenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden zu Anschaffungskosten oder den niedrigeren Tageswerten (Niederstwert) bewertet. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nominalwert bzw. zum Barwert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet. Liquide Mittel sind zum Nennwert bewertet worden.

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

Bei der Festlegung des laufzeitkongruenten Rechnungszinssatzes wird in Anwendung des Wahlrechts nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB bei der Abzinsung pauschal eine durchschnittliche Restlaufzeit von 15 Jahren unterstellt. Der zum Abschlussstichtag verwendete Rechnungszinssatz beträgt 3,68 %.

Der Rechnungszinssatz basiert auch im Jahre 2017 – entsprechend der gesetzlichen Regelung in § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB – auf dem von der Deutschen Bundesbank ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre in Höhe von 3,68 % (im Vorjahr: durchschnittlicher Marktzinssatz in Höhe von 4,01 %).

Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre ergibt sich zum 31. Dezember 2017 im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre (2,80 %) eine Verminderung der Rückstellung für Pensionen (Bewertungsänderung) in Höhe von 38.740 TEUR. Analog dazu vermindert sich die korrespondierende Forderung gegen die FHH durch die Verwendung des durchschnittlichen Marktzinssatzes der vergangenen zehn Jahre gegenüber der Verwendung des durchschnittlichen Marktzinssatzes der vergangenen sieben Jahre um 11.213 TEUR.

Sonstige Rückstellungen werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags passiviert. Die Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläen sind nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet worden. Die Aufstockungsbeträge der Altersteilzeitvereinbarungen haben Abfindungscharakter. Bei Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt und eine Abzinsung auf den Bilanzstichtag vorgenommen. Als Abzinsungssätze werden die den Restlaufzeiten der Rückstellungen entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre verwendet, wie sie von der Deutschen Bundesbank gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung monatlich ermittelt und bekanntgegeben werden.

Eine Aufwandsrückstellung nach § 249 Abs. 2 HGB a.F. in Höhe von insgesamt 5.000 TEUR wurde gemäß Art. 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB beibehalten.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

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

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

3. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

Anlagevermögen

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

Die Finanzanlagen beinhalten Anteile an folgenden verbundenen Unternehmen:

CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (TEVG)

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25 TEUR, von dem 100 % von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2017 beträgt 28 TEUR (27 TEUR*), der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 beträgt 1 TEUR (1 TEUR*).

CGH Terminaleigentums-gesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg (TEG)

Alleinige Kommanditistin seit Übernahme der Anteile der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) per 01.01.2017 ist die HPA mit einer Kommanditeinlage von 14.100 TEUR, von der 100 TEUR bisher eingezahlt worden sind.

Komplementärin ist die TEVG, ohne am Vermögen der Gesellschaft beteiligt zu sein. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2017 beträgt -710 TEUR (-2.120 TEUR*), der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 beträgt 322 TEUR (- 240 TEUR*).

CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, Hamburg (CGH)

Vom Stammkapital der Gesellschaft in Höhe von 100 TEUR hat die HPA einen Anteil von 100 % übernommen. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2017 beträgt 380 TEUR (- 65 TEUR*), der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 beträgt 445 TEUR (- 534 TEUR*).

Flotte Hamburg Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (FLHV)

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25 TEUR, von dem 100 % von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2017 beträgt 27 TEUR (0 TEUR*), der Überschuss des Rumpfgeschäftsjahres vom 1. Juli bis 31. Dezember 2017 beträgt 2 TEUR (0 TEUR*).

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

Kommanditistin ist die HPA mit einer Kommanditeinlage von 100 TEUR. Komplementärin ist die FLHV, ohne am Vermögen der Gesellschaft beteiligt zu sein. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2017 beträgt 13.109 TEUR (0 TEUR*), der Überschuss des Rumpfgeschäftsjahres vom 1. Juli bis 31. Dezember 2017 beträgt 292 TEUR (0 TEUR*).

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In TEUR	31.12.2017	31.12.2016
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.992	6.052
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	219.318	236.905
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	206.577	204.253
Sonstige Vermögensgegenstände	29.945	26.802
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	256.255	269.759
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	206.577	204.253

Der Bilanzposten Forderungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen enthält mit 101.621 TEUR (120.205 TEUR*) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie mit 117.698 TEUR (116.700 TEUR*) sonstige Forderungen. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen sind 95.521 TEUR (95.620 TEUR*) abgezinste Forderungen aus der langfristigen Vermietung von vier Kaimauern enthalten. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betragen 0 TEUR (2.277 TEUR*).

