

Zahlen, Daten, Fakten.

Finanzbericht 2015

Inhalt

02 Berichte

02 Bericht des Aufsichtsrates

04 Lagebericht

17 Zahlen

17 Gewinn-und-Verlust-Rechnung

18 Bilanz

20 Anlagenspiegel

22 Sonstige Angaben

22 Anhang

30 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

31 Hamburger Corporate Governance Kodex

32 Impressum

33 Fakten

BERICHTE

Bericht des Aufsichtsrates

Das Umschlagswachstum im Hamburger Hafen konnte im Jahr 2015 nicht fortgesetzt werden. Nach dem im Jahr 2014 erreichten Rekordumschlag ist die Menge der in Hamburg umgeschlagenen Seegüter im Vorjahr um –5,4 % auf insgesamt 137,8 Mio. Tonnen gesunken. Während für die bremischen Häfen im Jahr 2015 mit –6,2 % ein Rückgang des Seegüterumschlages in ähnlicher Größenordnung registriert wurde, konnten die Häfen in Rotterdam und Antwerpen mit Zuwächsen von 4,9 % bzw. 4,7 % das Umschlagsvolumen auf 466,4 bzw. 208,4 Mio. Tonnen steigern.

Die negative Gesamtentwicklung des Seegüterumschlages im Hamburger Hafen ist fast ausschließlich auf einen starken Rückgang in der Containerabfertigung zurückzuführen. Im Jahr 2015 wurden insgesamt 8,8 Mio. TEU im Hamburger Hafen umgeschlagen. Diese Zahl liegt mit –9,3 % deutlich unter dem Vorjahreswert. Die Ursachen für den Rückgang des Containerumschlages sind insbesondere auf die schwache Entwicklung des Außenhandels der stärksten Handelspartner des Hamburger Hafens – China und Russland – zurückzuführen. Während das Wirtschaftswachstum in China deutlich abgekühlt ist, war das vergangene Jahr in Russland von einer Rezession und den Auswirkungen des Wirtschaftsembargos geprägt. So ist der Containerverkehr mit China (ohne Hongkong) im Jahr 2015 insgesamt um –12,4 % und mit Russland um –34,4 % geschrumpft.

Zusätzlich zur insgesamt schwächelnden Nachfrage im Containerumschlag innerhalb der Nordrange führen der weitere Ausbau der landseitigen Umschlagskapazitäten, Reedereibeteiligungen an verschiedenen Containerterminals außerhalb Hamburgs, die fehlende Fahrinnenanpassung zu einer deutlich verschärften Wettbewerbssituation. Mit einem Zuwachs von 7,5 % konnte der Hafen in Antwerpen die mit Abstand beste Entwicklung im Geschäftsjahr 2015 vorweisen. Während Rotterdam das vergangene Jahr mit einem leichten Minus in Höhe von –0,5 % im Containerumschlag abgeschlossen hat, mussten die bremischen Häfen einen Rückgang von –4,3 % gegenüber dem Vorjahr hinnehmen.

Aufgrund der zurückhaltenden Wachstumserwartungen für den Hamburger Hafen werden im Wirtschaftsplan 2016 die Erlöse weitestgehend auf Vorjahresniveau geplant.

Die Geschäftsführung der HPA hat die Situation des Hamburger Hafens in ihrem Lagebericht zutreffend dargestellt.

Vertrauensvoller Dialog

Im Geschäftsjahr 2015 fanden fünf Aufsichtsratssitzungen statt. Die Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Geschäftsführung war geprägt von großer Offenheit und gegenseitigem Vertrauen. Die Geschäftsführung hat den Aufsichtsrat regelmäßig über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens einschließlich der Risikolage und des Risiko- und Chancenmanagements der Hamburg Port Authority AöR umfassend informiert. Aufsichtsrat und Geschäftsführung haben gemeinsam wichtige geschäftspolitische und strategische Frage-

stellungen 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 vier 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 2. Juli 2015 zum Abschlussprüfer der HPA bestellte Ebner Stolz GmbH & Co. KG, Hamburg, hat den Jahresabschluss der Hamburg Port Authority und den Lagebericht zum Geschäftsjahr 2015 geprüft. Die Prüfer bestätigten, dass Jahresabschluss und Lagebericht dem Gesetz und der Satzung entsprechen. Jahresabschluss und Lagebericht wurden mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 7. Juli 2016 mit dem Jahresabschluss, dem Lagebericht und dem Vorschlag für die Verwendung des Jahresergebnisses eingehend befasst und diese geprüft. Der Abschlussprüfer hat an der Sitzung des Aufsichtsrates am 7. Juli 2016 teilgenommen, erläuterte die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Personalien

Im Geschäftsjahr 2015 fanden keine personellen Veränderungen bei Geschäftsführung und Aufsichtsrat statt.

Dank für das große Engagement

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

Hamburg, den 7. Juli 2016

Frank Horch
Aufsichtsratsvorsitzender

BERICHTE

Lagebericht

Lagebericht der Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

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 wachsenden Ansprüchen des Hafens begegnet die HPA mit intelligenten und innovativen Lösungen. Die HPA ist verantwortlich für die effiziente, ressourcenschonende und nachhaltige Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen und ist Ansprechpartner für alle Fragen hinsichtlich der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, der Hafenbahnanlagen, des Immobilienmanagements und der wirtschaftlichen Bedingungen im Hafen. Dazu stellt die HPA die erforderlichen Flächen bereit und übernimmt hoheitliche Aufgaben und Dienstleistungen für die Hafenwirtschaft. Sie vermarktet spezielles, hafenspezifisches Fachwissen und nimmt zudem die hamburgischen Hafeninteressen auf nationaler und internationaler Ebene wahr.

2. ZIELE UND STRATEGIEN

Die HPA arbeitet gemäß dem Drei-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit, das die drei Komponenten ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit berücksichtigt. Die HPA ist ein ressourcenschonendes Unternehmen und wird so ihrer Verantwortung als ein Hafen im Herzen der Stadt gerecht. Vor dem Hintergrund, den Hamburger Hafen zu einem der intelligentesten Häfen weltweit entwickeln zu wollen, passt die HPA ihr Geschäftsmodell kontinuierlich an. Darüber hinaus festigt die HPA die überregionale Bedeutung des Hamburger Hafens und entwickelt Hamburg zu einem führenden Kreuzfahrtstandort Europas. Die HPA realisiert grundsätzlich wirtschaftlich tragfähige Projekte und Maßnahmen und etabliert sich als umfassend attraktiver Arbeitgeber. Die nachhaltige Ausrichtung ihrer Tätigkeiten ist eine Grundvoraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens. Das bedeutet für die HPA, anzustreben, beim Ausbau, der Instandhaltung und dem Betrieb die ökonomischen Ziele in Einklang mit sich ständig verändernden gesellschaftlichen und ökologischen Anforderungen zu bringen. Durch verantwortungsvolle Geschäftspraktiken und die Berücksichtigung der Erwartungen relevanter Stakeholder soll eine breite gesellschaftliche Akzeptanz für den Hamburger Hafen gesichert werden. Für die erfolgreiche Weiterentwicklung ihres Geschäfts sind hochmotivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besonders wichtig. Die HPA steht für eine unternehmensweite partnerschaftliche Unternehmenskultur, verbunden mit ausgeprägter sozialer Verantwortung. Die HPA fördert die personelle und kulturelle Vielfalt im Unternehmen und legt besonderen Wert auf ein wertschätzendes Miteinander, ein diskriminierungsfreies Arbeitsumfeld sowie stetige Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten. Die HPA bietet attraktive Perspektiven und wird auch zukünftig Talente für die erfolgreiche und nachhaltige Weiterentwicklung des Unternehmens gewinnen.

3. GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE
RAHMENBEDINGUNGEN**Die Abkühlung des globalen Welthandels bei gleichzeitigem Ausbau der landseitigen Umschlagsanlagen führt zu einer Verschärfung des Wettbewerbs.**

Das Umschlagswachstum im Hamburger Hafen konnte im Jahr 2015 nicht fortgesetzt werden. Nach dem im Jahr 2014 erreichten Rekordumschlag ist die Menge der in Hamburg umgeschlagenen Seegüter im Vorjahr um –5,4 % auf insgesamt 137,8 Mio. Tonnen gesunken. Während für die bremischen Häfen im Jahr 2015 mit –6,2 % ein Rückgang des Seegüterumschlags in ähnlicher Größenordnung registriert wurde, konnten die Häfen in Rotterdam und Antwerpen mit Zuwächsen von 4,9 % bzw. 4,7 % das Umschlagsvolumen auf 466,4 bzw. 208,4 Mio. Tonnen steigern.

Die negative Gesamtentwicklung des Seegüterumschlages im Hamburger Hafen ist fast ausschließlich auf einen starken Rückgang in der Containerabfertigung zurückzuführen. Im Jahr 2015 wurden insgesamt 8,8 Mio. TEU im Hamburger Hafen umgeschlagen. Diese Zahl liegt mit –9,3 % deutlich unter dem Vorjahreswert. Die Ursachen für den Rückgang des Containerumschlages sind insbesondere auf die schwache Entwicklung des Außenhandels der stärksten Handelspartner des Hamburger Hafens – China und Russland – zurückzuführen. Während das Wirtschaftswachstum in China deutlich abgekühlt ist, war das vergangene Jahr in Russland von einer Rezession und den Auswirkungen des Wirtschaftsembargos geprägt. So ist der Containerverkehr mit China (ohne Hongkong) im Jahr 2015 insgesamt um –12,4 % und mit Russland um –34,4 % geschrumpft.