Eigenkapital

In TEUR	31.12.2017	31.12.2016
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	889.201	883.283
davon Kapitaleinlage	17.885	7
davon Kapitalentnahme	-11.967	-20.921
Bilanzverlust	-73.936	-23.411
davon aus Jahresergebnis	-62.492	-37.741
davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	11.967	20.921
Eigenkapital	965.265	1.009.872

* Vergleichszahlen aus dem Vorjahr.

Aus der Kapitalrücklage sind 11.967 TEUR entnommen worden, davon 2.566 TEUR für laufende Aufwendungen und 9.401 TEUR für Abschreibungen und Abgänge von aus der „HHLA-Milliarde“ finanziertem Anlagevermögen. Bei den Einlagen handelt es sich um 15.202 TEUR Kapitalstärkung und 2.683 TEUR Schiffe der Polizei, Feuerwehr und des LSBG zur Verwendung in der FLH.

Sonderposten aus Investitionszuschüssen

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

Rückstellungen

In TEUR	31.12.2017	31.12.2016
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	249.491	223.328
Steuerrückstellungen	0	0
Rückstellungen für den Personalbereich	12.609	13.606
Andere sonstige Rückstellungen	90.821	89.603
davon für ausstehende Rechnungen	19.104	16.190
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	3.462	3.462
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	33.673	31.049
davon für Risikovorsorge Hamburger Aluminium-Werke	5.000	5.000
davon Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	24.536	29.217
Gesamtbetrag der Rückstellungen	352.921	326.537

Für die Pensionsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Dabei wurde ein Zinssatz von 3,68 % sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0 % zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0 % für Arbeiter/Angestellte und 2,0 % für Beamte. Es wurden die Sterbetafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der letzten 10 Jahre lt. Bundesbank angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

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

Die Rückstellung für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut besteht aus einer langfristigen Nachsorgeverpflichtung für die Schlickdeponien der HPA (33.673 TEUR).

Die Rückstellung für Risikovorsorge Hamburger Aluminium-Werke (HAW) wurde für Bodenverunreinigungen des seinerzeit an die HAW vermieteten Grund und Bodens gebildet (5.000 TEUR).

Verbindlichkeiten

In TEUR	31.12.2017	31.12.2016
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	321.061	249.836
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	23.560	16.557
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	114.665	104.870
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	182.836	128.409
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	12	12
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	12	12
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.008	12.835
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	14.008	12.835
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen	35.614	3.571
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	35.614	3.571
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	11.087	19.316
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	11.045	19.261
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	42	55
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	381.782	285.570
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	84.239	52.236
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	114.707	104.925
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	182.836	128.409

Der Bilanzposten Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen enthält mit 35.111 TEUR (3.294 TEUR*) sonstige Verbindlichkeiten sowie mit 503 TEUR (277 TEUR*) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit der FHH. Es bestehen keine durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besicherten Verbindlichkeiten.

Haftungsverhältnisse

Die HPA ist als Kommanditistin der TEG mit einer Einlage in Höhe von 7.191 TEUR beigetreten und hat zum 01.01.2017 die Einlage der FHH in Höhe von 6.909 TEUR übernommen. Von den insgesamt 14.100 TEUR ist die Summe von 14.000 TEUR ausstehend. Von einer Inanspruchnahme wird aufgrund des bestehenden Finanzierungskonzepts nicht ausgegangen.

Zum 01.07.2017 ist die HPA als Kommanditistin der FLH mit einer Einlage in Höhe von 100 TEUR beigetreten, die komplett eingezahlt ist.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

In TEUR	31.12.2017	31.12.2016
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	55.021	60.119
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	37.759	39.076
Bestellobligos	223.085	288.869
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	61.829	62.335
Kampfmittelräumung	956	1.957
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	340.891	413.280

* Vergleichszahlen aus dem Vorjahr.

4. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

Gliederung der Umsatzerlöse

In TEUR	2017	2016
Mieterlöse Flächen	71.241	69.075
Mieterlöse Kaimauern	17.375	17.049
Sonstige Mieterlöse	9.163	7.823
Gesamtmieterlöse	97.779	93.947
Hafenentgelte	51.984	52.266
Hafenbahnerlöse	20.473	20.490
Elbtunnel-/Brückenentgelte	84	125
Gebühren	3.147	2.539
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	16.519	15.249
Periodenfremde Umsatzerlöse	2.101	211
Summe der Umsatzerlöse	192.087	184.827

Mieterlöse Kaimauern

Die Mieterlöse für Kaimauern in Höhe von 17.375 TEUR (17.049 TEUR*) enthalten neben echten laufenden Mieten für Kaimauern von 12.608 TEUR (12.265 TEUR*) eine Unterposition für „Zinsen/Marge Kaimauern“ in Höhe von 4.767 TEUR (4.784 TEUR*). Diese beinhaltet die lineare Verteilung der Gewinnmarge aus der Vermietung von vier Kaimauern mit Übergang des wirtschaftlichen Eigentums auf den Mieter über die Vertragslaufzeiten sowie die Aufzinsungsbeträge der daraus resultierenden Forderungen. Bei dem Ausweis der Aufzinsungsbeträge unter den Umsatzerlösen handelt es sich um ein Wahlrecht, das die HPA aus Gründen der übersichtlicheren Darstellung ausgeübt hat.

Auflösung/Einstellung Sonderposten aus Investitionszuschüssen

Im Geschäftsjahr wurden 19.026 TEUR (98.021 TEUR*) dem Sonderposten aus Investitionszuschüssen zugeführt, während ertragswirksam 20.530 TEUR (18.807 TEUR*) aufgelöst wurden.

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Die periodenfremden Erträge betragen im Geschäftsjahr 4.098 TEUR (26.300 TEUR*) und betreffen die Auflösung von Rückstellungen.

Die periodenfremden Aufwendungen belaufen sich auf 11.003 TEUR (0 TEUR*) und betreffen im Wesentlichen die Ausbuchung von in Vorjahren nicht realisierten Zuwendungserträgen seitens Bund und EU.

Personalaufwand

Im Posten „Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung“ sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 3.464 TEUR (570 TEUR*) enthalten.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die Zinserträge beinhalten im Wesentlichen Erträge für die Aufzinsung langfristiger Forderungen in Höhe von 8.691 TEUR (3.908 TEUR*).

Die Position Zinsaufwendungen enthält mit 26.920 TEUR (8.722 TEUR*) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Beide Positionen enthalten Auswirkungen der Änderung des Diskontierungssatzes bei den Pensionsrückstellungen sowie deren korrespondierende Forderung an die FHH.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Bilanzverlust in Höhe von 73.936 TEUR auf neue Rechnung vorzutragen.

5. SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Mitarbeiter

Die HPA beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1.756 Mitarbeiter (1.759*). Es handelt sich hierbei um 171 Beamte (177*) und 1.585 Arbeiter und Angestellte (1.582*). Von den Mitarbeitern sind 219 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (196*).

Derivative Finanzinstrumente

Zur langfristigen Zinssicherung von zwei Darlehen wurde über die gesamte Summe und Laufzeit (bis 2023 bzw. 2037) ein Zinsswap abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2017 ermittelte Zeitwert der Zinsswaps beträgt 1.004 TEUR sowie -16.058 TEUR. Er wurde aufgrund allgemein anerkannter Bewertungsmethoden (Mark-to-Market) ermittelt. Die Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäft sind identisch („Critical Terms Match Method“), daher ist eine Bewertungseinheit gebildet worden. Der Darlehensstand zum 31. Dezember 2017 beträgt 16.940 TEUR bzw. 49.190 TEUR; die Höhe der aus den Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 400 TEUR bzw. 2.279 TEUR.

Honorar des Abschlussprüfers

Das vom Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2017 berechnete Gesamthonorar beläuft sich auf 82 TEUR und betrifft Abschlussprüfungsleistungen für 2017 in Höhe von 67 TEUR sowie andere Bestätigungsleistungen in Höhe von 15 TEUR.

* Vergleichszahlen aus dem Vorjahr.

Aufsichtsrat

Frank Horch	Aufsichtsratsvorsitzender, Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Jens Lattmann	Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender (bis 19.12.2017) Staatsrat der Finanzbehörde (ab 20.12.2017) Staatsrätin der Finanzbehörde
Bettina Lentz	Vorstandsvorsitzender der Hansa Treuhand Holding AG
Hermann Ebel	Ehem. Senatorin, Behörde für Justiz und Gleichstellung
Jana Schiedek	Leiterin Geschäftsbereich Infrastruktur, Handelskammer Hamburg
Christine Beine	(bis 19.12.2017) Ehem. Vorstandsmitglied der Vereins- und Westbank AG, Hamburg
Rolf Kirchfeld	(seit 20.12.2017) Staatsrat der Behörde für Umwelt und Energie
Michael Pollmann	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority
Ralf Surm	Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority
Silvia Nitsche-Martens	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority
Stefan Rechter	

Geschäftsführung (hauptberuflich)

Jens Meier	Vorsitzender der Geschäftsführung
Matthias Grabe	(seit 01.10.2017)

Aufwandswirksame Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und der Geschäftsführung

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 1 TEUR gezahlt.