Zusätzlich zur insgesamt schwächeren Nachfrage im Containerumschlag innerhalb der Nordrange führen der weitere Ausbau der landseitigen Umschlagskapazitäten, Reedereibeteiligungen an verschiedenen Containerterminals außerhalb Hamburgs, eine fehlende Fahrrinnenanpassung bei gleichzeitig stetigem Anstieg der Zahl der großen Containerschiffe, die Hamburg nur eingeschränkt bedienen können, zu einer deutlich verschärften Wettbewerbssituation. Mit einem Zuwachs von 7,5 % konnte der Hafen in Antwerpen die mit Abstand beste Entwicklung im Geschäftsjahr 2015 vorweisen. Während Rotterdam das vergangene Jahr mit einem leichten Minus in Höhe von –0,5 % im Containerumschlag abgeschlossen hat, mussten die bremischen Häfen einen Rückgang von –4,3 % gegenüber dem Vorjahr hinnehmen.

Die Auswirkungen des intensiveren Wettbewerbs in der Nordrange zeigten sich insbesondere im volatilen Transshipment-Segment. Der Umschlag in diesem Bereich ist im Geschäftsjahr um –22,6 % zurückgegangen. Hierbei ist anzumerken, dass der Transshipment-Container in den internationalen Statistiken zweimal gezählt wird, so dass eine Veränderung dieses Sektors sehr deutlich zum Tragen kommt.

Im klassischen Hinterlandverkehr konnte der Hamburger Hafen dagegen seine Umschlagszahlen auf Vorjahresniveau halten und verzeichnete in diesem Segment insgesamt lediglich einen leichten Rückgang von –0,4 % gegenüber dem Vorjahr.

Entgegen dem allgemeinen Trend in der Umschlagsmengenentwicklung setzte sich die positive Entwicklung des schienengebundenen Hafenhinterlandverkehrs im Jahr 2015 fort. Mit 45,75 Mio. Tonnen transportierten Gütern auf der Schiene konnte an die Rekordergebnisse in der 149-jährigen Geschichte der Hafenbahn angeknüpft werden. Im Containerverkehr wurden mehr als 2,3 Mio. TEU per Bahn in das Hinterland des Hamburger Hafens transportiert, was einer Steigerung von mehr als 2,8 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Bei den Transporten über die Hafenbahn sind dabei erneut signifikante Effizienzsteigerungen gelungen. So konnte die durchschnittliche Zugauslastung weiter gesteigert und damit die Wirtschaftlichkeit der Bahnverkehre des Hamburger Hafens erhöht werden. Das neue Angebot einer Werkstatthalle zur Reparatur und Instandhaltung von Eisenbahnwaggons befindet sich in der Anlaufphase und gestaltet sich positiv.

Der Container hält einen Anteil von etwa 66 % an der gesamten Umschlagstonnage. Der Anteil ist um 3 % gegenüber dem Vorjahr gesunken, da im Bereich des Massengutumschlags eine Gesamttonnage von insgesamt 45,5 Mio. Tonnen umgeschlagen wurde. Dies entspricht einer Steigerung von 5,8 %.

4. GESCHÄFTSVERLAUF DER HAMBURG PORT AUTHORITY

Stärkung der Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens durch eine zielorientierte Entwicklung der Hafeninfrastuktur sowie deren Digitalisierung

Die Bewerbung der Freien und Hansestadt Hamburg um die Austragung der Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 haben die Raumplanung für den Hafen im Jahr 2015 lange Zeit dominiert. Im Zuge dieser Überlegungen sind innovative Ideen entstanden, deren Verwendbarkeit für die künftige Hafentwicklung weiter geprüft wird.

Unabhängig davon hat sich die HPA insbesondere auf die effiziente Umsetzung wichtiger Ausbauprojekte konzentriert und die Modernisierung der Prozesssteuerung weiter vorangebracht. Die geografische Lage des Hamburger Hafens erfordert hierbei eine große Konzentration darauf, die Verkehrsmengen und insbesondere die Schiffsgrößen bedarfsgerecht abzufertigen. Mit Blick auf diese besonderen Herausforderungen wurden auf allen Verkehrsträgersystemen (Wasserwege, Straße und Schiene) die Ertüchtigung und deren Ausbau vorangetrieben. Gleichzeitig wurde der sukzessive Ausbau der Hafflächen durch verschiedene Ansiedlungen sowie durch die offizielle Beantragung der Überführung des Areals Altenwerder West aus dem Hafenerweiterungsgebiet in das Hafennutzungsgebiet vorangetrieben.

Die 29. IAPH Welthafenkonferenz, die vom 1. bis zum 5. Juni 2015 in Hamburg stattfand, stand stark unter dem Fokus der Digitalisierung und des Umweltschutzes. Mit verschiedenen Pilotprojekten, wie z. B. der Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe in Altona oder der Digitalisierung verschiedener Straßenabschnitte, präsentierte die HPA konkrete Anwendungsbeispiele und erzielte dadurch sowohl national als auch international nachhaltig Aufmerksamkeit. Mit der langfristigen Strategie smartPORT hat sich der Hamburger Hafen weltweit ein positives Image erarbeitet, welches auch dazu führt, die Wettbewerbsposition zu verbessern.

Realisierung des Investitionsprogramms

Im Jahr 2015 wurde von der HPA insgesamt ein Volumen von 227,7 Mio. EUR in die Infrastruktur des Hamburger Hafens investiert. Wesentliche Treiber der Investition sind die im Bau befindlichen Projekte Verkehrsanbindung Burchardkai, Neue Bahnbrücke Kattwyk, Anpassung Einfahrt Vorhafen sowie Retheklappbrücke.

Im Bauprogramm der Hafenbahn 2015 wurden schwerpunktmäßig Gleise und Weichen der Bahnhöfe Waltershof und Hohe Schaar erneuert. Im Zuge der Sanierung wurde auch die Peutebahnbrücke fertiggestellt. Die Bauarbeiten zum Umbau der Harburger Hafenschleuse einschließlich der damit verbundenen Ertüchtigung der öffentlichen Hochwasserschutzlinie wurden bis auf Restarbeiten abgeschlossen.

Die Grundsaniierung der Oströhre des St.-Pauli-Elbtunnels im Bereich der Wand und des Gewölbes ist abgeschlossen. Im Zuge dessen wurde eine Neuverfließung der Tunnelröhre nach historischem Vorbild in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt vorgenommen. Die Vergabeverfahren zur Sanierung des unteren Tunnelquerschnitts der Oströhre im Bereich der Fahrbahn sowie der technischen Gebäudeausstattung sind gestartet.

Darüber hinaus wurden 15,3 Mio. EUR für den HPA-Maschinen- und -Gerätepark investiert, wobei insbesondere die Indienststellung der Barkassen „Hafenbau 2“ und „Nehls“ hervorzuheben ist.

Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte

Eine leistungsfähige, wasserseitige Zugänglichkeit des Hamburger Hafens ist Voraussetzung, um seine Funktion als Drehscheibe im internationalen Warenverkehr und damit seine wirtschaftliche Zukunft zu sichern. Die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe bleibt daher eine

der zentralen Herausforderungen für den Hafen. Die dafür notwendigen Baggerarbeiten werden erst dann beginnen können, wenn das laufende von zwei Umweltverbänden betriebene Klageverfahren gegen das Vorhaben vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) mit einer Zulassung der Bauarbeiten abgeschlossen werden kann. Am 2. Oktober 2014 hatte das Gericht nach einer mehrtägigen mündlichen Verhandlung im Juli 2014 das weitere Verfahren bis zur Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) zu Grundsatzfragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Wasserrahmenrichtlinie ausgesetzt. Gleichzeitig hatte das BVerwG auf einige – nach Überzeugung des Gerichts behebbare – Mängel im Planfeststellungsbeschluss hingewiesen. Inzwischen hat der EuGH im Juli 2015 seinen Beschluss bezüglich der Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie verkündet. Die Träger des Vorhabens haben im November 2015, u. a. unter Berücksichtigung der EuGH-Entscheidung, Planergänzungsunterlagen zur Klärung bzw. Beseitigung der vom BVerwG monierten Mängel vorgelegt. Die Planfeststellungsbehörden der Freien und Hansestadt Hamburg und des Bundes werden auf dieser Grundlage und nach förmlicher Beteiligung der anerkannten Umweltverbände sowie der Träger öffentlicher Belange voraussichtlich im Frühjahr 2016 einen Planergänzungsbeschluss vorlegen. Auf dessen Grundlage wird das BVerwG das Verfahren wieder aufnehmen und nach einer erneuten, noch nicht terminierten mündlichen Verhandlung zu einem aus Sicht des Fahrrinnenbaus hoffentlich positiven Urteil kommen. Da eine Vorhersage über den zeitlichen Verlauf des weiteren Verfahrens vor dem BVerwG nicht möglich ist, unterliegt die Realisierung des Fahrrinnenbaus weiterhin zeitlichen Risiken.

Das Projekt Westerweiterung des Container Terminals Hamburg (CTH) befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Im Jahr 2015 wurde eine aus rechtlichen Gründen erforderliche Planergänzung beantragt (Berücksichtigung der Wasserrahmenrichtlinie, Aktualisierung des schalltechnischen Gutachtens) und ein öffentlicher Erörterungstermin erfolgreich durchgeführt. Zudem wurde im Jahr 2015 das Gutachten zur Wasserrahmenrichtlinie gemäß den Anforderungen des EuGH vom Juli 2015 nochmals ergänzt und angepasst. Der Planfeststellungsbeschluss wird für das Jahr 2016 erwartet.