Die aufwandswirksamen Bezüge der Geschäftsführung betragen insgesamt 391 TEUR. Hiervon stellen 310 TEUR eine fixe und 81 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente dar.

In TEUR	Meier	Grabe
Fixe Komponente	265	45
davon Dienstwagen	14	1
Maximale variable Komponente 2016	75	6
Gesamtbezüge der Geschäftsführung	340	51

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 15. Dezember 2016 erklärt, dass die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK), die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 bis 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte), eingehalten werden. Von folgendem Punkt wurde abgewichen:

5.1.5 Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse (Sitzungen, Beschlüsse im Umlaufverfahren etc.) sollen spätestens sechs Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen. Begründung: Aufgrund von Reise- bzw. Urlaubszeiten der einzubeziehenden Entscheidungsträger konnte eine rechtzeitige Abstimmung nicht immer durchgeführt werden.

Der Jahresabschluss, der Lagebericht sowie die Entsprechenserklärung zum HCGK werden auf www.hamburg-port-authority.de unter dem Menüpunkt Presse im Download-Center unter „Berichte“ veröffentlicht.

Konzernverhältnisse

Die HPA ist Mutterunternehmen im Sinne des § 290 HGB und hat für das Geschäftsjahr 2017 einen Konzernabschluss gemäß § 290 HGB aufgestellt. Die Jahresabschlüsse der HPA und ihrer Tochterunternehmen werden in den Konzernabschluss der HPA einbezogen.

Der Jahresabschluss der HPA wird in den Konzernabschluss der Freien und Hansestadt Hamburg einbezogen.

Der Konzernabschluss wird im Internet veröffentlicht.

Nachtragsbericht

Berichtspflichtige Ereignisse sind nach dem Bilanzstichtag nicht eingetreten.

Hamburg, den 29. März 2018

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Matthias Grabe
Geschäftsführer

SONSTIGE ANGABEN

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Zu dem vollständigen Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 sowie zum Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 erteilen wir folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk:

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn-und-Verlust-Rechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 1. Oktober 2005 liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des gesetzlichen Vertreters sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Hamburg, 21. Juni 2018

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Hartmut Schmidt
Wirtschaftsprüfer

Jens Engel
Wirtschaftsprüfer

SONSTIGE ANGABEN

Hamburger Corporate Governance Kodex

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

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



Entsprechenserklärung zum Hamburg Corporate Governance Kodex (HCGK)

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

Die Hamburg Port Authority und ihre Tochtergesellschaften CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, CGH Terminaleigentums-Gesellschaft mbH & Co. KG und CGH Terminaleigentumsverwaltungs-Gesellschaft mbH, Flotte Hamburg GmbH & Co. KG und Flotte Hamburg Verwaltungs-GmbH haben im Geschäftsjahr 2017 alle Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den jeweiligen Geschäftsführungen und Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 – 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Die Tochtergesellschaften CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, CGH Terminaleigentums-Gesellschaft mbH & Co. KG und CGH Terminaleigentumsverwaltungs-Gesellschaft mbH, Flotte Hamburg GmbH & Co. KG und Flotte Hamburg Verwaltungs-GmbH verfügen über keinen Aufsichtsrat. Sie haben im Geschäftsjahr 2017 alle Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den Geschäftsführungen zu verantworten sind.

Von folgendem Punkt wurde abgewichen:

5.1.5 Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse (Sitzungen, Beschlüsse im Umlaufverfahren etc.) sollen spätestens sechs Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen. Begründung: Aufgrund von Reise- bzw. Urlaubszeiten der einzubeziehenden Entscheidungsträger konnte eine rechtzeitige Abstimmung nicht immer durchgeführt werden.

Hamburg, 06. März 2018

Für die Geschäftsführung:	Für den Aufsichtsrat:
 _____ Jens Meier (Vorsitzender)	 _____ Frank Horch (Vorsitzender)
 _____ Matthias Gröbe	

Hamburg Port Authority AöR | Neuer Wandrath 4 | 20457 Hamburg
Geschäftsführer: Jens Meier (Vors.) | Matthias Gröbe | Aufsichtsratsvorsitzender: Senator Frank Horch
Deutsche Bundesbank (BAN: DE76 2505 0000 0000 0015 74 | Steuernummer: 2725701309 | USt-Id: DE243314550

Impressum

Herausgeber

Hamburg Port Authority AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 42847-0

www.hamburg-port-authority.de

Bildnachweis

HPA-Bildarchiv: Andreas Schmidt-Wiethoff, Titel

Papier

ColorCopy 90g/m²

© HPA, Stand: 06/18

Hamburg Port Authority AöR

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

www.hamburg-port-authority.de



WIR MACHEN HAFEN