Künftige Führung der CGH aus einer Hand beschlossen

Die im September 2014 als Joint Venture der HPA und der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) gegründete Terminalbetriebsgesellschaft CGH Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2015 zurück. Das Cruise Center Steinwerder wurde einen Monat vor dem geplanten Termin bei deutlicher Unterschreitung des geplanten Investitionsvolumens fertiggestellt und am 9. Juni eröffnet. Zum Ende der ersten Saison konnten 36 Anläufe – acht mehr als im Business Case geplant – von vier verschiedenen Schiffen und über 194.000 Passagiere am neuen Terminal gezählt werden. Insgesamt verzeichnete Hamburg 153 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen; von den über 520.000 Passagieren haben 96 % ihre Reise in Hamburg begonnen oder beendet.

Im Rahmen eines Anteilskaufvertrages hat die HPA mit Wirkung zum 1. Januar 2016 die Anteile der FHG übernommen und ist ab diesem Zeitpunkt alleiniger Gesellschafter der CGH.

Informations- und Kommunikationstechnologie ausgebaut

Die für die Nautische Zentrale im Jahr 2014 aufgebaute IT-Unterstützung wurde im Jahr 2015 um eine weitere Komponente ergänzt: Im Zuge der Digitalisierungsstrategie der HPA wurde ein interaktiver Peiltisch eingeführt, mit dem die Nautiker die aktuellen Tiefendaten nutzen, um die Ankunft großer Seeschiffe zu planen. Somit liegen der Nautischen Zentrale immer aktuelle Tiefendaten elektronisch vor. Vorgangsbezogen kann schnell in die unterschiedlichen Hafenbecken navigiert werden, und die jeweiligen Wassertiefen können dort in unterschiedlichen Zoomstufen dargestellt werden.

Anfang des Jahres 2015 wurde das Produkt SPL (smartPORT logistics) in den Markt eingeführt. SPL ist eine innovative IT-Lösung, die Unternehmen, Partner und Kunden des Hafens auf der Ebene des Verkehrsmanagements eng miteinander vernetzt. Mit der Öffnung der SPL Services für alle an der Transportkette Beteiligten geht der Hamburger Hafen einen weiteren Schritt, um seine Qualität und seine Effizienz als wichtigen Teil der Lieferkette zu erhöhen. SPL nutzt als Basis eine übergreifende IT-Plattform, die mit mobilen Applikationen kombiniert ist. Dadurch sind aktuelle und vorausschauende Informationen über das Verkehrsgeschehen

rund um den Hafen mit Hilfe mobiler Endgeräte wie Tablet-PCs oder Smartphones, aber auch über in den Fahrerkabinen installierte Telematikeinheiten abrufbar. Die Markteinführung eines innovativen Produktes wie SPL ist mit vielen Herausforderungen verbunden, denen es sich zu stellen gilt. HPA geht diese mit seinen Partnern DAKOSY, T-Systems und SAP sukzessive an.

smartPORT logistics

smartPORT logistics steht für intelligente Lösungen für den Verkehrs- und Warenfluss im Hamburger Hafen sowohl unter ökonomischen als auch ökologischen Gesichtspunkten. Im Fokus steht das Management von Infrastruktur, Verkehrs- und Warenströmen. Ein wichtiger Aspekt des intelligenten Hafens im Bereich des Gütertransportes ist, hinreichend qualitativ gute Informationen über die Verkehrslage sicherzustellen. Eine gute Verkehrslage auf der Straße z. B. bedeutet insbesondere wenig Staus und insgesamt geringe Reisezeiten oder Wartezeiten für den Lkw-Verkehr. Aufgabe von smartPORT logistics ist, diese Qualität sowohl strategisch als auch operativ durch geeignete Maßnahmen des Verkehrsmanagements zu unterstützen.

Weitere umweltstrategische Meilensteine erreicht

Im Jahr 2015 hat die HPA zusammen mit ihrem Geschäftsbericht auch ihren Nachhaltigkeitsbericht 2013/14 veröffentlicht. Dieser Bericht wurde gemäß den neuen Leitlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (G4) der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt. In diesem Zusammenhang hat die HPA unter anderem eine Stakeholderanalyse durchgeführt, Nachhaltigkeitsgrundsätze entwickelt und diese im Jahr 2015 implementiert. Zur Unterstützung der Nachhaltigkeitsziele hat die HPA die Einführung eines Umweltmanagementsystems nach ISO 14001 vorangetrieben und ein Umweltmanagementhandbuch veröffentlicht. Des Weiteren wurden die Einführung eines Energiemanagementsystems nach ISO 50001 beschlossen und ein Energiemanagementbeauftragter benannt.

Das unter Federführung der HPA entwickelte Konzept zur externen Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen wurde erfolgreich umgesetzt: Die landseitige Infrastruktur für den Einsatz von Power Barges am Kreuzfahrtterminal HafenCity wurde ebenso fertiggestellt wie die Landstromanlage in Altona. Dort wurden alle Inbetriebnahmetests ohne Schiff erfolgreich durchgeführt. Mit Beginn der Kreuzfahrtsaison 2016 soll die feierliche Inbetriebnahme der Anlage erfolgen. In der HafenCity konnten durch den privaten Betreiber der LNG-Hybrid-Barge „Hummel“ im Jahr 2015 erste Versorgungen eines Kreuzfahrtschiffes erfolgen. Mit dem Einsatz der Barge kam erstmals Liquefied Natural Gas (LNG) im Hamburger Hafen zum Einsatz. Um dies zu realisieren, hatte die HPA in den vergangenen Jahren die Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zum Einsatz von LNG in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Firmen und Behörden vorgebracht.

Die Kraftfahrzeugflotte der HPA wurde um sieben Elektrohybridfahrzeuge erweitert. Somit wurde die Umstellung des Fuhrparks auf emissionsarme Fahrzeuge weiterverfolgt. Damit hat die HPA weitere Beiträge zur Umsetzung von smartPORT energy, einer gemeinsamen Initiative der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) und der HPA, geleistet.

Um die hydrologische und morphologische Situation der Tideelbe zu verbessern bzw. zu stabilisieren, setzt die HPA das Pilotprojekt Kreettsand/Spadenländer Busch an der Tideelbe um. Auch im Jahr 2015 konnten deutliche Baufortschritte erzielt und im südlichen Bereich des künftigen Flachwassergebietes eine unter Tideeinfluss stehende Wasserfläche hergestellt werden. Damit hat die HPA einen ersten maßgeblichen Teilschritt abgeschlossen, um ein dem natürlichen Tideregime ausgesetztes und ökologisch wertvolles Gebiet im Einzugsbereich der Tideelbe zu realisieren.

5. ERTRAGSLAGE

Ausgewählte Ergebniszahlen

In TEUR	2015	2014	
Umsatzerlöse	181.499	176.203	5.296
hiervon Mieterlöse	93.141	89.777	3.364
hiervon Hafetrieb	74.423	72.652	1.771
hiervon periodenfremde Umsätze	321	387	-66
Materialaufwand	-169.454	-157.998	-11.456
Personalaufwand	-111.510	-108.924	-2.586
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-44.643	-42.598	-2.045
Jahresfehlbetrag	-54.293	-103.830	49.537
Entnahme Kapitalrücklage	47.738	103.794	-56.056
Verlustvortrag	-36	0	-36
Bilanzverlust	-6.591	-36	-6.555

Die Umsatzerlöse konnten gegenüber dem Vorjahr um 5,3 Mio. EUR gesteigert werden. Diese positive Entwicklung ist im Wesentlichen durch die gestiegenen Mieten (+3,4 Mio. EUR) und die Erlössteigerungen beim Hafetrieb (+1,8 Mio. EUR) gelungen.

Die Mieterlöse enthalten vor allem eine Steigerung der Flächenmieten (+2,6 Mio. EUR). Diese ist gleichermaßen auf neu abgeschlossene Mietverträge sowie allgemeine Mietsteigerungen zurückzuführen.

Die Erlöse aus Hafetrieb setzen sich aus den Hafennutzungsentgelten (51,6 Mio. EUR) und Hafenhahnerlösen (22,7 Mio. EUR) zusammen und liegen um 1,8 Mio. EUR über der Vorjahresentwicklung. Dies ist insbesondere auf die erfreuliche Entwicklung der Hafenhahnerlöse zurückzuführen (+1,3 Mio. EUR), bei denen mit der Einführung der Serviceleistungen aus dem System „transPORT rail“ bereits Erträge im 4. Quartal generiert werden könnten.

Wesentlicher Treiber für die Zunahme des Materialaufwandes gegenüber dem Vorjahr (+11,5 Mio. EUR) sind die deutlich höheren Aufwendungen für die Wassertiefeninstandhaltung. Hier wirkt sich insbesondere die notwendige Umlagerung bis in die Nordsee als belastender Faktor aus.

Der im Vergleich zum Vorjahr um 2,6 Mio. EUR gestiegene Personalaufwand ist mit 2,4 Mio. EUR mit Sondereffekten aus der Anpassung der Bewertung der Pensionen zu begründen. Der reine Personalaufwand stieg gegenüber dem Vorjahresniveau nur geringfügig. Dies konnte durch die konsequente Umsetzung eines effizienten Personalmanagements erreicht werden.

Die Steigerung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere durch die weitere Fortführung der Digitalisierungsstrategie und den Betrieb der damit verbundenen Infrastruktur begründet. Zudem ergeben sich an dieser Stelle Belastungen aus der Durchführung der IAPH-Konferenz, denen jedoch Entlastungen aus Eintrittsgeldern und Kostenbeteiligungen im Bereich der Erträge gegenüberstehen.

Der Jahresfehlbetrag ist, mit -54,3 Mio. EUR, um fast 50 Mio. EUR geringer als im Vorjahr. Entgegen den oben ausgeführten operativen Gründen ergibt sich dieser Effekt auch aus einem Strukturwechsel in der Finanzierung. Seit der letztmaligen Kapitalzuführung aus der HHLA-Milliarde im Jahr 2014 werden nun wieder ergebniswirksame Zuschüsse vereinnahmt.

Die Auflösung der Kapitalrücklage in Höhe von 47,7 Mio. EUR spiegelt den oben beschriebenen Effekt gegenteilig wider. Das Volumen sinkt im Vergleich zum Vorjahr um 56,0 Mio. EUR. Die Auflösung ergibt sich dabei aus 12,7 Mio. EUR für laufende Aufwendungen und 35,0 Mio. EUR für Abschreibungen und Abgänge von aus der HHLA-Milliarde finanziertem Anlagevermögen.

6. FINANZLAGE

Ausgewählte Finanzzahlen

In Mio. EUR	2015	2014	
Darlehensstand	200,3	214,0	-13,7
Betriebsmittelkonto	13,8	91,9	-78,1
Investitionsmittelkonto	0,0	1,3	-1,3
Verschuldungsgrad	47,3 %	43,1 %	

Die Finanzierung der öffentlichen Hafeninfrastruktur erfolgt durch die laufenden Erträge der HPA und durch Zuschüsse und Kostenerstattungen der Freien und Hansestadt Hamburg. Weitere Liquidität wird in Form eines Kontokorrentkredites bei der Kasse.Hamburg in Höhe von 50 Mio. EUR sichergestellt. Die Finanzierung der Investitionen im nutzerspezifischen Bereich erfolgt durch laufende Erträge und durch entsprechende Kreditaufnahmen.

Insgesamt war die Zahlungsfähigkeit der HPA im Berichtsjahr gesichert.

7. VERMÖGENSLAGE

Ausgewählte Vermögenszahlen

In Mio. EUR	2015	2014	
Anlagevermögen	1.725,8	1.582,1	143,7
Anlagenintensität	86,8 %	81,9 %	
Anlagendeckungsgrad	60,7 %	69,4 %	
Eigenkapital	1.047,6	1.098,3	-50,7
Eigenkapitalquote	52,7 %	56,9 %	
Rückstellungen	327,2	294,7	32,5
hiervon Pensionsrückstellungen	200,0	165,6	34,4

Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen betragen im Berichtsjahr 149,2 Mio. EUR (im Vorjahr 107,3 Mio. EUR). Den Investitionen stehen Anlagenabgänge in Höhe von 6,3 Mio. EUR gegenüber. Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich von 13,0 Mio. EUR auf 34,1 Mio. EUR, was im Wesentlichen auf die Ausleihungen an die TEG (33,6 Mio. EUR) zurückzuführen ist.

Im Geschäftsjahr 2015 lagen die Gesamtinvestitionen der HPA aufgrund zeitlicher Projektverschiebungen aus dem Vorjahr mit 227,7 Mio. EUR um 40,4 Mio. EUR (+21,6 %) über dem Vorjahreswert. In den Ausbau der Hafenbahn wurden inklusive des Bahnanteils der Retheklappbrücke und der Neuen Bahnbrücke Kattwyk 37,2 Mio. EUR investiert. Die Ersatzinvestitionen der Hafenbahn beliefen sich auf 13,6 Mio. EUR. Für Ausbau und Kernsanierungen verschiedener Gebäude sowie den Flächenerwerb und Flächenaufwertungen durch Boden-sanierungen wurden im Betrachtungszeitraum 17,9 Mio. EUR investiert. Die Ausbauinvestitionen für die öffentlichen Straßen und den öffentlichen Hochwasserschutz werden nicht im Anlagevermögen der HPA abgebildet, 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 42,5 Mio. EUR und für den Ausbau des öffentlichen Hochwasserschutzes 3,6 Mio. EUR investiert.

Erhaltene Investitionszuschüsse werden als Sonderposten für Investitionszuschüsse ausgewiesen. Dieser beträgt zum 31. Dezember 2015 insgesamt 362,8 Mio. EUR. Diesem Wert stehen entsprechende Buchwerte der allgemeinen Infrastruktur im Anlagevermögen gegenüber.

Das Eigenkapital der HPA beträgt nunmehr 1.047,6 Mio. EUR. Es liegt damit um -50,7 Mio. EUR unter dem des Vorjahres. Dies entspricht im Wesentlichen der Größenordnung der Auflösung der Kapitalrücklage.

Die Rückstellungen teilen sich hauptsächlich in Rückstellungen für Pensionen von 200,0 Mio. EUR und sonstige Rückstellungen von 127,2 Mio. EUR auf. Die HPA bewertet die Ansprüche aus bestehenden Pensionsverpflichtungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren „Projected Unit Credit Method“. Dabei erfolgte die Zuordnung künftiger Leistungen im Verhältnis der bereits zurückgestellten zu der bis zum Eintritt des jeweiligen Versorgungsfalles möglichen Dienstzeit. Die Pensionsrückstellungen beziehen sich nahezu hälftig auf 260 Beamte und 2.193 Angestellte. Dem Zuführungsbetrag stehen Forderungen gegen die Freien und Hansestadt Hamburg in Höhe von 85,2 Mio. EUR gegenüber, welche aus der im Errichtungsgesetz festgelegten Zusage der Freien und Hansestadt Hamburg resultieren, die vor der Errichtung der HPA entstandenen Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Mitarbeitern zu übernehmen.

8. FINANZIELLE UND NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Hinsichtlich der finanziellen Leistungsindikatoren sei auf die vorhergenannten Ausführungen verwiesen. Im Folgenden werden wesentliche nicht finanzielle Leistungsindikatoren erläutert:

Mit einer Fluktuationsrate von 5 % liegt die HPA erneut unter dem Durchschnitt der Freien und Hansestadt Hamburg, aber über der eigenen Quote des Vorjahres (4 %). Bei der Freien und Hansestadt Hamburg lag diese im Jahr 2014 bei 8 %.

Im Jahr 2015 wurde der erstmals 2013 erstellte Nachhaltigkeitsbericht in Übereinstimmung mit dem Leitfaden der GRI aktualisiert. Die Aktualisierung und Verfestigung der Veröffentlichung dieses Berichts erhöht die Vergleichbarkeit zu wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Aspekten der Unternehmenstätigkeiten mit Häfen wie Antwerpen und Rotterdam.

9. BESCHÄFTIGTE

Ausgewählte Beschäftigtenzahlen

	2015	2014	
Personalbestand per 31.12.	1.764	1.810	-46
Durchschnittlicher Bestand operativer Beschäftigter	1.771	1.810	-39
Fluktuationsrate	5,3 %	3,8 %	

Eine restriktive Einstellungspraxis im Zuge eines effizienten Personalmanagements hat sich im Jahr 2015 bemerkbar gemacht. Der durchschnittliche Bestand der operativen Beschäftigten lag mit 1.771 um -39 deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

Die Fluktuationsrate von 5,3 % ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Der vom Gesetzgeber ermöglichte vorzeitige Renteneintritt für besonders langjährig Versicherte („Rente mit 63“ oder auch „Rente nach 45 Beitragsjahren“) hat auch bei der HPA zu unplanmäßigen Abgängen geführt. Bereinigt um diesen Effekt liegt die Fluktuationsrate wie in den Vorjahren auf einem ähnlichen, sehr niedrigen Niveau von 2,5 %.

Personalstrategie

Ein besonderer Schwerpunkt lag bei der Weiterentwicklung der Führungskultur sowie der Professionalisierung der Führungskompetenzen als Basis des Unternehmenserfolgs. Hierzu wurden zwei Tools unternehmensweit ausgerollt, welche Führungskräfte bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und in ihrer Rolle unterstützen:

Zum einen wurde damit begonnen, die HPA-Führungskräfte durch das verbindlich zu durchlaufende Programm „Fokus Führung“ mit verschiedenen Modulen zu qualifizieren. Darin sind die neuen Unternehmensleitlinien integriert und werden mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern diskutiert, so dass die Leitlinien nicht auf einem abstrakten Level verbleiben. Bis zum Jahr 2017 sollen alle Führungskräfte die verschiedenen Module besucht haben. Damit wird erstmals ein einheitliches und verpflichtendes Qualifizierungsprogramm implementiert.

Zum anderen wird ein Online-Tool zum 360-Grad-Führungsfeedback sukzessive in allen Unternehmensbereichen ausgerollt. Mit dieser Maßnahme soll die Feedbackkultur gestärkt und ein wirkungsvoller Beitrag zur weiteren Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Beschäftigten und Führungskräften geleistet werden.

Betriebliches Gesundheitsmanagement wird ausgebaut und verstetigt

2015 lag ein Schwerpunkt des Gesundheitsmanagements der HPA auf dem Erhalt und der Förderung der psychischen Gesundheit. Führungskräfte wurden und werden in Seminaren zum Thema „Gesund führen“ und dem Qualifizierungsprogramm „Fokus Führung“ trainiert. Für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden verschiedene Vorträge zum Jahresthema „Psychische Gesundheit“ angeboten. An zwei Gesundheitstagen konnten sie sich zudem über verschiedene Aktionen rund um dieses Thema informieren.

Zudem ist es gelungen, mit einer Kooperationsvereinbarung mit Asklepios Connecting Health Beschäftigten schnelle professionelle Hilfe bei psychischen Belastungen anbieten zu können. Hierdurch können die für psychische Erkrankungen typischen langen Krankheitsausfälle vermieden oder zumindest verkürzt werden, indem die sonst üblichen Wartezeiten von durchschnittlich einem halben Jahr bis Behandlungsbeginn entfallen.

Weiterhin wurden zahlreiche Fitnessangebote wie Yoga, Rückenschule und Aktive Pausen fortgesetzt und die Mobile Massage ausgebaut – mit hohem Zuspruch durch die Beschäftigten.

Nachhaltiger als die Maßnahmen zur Gesundheitsförderung sind die Pilotprojekte des betrieblichen Gesundheitsmanagements, die in drei HPA-Organisationseinheiten durchgeführt wurden. Dort wurden spezifische Belastungen identifiziert und speziell angepasste Gegenmaßnahmen erarbeitet. Mit der Umsetzung wurde begonnen, die Evaluierung sowie die Ausweitung auf andere Organisationseinheiten steht in 2016 bevor.

10. NACHTRAGSBERICHT

Es sind keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten.

11. PROGNOSEBERICHT

Wachstumspause im Containerumschlag

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. In dieser Prognose wird davon ausgegangen, dass die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate in den Jahren bis 2030 für den Gesamtumschlag bei 3 % liegt, für den Containerumschlag bei 4 %.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr ist die Entwicklung des Gesamtumschlages mit einem Rückgang in Höhe von –5,4 % deutlich hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Diese Entwicklung wurde fast ausschließlich verursacht durch den Rückgang des Containerumschlages, der mit 8,8 Mio. TEU um –9,3 % unter dem Vorjahreswert lag (vgl. Abschnitt 3). Damit liegen für das Jahr 2015 deutliche Abweichungen von den in der Prognose angenommenen durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten vor.

Der Hamburger Hafen befindet sich zu Beginn des Jahres 2016 in einem schwieriger gewordenen weltwirtschaftlichen Umfeld. So sind die Perspektiven gedämpft hinsichtlich des Wachstums in China und auch in rohstoffreichen Schwellenländern, die letztlich vom Wachstum Chinas abhängen. Die wirtschaftliche Entwicklung Russlands ist weiterhin ein Risikofaktor, und unsicher bleibt die konjunkturelle Stabilität weiterer im unmittelbaren Einzugsgebiet des Hamburger Hafens liegender Länder Europas.

Vor diesem Hintergrund wird für das Jahr 2016 zunächst nur mit einer Stabilisierung des Containerumschlages – und damit auch des Gesamtumschlages – gerechnet. In den Folgejahren wird es darum gehen, auf den Wachstumspfad der Vorjahre zurückzukehren. Aus heutiger Sicht wird, insbesondere auf der Grundlage einer positiven Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zur Fahrrinnenanpassung, weiterhin davon ausgegangen, dass dauerhaft Zuwächse im Containerumschlag in Hamburg zu erwarten sind.

Für den Hamburger Hafen sollten alle Aktivitäten weiterhin darauf ausgerichtet werden, dessen Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und weiter zu stärken. Dazu gehören neben der dringend benötigten Fahrrinnenanpassung die Gewährleistung der Solltiefen im Hamburger Hafen durch eine der Sedimentation angepasste Wassertiefenstandhaltung, hocheffiziente Terminals, 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 vorbereitet und eingeleitet werden, um sicherzustellen, dass die künftig benötigte Leistungsfähigkeit für die mittelfristig zu erwartenden Umschlags- und Verkehrsmengen vorhanden sein wird. Diese Aufgabe wird auch im Jahr 2016 und in den folgenden Jahren erhebliche finanzielle Anstrengungen und den Einsatz kompetenter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfordern.

Wirtschaftsplanung für das kommende Jahr

Aufgrund der zurückhaltenden Wachstumserwartungen für den Hamburger Hafen werden im Wirtschaftsplan 2016 die Erlöse weitestgehend auf Vorjahresniveau geplant. Durch eine Anpassung des Entgeltsystems geht die HPA von geringfügigen Erlössteigerungen bei der Hafentaxi aus. Die Entwicklung der Hafennutzungsentgelte wird jedoch zum einen durch negative Struktureffekte (z. B. Schiffsgröße i. V. m. Kappungsgrenze) gedämpft, da die nach wie vor ausstehende Entscheidung zur Fahrrinnenanpassung weiterhin die Möglichkeit begrenzt, größenabhängige Rabattgewährungen zu reduzieren. Zum anderen sind für das Jahr 2016 keine Preisanpassungen berücksichtigt, so dass bei den Hafennutzungsentgelten insgesamt von einer rückläufigen Entwicklung ausgegangen wird. Die Planung der Mieterlöse zeigt eine weiterhin positive Entwicklung auf, die insbesondere durch die Berücksichtigung neuer Mietverträge und genereller Mietpreissteigerungen begründet ist.

In der Planung des betrieblichen Aufwandes für das Jahr 2016 wird trotz der Berücksichtigung eines Inflationsatzes von 2 % das Ziel verfolgt, sich auf Vorjahresniveau zu bewegen. Dieses ambitionierte Ziel kann im operativen Aufwand ohne Sondereffekte auch weitgehend eingehalten werden. Wesentliche Kostensteigerungen ergeben sich insbesondere durch nicht beeinflussbare Größen wie die schwierige Sedimentationsentwicklung und damit notwendige Sedimentverbringungen in die Nordsee zur Tonne E3. In den übrigen Bereichen der HPA wird angestrebt, das Vorjahresniveau durch die Priorisierung von Leistungen und Effizienzgewinnen zu halten.

Der Personalaufwand wird für das Jahr 2016 infolge der erwarteten Tarif- und Struktur- anpassungen weiter steigen. Gegenläufig wirken sich weitere Personalmaßnahmen auf die Entwicklung der Personalaufwendungen aus.

Der geplante Jahresfehlbetrag 2016 beträgt 44,8 Mio. EUR und liegt damit rd. 9,5 Mio. EUR unter dem Jahresfehlbetrag des Jahres 2015.

Im Jahr 2016 soll mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 194,1 Mio. EUR der Ausbau und die Entwicklung des Hamburger Hafens sowie die Grundinstandsetzung und die Erneuerung der bestehenden Infrastrukturanlagen weiter vorangetrieben werden. Das Leistungsvolumen gliedert sich zu zwei Dritteln für öffentlich finanzierte, allgemeine Infrastruktur und zu einem Drittel für nutzerspezifische Infrastruktur.

12. RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Ziele und Strategie des Risiko- und Chancenmanagements

Das Risiko- und Chancenmanagement (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 Chancenmanagementsystem als Instrument der Unternehmenssteuerung etabliert ist. Zu den bedeutenden Zielen des RCM gehören die Sicherstellung einer effizienten Aufgabenwahrnehmung gemäß dem Gesetz über die Hamburg Port Authority (HPAG) und die Einhaltung der Wirtschaftsplanung durch risikobewusste Entscheidungen, die gerade auch die Möglichkeit der mit der Inkaufnahme des Risikos verbundenen Chancennutzung einbeziehen, 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 Risiko-Ursachen 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 bzw. Verluste zu vermeiden. Wesentliche Informationen zum Risiko- und Chancenmanagement der HPA sind in einem entsprechenden Handbuch festgehalten. Dieses beinhaltet die rechtlichen Rahmenbedingungen, die Verantwortlichen, 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.

Rolle der Internen Revision beim Risiko- und Chancenmanagement

Die Interne Revision überwacht im Rahmen von Prüfungen Funktionsfähigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Wirksamkeit und Transparenz des Risiko- und Chancenmanagements für die HPA.

Risiken

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

Entwicklung der Terminalkapazitäten in Nordwesteuropa

Die realisierten Terminalausbauten an der nordwesteuropäischen Küste führen bei gleichzeitiger Abschwächung der Entwicklung des Welthandels in den nächsten Jahren zu einer deutlichen Überkapazität 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 werden 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 anhängige Klageverfahren gezeichnet. Die dadurch eintretende Verzögerung könnte zu Umschlags- und Umsatzeinbußen sowie dem Imageverlust des Hamburger Hafens und somit auch zu Einnahmenverlusten 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. Der Ausgang des Klageverfahrens ist weder plan- noch steuerbar; mögliche finanzielle Auswirkungen sind nicht absehbar.

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 dieser Restriktionen für die Wettbewerbsposition des Hafens Hamburg und deren Auswirkungen auf die HPA zu. Durch diese Tendenzen erhöht sich die Verkehrsdichte und Kom-

plexität der hoheitlichen Aufgaben zur Überwachung des Schiffsverkehrs. Dadurch besteht das Risiko von vermehrt auftretenden Verkehrsengepässen im Hamburger Hafen. Damit würden zum einen Haftungsrisiken entstehen oder im Falle dauerhafter Verkehrsengepässe 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 u. a. durch die Weiterentwicklung der Verkehrssicherungssysteme, regelmäßige Schulungen sowie Simulationen vor Großschiffserstanläufen. Durch vielfältige Maßnahmen, wie z. B. 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

Die HPA ist gegenwärtig nicht in der Lage, ihr Aufgabenportfolio, welches im HPAG im § 3 festgeschrieben worden ist, aus eigenen Umsatzerlösen zu finanzieren. Das bisherige Geschäftsmodell sieht vor, dass die HPA für die Aufgaben im Bereich der allgemeinen öffentlichen Infrastruktur Zuschüsse der öffentlichen Hand, im Wesentlichen der Gebietskörperschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, erhält, um diese finanzielle Deckungslücke zu schließen.

In den Jahren 2009 bis 2014 wurden der HPA dafür regelmäßig Kapitalrücklagen zugeführt, die zweckgebunden zur Finanzierung von Ausbau- und Ersatzinvestitionen im Bereich der allgemeinen öffentlichen Infrastruktur sowie zur Deckung hoheitlicher Aufgaben verwendet wurden. Das Finanzierungsmodell wurde aus dem Überschuss des Börsenganges der HHLA getragen. Diese Mittel wurden bis zum Jahr 2015 nahezu vollständig verbraucht. Für die Zeit danach wurden von der Hamburgischen Bürgerschaft erneut Finanzierungsmittel in den Haushalt eingestellt, die zukünftig als Zuwendung oder als Aufwandsersatz der HPA zur Verfügung gestellt werden sollen. Das für das Jahr 2016 eingestellte Finanzmittelvolumen für Investitionen und Projekte beträgt 124 Mio. EUR abzüglich 23 Mio. EUR, die für die Sonderaufgabe der Flüchtlingsunterbringung zur Verfügung gestellt wurden.

Gemäß der zuletzt für den Zeitraum 2015 bis 2022 aufgestellten mittelfristigen Finanzplanung reicht das veranschlagte Finanzierungsvolumen nicht aus, um die dort aufgeführten Investitionen sowie die hoheitlichen Aufgaben vollständig zu finanzieren.

Prüfung der EU-Kommission zur öffentlichen Teilfinanzierung

Im Jahr 2013 begann eine Prüfung der Europäischen Kommission zur öffentlichen Teilfinanzierung der HPA. Grundsätzlich stehen dabei alle der HPA zugeflossenen öffentlichen Mittel unter diesem EU-beihilferechtlichen Rechtmäßigkeitsvorbehalt. Die HPA ist daher in einem aktiven Dialog mit der Europäischen Kommission, um eine transparente und beihilfekonforme Rechnungslegung und Organisationsstruktur zu realisieren.

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 Meter insbesondere die regelmäßig erforderliche Wassertiefenunterhaltung eine entscheidende Rolle. Die natürliche Sedimentation aus dem Oberlauf der Elbe und der Nordsee führt zu Eintreibungen, die durch regelmäßige Unterhal-

tungsbaggerungen entfernt werden müssen. Die Sedimentation weist eine hohe Schwankungsbreite auf; sie unterliegt vielerlei Faktoren und kann nur sehr begrenzt direkt beeinflusst werden. So waren in den Jahren 2014 und 2015 die Baggerbedarfe infolge eines historisch niedrigen und langanhaltenden Oberwasserzuflusses der Elbe sehr hoch. Aufgrund kritischer gewässerökologischer Situationen, wie z. B. dem niedrigen Sauerstoffgehalt der Elbe in den Sommermonaten, sind insbesondere in den sedimentationsreichen Monaten nur eingeschränkte Handlungsoptionen für die Wassertiefenunterhaltung in Hamburg vorhanden. Über ein Einvernehmen mit dem Land Schleswig-Holstein bestand die Möglichkeit, befristet bis Ende 2015 Sedimente aus der Bundeswasserstraße Elbe im Hamburger Bereich in die Nordsee zur Tonne E3 verbringen zu können. Um eine tragfähige und längerfristige Lösung für die Unterbringung von Sedimenten zu entwickeln, hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zusammen mit der HPA das Dialogforum Tideelbe initiiert, das im Juli 2015 Empfehlungen für den Umgang mit Sedimenten in der Tideelbe in einem einstimmig verabschiedeten Ergebnisbericht abgegeben hat. Die Ergebnisse werden nun von HPA und WSV zusammen mit den Länderbehörden ausgewertet und in eine verbesserte Sedimentmanagement-Strategie überführt.

Die noch immer vorhandene Schadstoffbelastung der Elbesedimente stellt eine weitere Herausforderung für den Umgang mit Hamburger Baggergut dar. Gemeinsam mit der Umweltbehörde in Hamburg betreibt HPA das Projekt ELSA „Schadstoffsanierung Elbesedimente“, mit dem u. a. 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 die Deponien Francop und Feldhofs auf Hamburger Landesgebiet zur Verfügung. Das Konzept zur Sicherstellung der landseitigen Entsorgung wird bedarfs- und zukunftsrecht fortgeschrieben.

Finanzinstrumente

In den Geschäftsjahren 2007 und 2013 wurden Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen, denen im vollen Umfang Basisgeschäfte gegenüberstehen. Diese dienen ausschließlich der Optimierung von Kreditkonditionen und zur 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.

CHANCEN

Erlössteigerung

Die HPA verfolgt das Ziel, den Hafen Hamburg bedarfsgerecht weiterzuentwickeln, um die in aktuellen Prognosen aufgezeigten Potenziale zu nutzen. Um fortlaufend Trends und Entwicklungen zu identifizieren und abbilden zu können, gehört es zur permanenten Aufgabe, die erstellten Prognosen zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren. Durch diese stetige Beobachtung des Marktes und weltweiter Trends sowie durch laufende 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 die HPA höhere Einnahmen erzielen könnte.

Gesamtbild der Risikolage

Die Gesamteinschätzung der Risikolage hat sich im Vergleich zum Vorjahr insbesondere durch die verschärfte Sedimentationsproblematik sowie die Aufnahme der EU-Beihilfeprüfung verändert. Insgesamt wird mit Blick auf die laufenden Maßnahmen derzeit nicht festgestellt, dass die vorhandenen Risiken für sich alleine oder gesamthaft den Fortbestand des Unternehmens gefährden. Nennenswerte über das normale unternehmerische Risiko hinausgehende zukünftige Risiken sind nicht erkennbar.

Hamburg, den 20. März 2016

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Wolfgang Hurtienne
Geschäftsführer

ZAHLEN

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Gewinn-und-Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015, Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	2015	2014
1. Umsatzerlöse	181.498.541,50	176.202.531,13
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	12.945.962,90	12.059.688,88
3. Sonstige betriebliche Erträge	160.248.394,10	92.807.724,95
	354.692.898,50	281.069.944,96
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	11.188.759,27	9.979.780,72
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	158.264.869,94	148.018.149,35
	169.453.629,21	157.997.930,07
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	89.853.216,69	89.494.837,25
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	21.656.303,31	19.429.080,01
	111.509.520,00	108.923.917,26
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	47.421.857,67	47.525.239,83
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	44.642.972,15	42.597.838,43
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	13.349.093,26	9.444.671,98
9. Abschreibungen auf Finanzanlagen	24.765,00	0,00
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	42.838.093,86	30.432.234,02
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-47.848.846,13	-96.962.542,67
12. Außerordentliche Erträge	1.587.180,60	1.587.180,60
13. Außerordentliche Aufwendungen	1.970.415,66	1.970.415,66
	-383.235,06	-383.235,06
14. Sonstige Steuern	6.061.112,71	6.484.043,31
15. Jahresfehlbetrag	-54.293.193,90	-103.829.821,04
16. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-35.504,50	0,00
17. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	47.737.513,54	103.794.316,54
18. Bilanzverlust	-6.591.184,86	-35.504,50

ZAHLEN

Bilanz

Bilanz zum 31. Dezember 2015, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

AKTIVA

In EUR	31.12.2015	31.12.2014
A Anlagevermögen		
I Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	19.243.108,92	24.664.097,92
2. Geleistete Anzahlungen	5.046.469,06	1.927.842,94
	24.289.577,98	26.591.940,86
II Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.048.305.941,59	1.019.765.705,37
2. Technische Anlagen und Maschinen	306.217.354,80	296.528.614,33
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	32.028.272,50	20.995.369,57
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	280.859.073,65	205.141.762,18
	1.667.410.642,54	1.542.431.451,45
III Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	458.500,00	127.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	33.587.199,07	12.901.729,54
3. Beteiligungen	17.503,00	16.453,00
	34.063.202,07	13.045.182,54
	1.725.763.422,59	1.582.068.574,85
B Umlaufvermögen		
I Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.495.650,59	2.766.128,55
II Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.488.179,74	7.134.509,57
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	235.504.292,48	300.197.450,46
3. Sonstige Vermögensgegenstände	16.234.484,14	7.517.554,61
	259.226.956,36	314.849.514,64
III Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	92.538,42	30.794.826,39
	261.815.145,37	348.410.469,58
C Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	1.006.792,79	667.846,55
	1.988.585.360,75	1.931.146.890,98

PASSIVA

In EUR	31.12.2015	31.12.2014
A Eigenkapital		
I Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II Kapitalrücklage	904.196.969,48	948.360.522,11
III Bilanzverlust	-6.591.184,86	-35.504,50
	1.047.605.784,62	1.098.325.017,61
B Sonderposten aus Investitionszuschüssen		
Sonderposten aus Investitionszuschüssen	362.834.422,48	280.821.143,75
C Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	199.956.353,55	165.646.233,89
2. Steuerrückstellungen	383.257,46	900.000,00
3. Sonstige Rückstellungen	126.906.055,13	128.146.883,37
	327.245.666,14	294.693.117,26
D Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	208.379.000,93	214.044.424,52
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	11.800,00	0,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20.799.721,61	22.803.846,76
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	219.649,14	145.646,47
5. Sonstige Verbindlichkeiten	16.853.849,86	16.562.693,87
	246.264.021,54	253.556.611,62
E Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	4.635.465,97	3.751.000,74
	1.988.585.360,75	1.931.146.890,98

ZAHLEN

Anlagenspiegel

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	Anschaffungs- oder Herstellungskosten					Stand 31.12.2015
	Stand 01.01.2015	Zugänge	Nachaktivierung	Abgänge	Umbuchungen	
I Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	55.973.625,36	1.481.680,47	0,00	407.583,21	529.689,50	57.577.412,12
2. Geleistete Anzahlungen	1.927.842,94	3.499.811,71	0,00	0,00	-381.185,59	5.046.469,06
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	57.901.468,30	4.981.492,18	0,00	407.583,21	148.503,91	62.623.881,18
II Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.057.665.056,62	18.926.722,35	0,00	1.499.712,42	18.480.239,71	1.093.572.306,26
2. Technische Anlagen und Maschinen	518.632.382,39	22.320.628,30	0,00	4.731.661,75	15.607.908,24	551.829.257,18
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	53.834.380,14	10.000.235,30	0,00	1.322.612,50	6.554.772,99	69.066.775,93
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	205.141.762,18	92.996.804,86	27.190.976,15	3.679.044,69	-40.791.424,85	280.859.073,65
Summe Sachanlagen	1.835.273.581,33	144.244.390,81	27.190.976,15	11.233.031,36	-148.503,91	1.995.327.413,02
III Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	127.000,00	331.500,00	0,00	0,00	0,00	458.500,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	12.901.729,54	20.685.469,53	0,00	0,00	0,00	33.587.199,07
3. Beteiligungen	16.453,00	25.815,00	0,00	0,00	0,00	42.268,00
Summe Finanzanlagen	13.045.182,54	21.042.784,53	0,00	0,00	0,00	34.087.967,07
Summe Anlagevermögen	1.906.220.232,17	170.268.667,52	27.190.976,15	11.640.614,57	0,00	2.092.039.261,27

Stand 01.01.2015	Abschreibungen			Stand 31.12.2015	Buchwert 31.12.2015	Buchwert 31.12.2014
	Laufendes Geschäftsjahr	Abgänge	Umbuchungen			
31.309.527,44	7.416.044,97	407.583,21	16.314,00	38.334.303,20	19.243.108,92	24.664.097,92
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.046.469,06	1.927.842,94
31.309.527,44	7.416.044,97	407.583,21	16.314,00	38.334.303,20	24.289.577,98	26.591.940,86
37.899.351,25	7.381.645,42	14.632,00	0,00	45.266.364,67	1.048.305.941,59	1.019.765.705,37
222.103.768,06	27.261.779,69	3.746.186,24	-7.459,13	245.611.902,38	306.217.354,80	296.528.614,33
32.839.010,57	5.362.387,59	1.154.039,86	-8.854,87	37.038.503,43	32.028.272,50	20.995.369,57
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	280.859.073,65	205.141.762,18
292.842.129,88	40.005.812,70	4.914.858,10	-16.314,00	327.916.770,48	1.667.410.642,54	1.542.431.451,45
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	458.500,00	127.000,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33.587.199,07	12.901.729,54
0,00	24.765,00	0,00	0,00	24.765,00	17.503,00	16.453,00
0,00	24.765,00	0,00	0,00	24.765,00	34.063.202,07	13.045.182,54
324.151.657,32	47.446.622,67	5.322.441,31	0,00	366.275.838,68	1.725.763.422,59	1.582.068.574,85

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 2015

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.

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 selbsterstellten 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 Projektes „Kaimauer Norderweiterung Altenwerder-Nord“ einbezogen worden.

Grundstücke, grundstückgleiche Rechte, städtische Gebäude und sonstige von der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) übernommene Anlagen, für die keine historischen Restbuch-

werte 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.

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 in Frage, da die HPA als Infrastrukturunternehmen ausschließlich steuerliche Verluste erzielt, welche durch Eigenkapitalzuführungen der FHH ausgeglichen wurden. Bedingt durch den Charakter als Infrastrukturunternehmen sowie der 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 den Rückstellungen Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und 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 2015 beträgt 26 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 beträgt 1 TEUR.

CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg (TEG)

Kommanditisten sind die HPA mit einer Kommanditeinlage von 7.191 TEUR, von der 51 TEUR bisher eingezahlt worden sind, sowie die FHH mit einer Kommanditeinlage von 6.909 TEUR, von der bisher 49 TEUR eingezahlt worden sind.

Komplementärin ist die TEVG, ohne am Vermögen der Gesellschaft beteiligt zu sein. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2015 beträgt 1.867 TEUR, der Fehlbetrag des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 beträgt 1.853 TEUR.

CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, Hamburg (CGH)

Vom Stammkapital der Gesellschaft in Höhe von 100 TEUR hat die HPA einen Anteil von 51 % übernommen. Ein weiterer Anteil von 49 % ist von der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) übernommen worden. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2015 beträgt 469 TEUR, der Fehlbetrag des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 beträgt 250 TEUR.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.488	7.135
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	235.504	300.197
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	190.278	183.898
Sonstige Vermögensgegenstände	16.235	7.518
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	104
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	259.227	314.850
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	190.278	184.002

Der Bilanzposten Forderungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen enthält mit 119.501 TEUR (im Vorjahr 105.866 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie mit 116.003 TEUR (im Vorjahr 194.331 TEUR) sonstige Forderungen. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen sind 95.669 TEUR (im Vorjahr 95.592 TEUR) abgezinste Forderungen aus der langfristigen Vermietung von vier Kaimauern enthalten. Die Forderung gegen verbundene Unternehmen beträgt 466 TEUR (im Vorjahr 20 TEUR).

Eigenkapital

In TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	904.197	948.361
davon Kapitaleinlage	3.574	184.999
davon Kapitalentnahme	-47.738	-103.794
Bilanzverlust	-6.591	-36
davon aus Jahresergebnis	-54.293	-103.830
davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	47.738	103.794
Eigenkapital	1.047.606	1.098.325

Nachdem im vorigen Geschäftsjahr die Auszahlung der letzten jährlichen Tranche aus dem Erlös des Teilbörsengangs der Hamburger Hafen und Logistik AG, Hamburg, (HHLA), der sogenannten HHLA-Milliarde, zur Finanzierung der Entwicklung und Bewirtschaftung des Hamburger Hafens erfolgte, wurde das Finanzierungssystem wieder auf eine Zuwendungsfinanzierung umgestellt. Aus der Kapitalrücklage sind 47.738 TEUR entnommen worden, davon 12.661 TEUR für laufende Aufwendungen und 35.077 TEUR für Abschreibungen und Abgänge von aus der HHLA-Milliarde finanziertem Anlagevermögen.

Sonderposten für Investitionszuschüsse

Das Finanzierungssystem der HPA wurde während des Geschäftsjahres 2009 grundlegend umgestellt. Bis zum 30. April 2009 erhielt die HPA öffentliche Zuwendungen für die Investitionen und Projekte zum Erhalt und Ausbau der allgemeinen Infrastruktur, die überwiegend dem Sonderposten zugeführt wurden. Ab 1. Mai 2009 wurde die Finanzierung weitgehend durch jährliche Tranchen aus der HHLA-Milliarde ersetzt, die der Kapitalrücklage zugeführt und von dort zugunsten des Bilanzergebnisses entnommen werden. Die Auflösung des **Sonderpostens für Investitionszuschüsse** zum Anlagevermögen erfolgt rätierlich in Höhe der jeweiligen Abschreibungsbeträge. Somit stellt der Sonderposten in seiner Höhe den Restbuchwert der durch Zuwendungen geförderten allgemeinen Infrastruktur dar.

Rückstellungen

In TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	199.956	165.646
Steuerrückstellungen	383	900
Rückstellungen für den Personalbereich	13.130	14.126
Andere sonstige Rückstellungen	113.776	114.021
davon für ausstehende Rechnungen	26.363	24.172
davon für Stiftung Lebensraum Elbe	6.136	7.874
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	3.467	3.683
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	41.836	38.655
davon für Instandhaltungsbaggerungen	0	4.100
davon für Risikovorsorge Hamburger Aluminium Werke	5.000	5.000
davon für Kampfmittelräumung	0	2.860
davon Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	28.421	25.521
Gesamtbetrag der Rückstellungen	327.246	294.693

Für die Pensionsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Dabei wurde ein Zinssatz von 3,89 % 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 2005G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz lt. Bundesbank angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

Durch die Umstellung der Bewertung der Pensionsrückstellungen und Beihilfen nach BilMoG und der FHH-weiten Umstellung der Berechnung auf die Anwartschaftsbarwertmethode ergab sich im Jahr 2010 ein zusätzlicher einmaliger Rückstellungsbetrag in Höhe von 26.098 TEUR

für Pensionsrückstellungen und 3.459 TEUR für Beihilfen. Von der Übergangsregelung gemäß Art. 67 Abs. 1 EGHGB wurde Gebrauch gemacht und von diesem Betrag jährlich ein Fünftel den Pensionsrückstellungen in Höhe von 1.740 TEUR und 230 TEUR den Beihilfen zugeführt. Die Zuführung wird in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung als außerordentlicher Aufwand gezeigt. Der noch nicht in der Bilanz ausgewiesene Betrag aus der Erstanzwendung in Höhe von nunmehr 15.659 TEUR für Pensionsrückstellungen und 2.075 TEUR für Beihilfen wird innerhalb des verbleibenden Übergangszeitraums gleichmäßig den Pensionsrückstellungen zugeführt.

Die HPA ist aufgrund des Gesetzes über die Errichtung der „Stiftung Lebensraum Elbe“ vom 11. Mai 2010 verpflichtet, der Stiftung ab dem 1. März 2009 jährlich 4 % der Hafengeldeinnahmen (Hafengeld und Liegegeld) des Vorjahres zu zahlen. Diese Verpflichtung endet, wenn der Stiftung nach diesem Gesetz insgesamt 40 Mio. EUR zugewendet worden sind; nach Berechnung der HPA wird dies voraussichtlich im Jahr 2020 sein.

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 (3.467 TEUR).

Die Rückstellung für **Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut** beinhaltet einen langfristigen Anteil für die Nachsorgeverpflichtungen der Schlickdeponien der HPA (26.836 TEUR).

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

Verbindlichkeiten

In TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	208.379	214.044
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	66.674	14.343
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	72.975	142.657
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	12	0
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	12	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20.800	22.804
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	20.800	22.804
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen	219	146
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	219	146
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	16.854	16.563
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	11.285	10.480
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	14	28
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	246.264	253.557
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	98.990	47.773
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	72.989	142.685

Der Bilanzposten Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen enthält mit 26 TEUR (im Vorjahr 17 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten sowie mit 193 TEUR (im Vorjahr 129 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. Hiervon ist die Summe von 7.140 TEUR ausstehend. Von einer Inanspruchnahme wird aufgrund des bestehenden Finanzierungskonzepts nicht ausgegangen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

In TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	19.563	26.953
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	9.355	6.239
Bestellobligos	264.334	281.355
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	63.967	67.649
Kampfmittelräumung	2.534	0
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	350.398	375.957

4. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

Gliederung der Umsatzerlöse

In TEUR	2015	2014
Mieterlöse Flächen	68.564	65.917
Mieterlöse Kaimauern	17.257	17.190
Sonstige Mieterlöse	7.320	6.670
Gesamtmieterlöse	93.141	89.777
Hafententgelte	51.616	51.157
Hafenbahnerlöse	22.698	21.397
Elbtunnel- / Brückententgelte	109	98
Gebühren	2.766	2.723
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	10.848	10.663
Periodenfremde Umsatzerlöse	321	387
Summe der Umsatzerlöse	181.499	176.202

Mieterlöse Kaimauern

Die Mieterlöse für Kaimauern in Höhe von 17.257 TEUR (im Vorjahr 17.190 TEUR) enthalten neben echten laufenden Mieten für Kaimauern von 12.457 TEUR (im Vorjahr 12.380 TEUR) eine Unterposition für „Zinsen / Marge Kaimauern“ in Höhe von 4.800 TEUR (im Vorjahr 4.810 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 77.515 TEUR (im Vorjahr 19.935 TEUR) dem Sonderposten aus Investitionszuschüssen zugeführt, während ertragswirksam 22.693 TEUR (im Vorjahr 22.437 TEUR) aufgelöst wurden.

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Die **periodenfremden Erträge** betragen im Geschäftsjahr 4.976 TEUR (im Vorjahr 4.333 TEUR) und betreffen die Auflösung von Rückstellungen.

Die **periodenfremden Aufwendungen** belaufen sich auf 6.151 TEUR (im Vorjahr 12.392 TEUR), davon betreffen 5.990 TEUR die Anpassung der Pensionsausgleichsforderungen gegen die FHH resultierend aus der versicherungsmathematischen Neuberechnung des Ausgleichsanspruchs.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die **Zinserträge** beinhalten im Wesentlichen Erträge für die Aufzinsung langfristiger Forderungen in Höhe von 12.826 TEUR (im Vorjahr 9.152 TEUR).

Die Position **Zinsaufwendungen** enthält mit 34.784 TEUR (im Vorjahr 21.769 TEUR) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Außerordentlicher Ertrag, außerordentlicher Aufwand

Der im Geschäftsjahr ausgewiesene **außerordentliche Aufwand** resultiert aus der Bewertungsänderung der Pensionsrückstellung sowie der Rückstellungen für Beihilfeverpflichtungen aufgrund der erstmaligen Anwendung des BilMoG.

Korrespondierend resultiert der **außerordentliche Ertrag** aus der geänderten Bewertung der Forderung aus Erstattungsansprüchen gegen die FHH.

5. SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Mitarbeiter

Die HPA beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1.771 Mitarbeiter (im Vorjahr 1.810). Es handelt sich hierbei um 178 Beamte (im Vorjahr 183) und 1.593 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr 1.627). Von den Mitarbeitern sind 177 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr 161).

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 2015 ermittelte Zeitwert der Zinsswaps beträgt –17.837 TEUR sowie 1.133 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 2015 beträgt 54.118 TEUR bzw. 18.300 TEUR; die Höhe der aus dem Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 2.496 TEUR bzw. 364 TEUR.

Honorar des Abschlussprüfers

Das vom Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2015 berechnete Gesamthonorar beläuft sich auf 78 TEUR und betrifft Abschlussprüfungsleistungen für 2015 in Höhe von 62 TEUR sowie andere Bestätigungsleistungen in Höhe von 16 TEUR.

Aufsichtsrat

Frank Horch	Aufsichtsratsvorsitzender Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Jens Lattmann	Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Staatsrat der Finanzbehörde
Hermann Ebel	Vorstandsvorsitzender der Hansa Treuhand Holding AG
Jana Schiedek	Ehem. Senatorin, Behörde für Justiz und Gleichstellung
Christine Beine	Geschäftsführerin und Leiterin Geschäftsbereich Infrastruktur, Handelskammer Hamburg
Rolf Kirchfeld	Ehem. Vorstandsmitglied der Vereins- und Westbank AG, Hamburg
Ralf Surm	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority
Silvia Nitsche-Martens	Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority
Stefan Rechter	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Geschäftsführung (hauptberuflich)

Jens Meier	Vorsitzender der Geschäftsführung
Wolfgang Hurtienne	

Aufwandswirksame Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 3 TEUR gezahlt.

Die aufwandswirksamen Bezüge der Geschäftsführung betragen insgesamt 474 TEUR. Hiervon sind 374 TEUR eine fixe und 100 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente.

In TEUR	Meier	Hurtienne
Fixe Komponente	259	115
davon Dienstwagen	16	12
Maximale variable Komponente 2015	75	45
Gesamtbezüge der Geschäftsführung	334	160

Die variable Komponente beinhaltet jeweils ausschließlich Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung und stellt die zum 31. Dezember 2015 gebildete Rückstellung dar.

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 17. Dezember 2015 erklärt, dass die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodexes (HCGK), die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 bis 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte), eingehalten werden. Von folgendem Punkt wurde abgewichen: 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 <http://www.hamburg-port-authority.de> unter den Menüpunkten Presse/Broschüren und Publikationen im HPA Finanzbericht 2015 veröffentlicht.

Konzernverhältnisse

Die HPA ist Mutterunternehmen im Sinne des § 290 HGB und hat für das Geschäftsjahr 2015 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.

Hamburg, den 31. März 2016

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Wolfgang Hurtienne
Geschäftsführer

SONSTIGE ANGABEN

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

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 2015 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 der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften 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, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 31. März 2016

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 Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH haben im Geschäftsjahr 2015 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)

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, 17. Dezember 2015

<p>Für die Geschäftsführung:</p>  <p>Jens Meier (Vorsitzender)</p>  <p>Wolfgang Hurtienne</p>	<p>Für den Aufsichtsrat:</p>  <p>Frank Horch (Vorsitzender)</p>
--	--

<p>Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts Neuer Wandstah 4 20457 Hamburg</p>	<p>Geschäftsführer: Jens Meier (Vors.), Wolfgang Hurtienne Aufsichtsratsvorsitzender: Senator Frank Horch</p>	<p>Deutsche Bundesbank IBAN: DE76200000000000001574 Steuernummer: 27205701309 Ust ID: DE243314560 BIC: MARKDEF1200</p>
--	---	--

Hartmut Schmidt
Wirtschaftsprüfer

Jens Engel
Wirtschaftsprüfer

IMPRESSUM

HERAUSGEBER
Hamburg Port Authority AöR

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: 040 42847-0

www.hamburg-port-authority.de

PAPIER
Cocoon Offset, 100 Prozent Recyclingpapier
zertifiziert mit dem Umweltzeichen
„Der Blaue Engel“ – RAL-UZ 14.

DRUCK
MPW Media-Print Witt GmbH

© Hamburg Port Authority, 07/16



FAKTEN

945

Gäste auf der Welthafenkonferenz

5.000
Waggons täglich

835 m

lange Züge auf den Gleisen der Hafenbahn

198

Tage Bauzeit für das Cruise Center Steinwerder

10 Jahre
HPA

2

neue Eisbrecher

Über 1.000
AGF (Außergewöhnlich Große Fahrzeuge)

357.263

Aufrufe von HafenTV und smartPORT TV

153

Anläufe von Kreuzfahrtschiffen

2.

Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht