

Zahlen, Daten, Fakten.

Finanzbericht 2014

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 Umschlagsvolumen im Hamburger Hafen hat sich im Geschäftsjahr 2014 um 4,8 % gegenüber dem Vorjahr auf 145,7 Mio. Tonnen erhöht. Mit diesem Umschlagsplus hat sich der Hamburger Hafen im Vergleich zu den unmittelbaren Wettbewerbern in der Nord Range am besten entwickelt. Die Anzahl der umgeschlagenen Container konnte um 5,1 % gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Insgesamt wurden 9,7 Mio. TEU umgeschlagen. Auch der Umschlag mit Massengütern mit einem Plus von 1,7 % auf 43 Mio. Tonnen und konventioneller Ladung mit einem Plus von 3,8 % auf 2 Mio. Tonnen entwickelten sich im Geschäftsjahr 2014 erfreulich positiv.

Neben der erfreulichen Entwicklung des Güterumschlags im Hamburger Hafen hat sich die Kreuzfahrtbranche weiterhin überdurchschnittlich positiv am Standort entwickelt. Mit einer Steigerung von +7 % auf insgesamt 588.000 Passagieren konnte eine neue Rekordmarke erzielt werden. Auch für die kommenden Jahre wird mit weiter steigenden Passagierzahlen und Anläufen gerechnet, so dass die Hamburg Port Authority von der Freien und Hansestadt Hamburg den Auftrag bekommen hat, ein 3. Kreuzfahrtterminal auf Steinwerder zu bauen und die zentrale Koordination des Kreuzfahrtgeschäftes über eine Tochtergesellschaft zu übernehmen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde der Bau, der Mitte 2015 eröffnet werden wird, im Rohbau fertiggestellt und die entsprechenden organisatorischen Strukturen mit der Gründung der Cruise Gate Hamburg GmbH und weiteren Tochtergesellschaften abgewickelt.

Die logistischen, ökonomischen und ökologischen Herausforderungen der Zukunft werden durch die smartport Projektinitiative durch die Hamburg Port Authority angenommen. Hierbei spielen insbesondere die vernetzte Digitalisierung der Logistikprozesse einschließlich der Infrastruktur sowie die intelligente Verringerung der Emissionen eine entscheidende Rolle. Auch für das Jahr 2015 wird eine moderate Steigerung des Gesamtumschlages von 3 % erwartet und damit gerechnet, dass ca. 10 Mio. TEU umgeschlagen werden. Die Hamburg Port Authority rechnet mit einem leichten Umsatzplus, insbesondere durch steigende Mieten und Entgelte für die Hafenterrassen und die Wasserstraße.

Veränderungen bei Geschäftsführung und Aufsichtsrat

Im Geschäftsjahr 2014 fanden keine personellen Veränderungen bei Geschäftsführung und Aufsichtsrat statt.

Vertrauensvoller Dialog

Im Geschäftsjahr 2014 fanden vier 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 Chancenmanagement der Hamburg Port Authority AöR umfassend informiert. Aufsichtsrat und Geschäftsführung haben gemeinsam wichtige geschäftspolitische und strategische Fragestellungen der Hamburg Port Authority AöR erörtert.

Anhand regelmäßiger schriftlicher und mündlicher Berichte der Geschäftsführung hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung und die Geschäftsentwicklung der Hamburg Port Authority AöR fortlaufend und sorgfältig überwacht.

Der Finanz- und Personalausschuss hat sich in seinen zwei Sitzungen insbesondere mit den von der Geschäftsführung vorgelegten finanzwirtschaftlichen und personalrelevanten Themen intensiv befasst und die Ergebnisse und Empfehlungen in den Aufsichtsratssitzungen vorgetragen.

Feststellung des Jahresabschlusses

Die in der Aufsichtsratssitzung vom 20. Juli 2014 bestellte Deloitte & Touche GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat den Jahresabschluss der Hamburg Port Authority und den Lagebericht zum Geschäftsjahr 2014 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 2. Juli 2015 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 2. Juli 2015 teilgenommen, erläuterte die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

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, den 2. Juli 2015

Der Aufsichtsrat
Aufsichtsratsvorsitzender

BERICHTE

Lagebericht

Lagebericht der Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

1. GESCHÄFTSMODELL

Die Hamburg Port Authority betreibt seit 2005 ein zukunftsorientiertes Hafenummanagement aus einer Hand. Als Anstalt öffentlichen Rechts ist die HPA verantwortlich für die effiziente, ressourcenschonende und nachhaltige Vorbereitung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen. Die HPA ist Ansprechpartner für alle Fragen der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit 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.

2. ZIELE UND STRATEGIEN

Die Hamburg Port Authority entwickelt und betreibt die gesamte Infrastruktur des Hamburger Hafens zum Nutzen ihrer Kunden und sorgt so für die kontinuierliche Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des Hafens. Aufgaben kommerzieller, öffentlicher und hoheitlicher Art werden dabei erfüllt. Die Kunden sind sowohl die Reedereien, Verloader, Produzenten, Transporteure und Spediteure als auch die Mieter und Nutzer der Hafenumflächen. Der Erfolg der HPA und des Hamburger Hafens sind voneinander abhängig.

Die strategischen Ziele in diesem Kontext sind, dass die HPA nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit (Ökonomie, Ökologie, Soziales) arbeitet, ein ressourcenschonendes Unternehmen ist und so ihrer Verantwortung für den Hafen in der Stadt gerecht wird. Mit diesen Qualitätsmerkmalen positioniert sie den Hafen erfolgreich im Wettbewerb.

3. GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE
RAHMENBEDINGUNGEN**Hamburg unterstreicht seine Position innerhalb der Nordrange
als zweitgrößter Containerhafen in Europa**

Der Hamburger Hafen hat im Jahr 2014 insgesamt 145,7 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Dies entspricht einem Plus von 4,8 % gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich der wichtigsten Wettbewerbshäfen entlang der Nordrange schneidet Hamburg im Vorjahresvergleich erneut am besten ab. In den bremischen Häfen verringerte sich das Umschlagsvolumen um 0,6 % auf 78,3 Mio. Tonnen, Rotterdam verzeichnete einen Zuwachs von 1,0 % auf 444,7 Mio. Tonnen und Antwerpen ein Plus von 4,3 % auf 199,0 Mio. Tonnen.

Der Containerumschlag in Hamburg zeigt einen Anstieg von 5,1%, in Rotterdam ein Plus von 5,8% und in Antwerpen einen Zuwachs von 4,7%, während in den bremischen Häfen ein Rückgang um -0,6% verzeichnet wurde. Mit über 9,7 Mio. umgeschlagenen TEU unterstreicht der Hamburger Hafen mit einem Marktanteil von über 26% seine Position als zweitwichtigster Umschlagsplatz für containerisierte Ladung in der Nordrange. An der Gesamtumschlagstonnage Hamburgs hält der Containerumschlag einen Anteil von etwa 69%.

Der Umschlag voller Container in Hamburg ist um 6,3% gestiegen, das Wachstum des Umschlages von leeren Containern lag im Jahr 2014 bei 2,7%. Die Auslastung der Leercontainerdepots in Hamburg ist nach wie vor hoch. Das Wachstum im Containerumschlag geht zum größten Teil auf einen Anstieg um 12,3% im Verkehr mit China zurück. Im Handel mit China wurden im Jahr 2014 rund 3,0 Mio. TEU umgeschlagen, was einem Anteil von 30,6% am gesamten Containerumschlag des Hamburger Hafens entspricht. Im Containerverkehr mit der Russischen Föderation – dem größten europäischen Handelspartner des Hamburger Hafens – ergab sich ein Rückgang um 7,8%, was Russlands Anteil am Containerumschlag in Hamburg gegenüber dem Vorjahr um einen Prozentpunkt auf 6,8% sinken ließ. Insgesamt ergab sich im Verkehr mit Häfen in Europa ein moderates Umschlagswachstum in Höhe von 1,4%. Für die amerikanischen Fahrtgebiete wurde indessen ein Gesamtrückgang des Umschlages um 1,9% verzeichnet. Auf niedrigen absoluten Werten stieg der Umschlag im Verkehr mit Afrika um 24,3%.

Der Umschlag von Massengütern im Hamburger Hafen wurde im Jahr 2014 mit einem Plus von 1,7% gegenüber dem Jahr 2013 auf knapp 43,0 Mio. Tonnen gesteigert. Während der Import mit einem Zuwachs von 0,3% nahezu stagnierte, zeigte sich im Export ein Anstieg um 5,4% auf 11,2 Mio. Tonnen. Der Zuwachs des Exports wurde vor allem von einem starken Anstieg des Umschlages von Flüssiglading in Höhe von 12,8% getragen. Beim Import kompensierte ein Anstieg des Umschlages von Greifergut in Höhe von 4,7% die Rückgänge des Umschlages von Sauggut und Flüssiglading. Der Umschlag von konventioneller Ladung verzeichnete ein Plus von 3,8% gegenüber dem Vorjahr, so dass gut 2,0 Mio. Tonnen umgeschlagen werden konnten.

4. GESCHÄFTSVERLAUF

Hamburger Hafen – die Drehscheibe für das europäische Hinterland

Der Hamburger Hafen bleibt auch im Jahr 2014 die zentrale Drehscheibe für das ost- und südosteuropäische Hinterland. Mit ca. 44,4 Mio. Tonnen transportierten Gütern auf der Schiene konnte ein neues Rekordergebnis in der 148-jährigen Geschichte der Hafenbahn erzielt werden. Im Containerverkehr wurden mehr als 2,2 Mio. TEU per Bahn in das Hinterland des Hamburger Hafens transportiert, was einer Steigerung von mehr als 7% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Bei den Transporten über die Hafenbahn sind dabei erneut signifikante Effizienzsteigerungen gelungen. So konnte die durchschnittliche Auslastung der Züge weiter gesteigert und damit die Wirtschaftlichkeit der Bahnverkehre des Hamburger Hafens erhöht werden.

HPA baut ein 3. Kreuzfahrtterminal

Der Kreuzfahrtboom im Hamburger Hafen setzte sich auch im Jahr 2014 fort. 189 Kreuzfahrtschiffe machten im letzten Kalenderjahr in der Hansestadt fest. Mit einer Anzahl von mehr als 588.000 Kreuzfahrtpassagieren ergab sich eine Steigerung um rund 7% gegenüber dem Jahr 2013. 95% der Passagiere haben ihre Reise in Hamburg begonnen oder beendet. Hinsichtlich der Passagierzahlen ist Hamburg auf Platz drei in Nordeuropa und weltweit unter den 20 größten Kreuzfahrthäfen. Das rasante Wachstum im Segment Kreuzfahrt erfordert zusätzliche Kapazitäten für die Abfertigung immer größer werdender Schiffseinheiten, weshalb derzeit im mittleren Freihafen das 3. Kreuzfahrtterminal, Cruise Center Steinwerder, entsteht. Die Bauarbeiten für das neue Terminal wurden planmäßig vorangetrieben. Nachdem am 4. Juli 2014 der erste Spatenstich gefeiert wurde, konnte das Ziel, vor Einbruch des Winters mit den Innenausbauten beginnen zu können, erreicht werden. Daneben wurde die organisatorische Neuordnung des Kreuzfahrtsegmentes in Hamburg weitergeführt. Im Frühjahr 2014 wurden die CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH sowie die CGH Terminaleigentums-gesellschaft mbH & Co. KG gegründet, die künftig als Eigentümerin des Cruise Center Steinwerder fungiert. Im September 2014 folgte die Gründung der Terminalbetriebsgesellschaft Cruise Gate Hamburg GmbH, die als Joint Venture der Hamburg Port Authority AöR und der Flughafen Hamburg GmbH zukünftig die drei Cruise Center im Hamburger Hafen koordinieren und betreiben soll.

Dabei profitierte der Hafen sowohl vom weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur als auch von den Implementierungen neuer IT-Systeme in der Schienengüterverkehrsabwicklung. Nachdem in den Jahren 2012 und 2013 bereits Teilsysteme von transPORT rail für die Anwender der HPA und der Ladestellen erfolgreich in Betrieb genommen wurden, konnte im Jahr 2014 die Kommunikation zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen in die Produktion überführt werden. Somit ist auch die letzte Stufe des Projekts erfolgreich fertiggestellt worden. Das neue System transPORT rail stellt Daten für die Durchführung von Fahrten, Standortbuchungen von Güterwagen sowie die Be- und Entladung von Containern und Wagenladungen bereit. Damit können die immer komplexeren Prozesse der Transportabwicklung jetzt und in Zukunft effizient unterstützt werden.

Im Herbst dieses Jahres wurden die neue Werkstatthalle und die zugehörigen Gleisanlagen am Spreehafen zur Reparatur und Instandhaltung von Güterwagen in Betrieb genommen und für Kunden geöffnet. Mit dieser Maßnahme wurde das Projekt Spreehafen zur Zusammenlegung der operativen Betriebe der Hafenbahn am Spreehafen erfolgreich abgeschlossen.

Informations- und Kommunikationstechnologie ausgebaut

Im Jahr 2014 wurde die IT-Unterstützung in der neuen Nautischen Zentrale weiter ausgebaut. Auf einer großen Videowand wird dort über eine neue Software, die auf dem Port Monitor aufsetzt, das Lagebild auf dem Wasser in Echtzeit abgebildet.

Im Jahr 2014 wurde das Produkt SPL (smartPORT logistics) in den Markt eingeführt. SPL ist eine 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 auf dem Weg, 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 mithilfe mobiler Endgeräte wie Tablet-PCs oder Smartphones, aber auch über in den Fahrerkabinen installierte Telematikeinheiten abrufbar.

Weitere umweltstrategische Meilensteine erreicht

Das unter Federführung der Hamburg Port Authority entwickelte Konzept der externen Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen wurde im Jahr 2014 konsequent fortgesetzt. Der Rohbau für die Landstromanlage in Altona wurde fertiggestellt ebenso wie die landseitige Infrastruktur für den Einsatz von Power Barges am Kreuzfahrtterminal HafenCity. Somit steht einer Inbetriebnahme beider Versorgungsmöglichkeiten im Jahr 2015 nichts mehr im Wege. Mit dem Einsatz von Power Barges kann dann erstmals Liquefied Natural Gas (LNG) im Hamburger Hafen verwendet werden. Um dies zu realisieren, hat die Hamburg Port Authority im vergangenen Jahr die Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zum Einsatz von LNG in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Firmen und Behörden vorgebracht.

Nach der erstmaligen Veröffentlichung eines Nachhaltigkeitsberichts der HPA im Jahr 2013 wurden im Jahr 2014 die Vorbereitungen für den Nachhaltigkeitsbericht 2013/14 vorangetrieben. Der neue Bericht wird gemäß den neuen Leitlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (G4) der Global Reporting Initiative (GRI) veröffentlicht. Dazu wurde unter anderem eine Stakeholderanalyse durchgeführt ebenso wie die Entwicklung von Nachhaltigkeitsgrundsätzen, die im Jahr 2015 implementiert werden.

Nachdem im Jahr 2013 mit dem neuen Bürogebäude der Hafenbahn das erste Passivbürohaus Hamburgs eröffnet worden war, wurde im Jahr 2014 das Bahndepot mit einem Energieverbrauch, der 30 % unter den gesetzlichen Anforderungen liegt, fertiggestellt. Ferner wurde die Autoflotte der HPA um sieben Elektrofahrzeuge der Firma Renault erweitert und damit eine Grundlage für die künftige Ablösung von herkömmlichen Fahrzeugen durch emissionsarme Alternativen geschaffen.

Für das zur Verbesserung bzw. Stabilisierung der hydrologischen und morphologischen Situation der Tideelbe konzipierte und derzeit in Umsetzung befindliche Tideelbeprojekt Spadenländer Busch/Kreetsand konnten im Jahr 2014 maßgebliche Baufortschritte erzielt

werden. Durch die im Jahr 2014 verliehene Auszeichnung mit dem PIANC-Award (World Association for Waterborne Transport Infrastructure) als bestes Projekt weltweit in der Kategorie „Working with Nature“ hat dieses Projekt eine enorme globale Anerkennung erfahren.

Damit hat die HPA weitere Beiträge zur Umsetzung von smartPORT energy, einer gemeinsamen Initiative der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und der Hamburg Port Authority geleistet.

Die Steigerung der Flächeneffizienz bleibt eine vordringliche Aufgabe

Die intelligente Nutzung der nur begrenzt verfügbaren Hafenflächen und die damit verbundene intensivere Auslastung der hafenbezogenen Infrastrukturen war auch im Jahr 2014 ein wesentliches Thema der Hafenstrategie. Die hierfür eingerichteten Kommunikations- und Informationswerkzeuge wurden weiter institutionalisiert. Aufträge, Analysen und Vereinbarungen zu flächenbezogenen groß- und kleinräumigen Entwicklungen sowie Herrichtungen, Ankäufe und Vertragsverhandlungen wurden vorgebracht. HPA war im Jahr 2014 wie zuvor umfangreich in die Prozesse der von der FHH verfolgten städtebaulichen Veränderungen im direkten Umfeld des Hafens eingebunden. Die Konkretisierung der IBA-Planungen im Zusammenhang mit dem Senatsprogramm „Sprung über die Elbe“ sowie dem ambitionierten Wohnungsbauprogramm des Senats bedürfen nach wie vor der aktiven Begleitung durch die HPA, um weiterhin für beide Seiten tragbare Ergebnisse zu entwickeln.

Fit für Olympia

Die Absicht der FHH, sich um die Austragung der Olympischen und Paralympischen Spiele für das Jahr 2024 zu bewerben, führte für die HPA als Flächeneigentümerin des Olympia-Interessengebietes (Kleiner Grasbrook, Überseezentrum, ggfs. weitere Flächen) im Jahr 2014 zu einer umfangreichen Beteiligung an der Abstimmung eines zusätzlichen städtebaulichen Projekts. Da sich durch eine mögliche Flächeninanspruchnahme zentraler Bereiche des Hafens dessen Funktion und Leistungsfähigkeit deutlich verändern würden, ist hier ein nachdrückliches Engagement der HPA bedeutsam.

Realisierung des Investitionsprogramms

Das Investitionsprogramm in die Infrastruktur des Hamburger Hafens in Höhe von 187,3 Mio. EUR hat die Hamburg Port Authority auch im Jahr 2014 mit Nachdruck fortgesetzt. Der wichtige Neubau der Rethelbrücke konnte im abgelaufenen Kalenderjahr um weitere wesentliche Schritte vorangetrieben werden. So konnte der Stahlbetonbau der Brückenpfeiler sowie die Montage aller vier Brückenkappen abgeschlossen werden. Auch die Montage der Vorlandbrücken für Straße und Schiene konnte fertiggestellt werden. Zudem wurde mit der Realisierung des Projekts Neue Bahnbrücke Kattwyk begonnen. Der 1. Bauabschnitt (landseitige Anbindung Ost) sowie der 2. Bauabschnitt (landseitige Anbindung West) wurden vergeben. Mit den Bauarbeiten im Projekt Einfahrt Vorhafen zur Verbesserung der schiffsseitigen Zufahrt des mittleren Hafens wurde ebenfalls im Jahr 2014 begonnen. Die Auftragsvergabe der im Zuge dieses Projekts ebenfalls erforderlichen Baumaßnahme zur Sicherung des Lotsenhöfts ist erfolgt. Im Bauprogramm 2014 der Hafenbahn wurden schwerpunktmäßig Gleise und Weichen in den Bahnhofsteilen Hohe Schaar sowie im Bereich Alte Süderelbe und Mühlenwerder inklusive zweier großer Bahnübergänge erneuert. Im Zuge der Erneuerung und Sanierung der Brückenbauwerke im Hafen konnten u. a. die Eisenbahnbrücken über die Georg-Wilhelm-Straße sowie Gründung und Überbau der Peutebahnbrücke fertiggestellt werden. Die Bauarbeiten zum Umbau der Harburger Hafenschleuse einschließlich der damit verbundenen Ertüchtigung der öffentlichen Hochwasserschutzlinie wurden bis auf Restarbeiten abgeschlossen. Im Projekt „Verkehrsanbindung Burchardkai“ wurde der Straßenzug Rugenberger Damm mit der zugehörigen Straßenbrücke über die Rugenberger Schleuse fertiggestellt und damit die alternative Straßenanbindung an den Burchardkai geschaffen. Für die Rugenberger Schleuse selbst wurden die wesentlichen Bauleistungen bis auf die Schleusentore abgeschlossen. Für die Herstellung der östlichen Waltershofer Brücken wurde der Bauauftrag erteilt und für die Herstellung eines zusätzlichen Gleises wurden die Planungsleistungen vorangetrieben. Darüber hinaus hat die Hamburg Port Authority im Jahr 2014 mit der Realisierung des Projekts „Nördliche Straßenanbindung Altenwerder“, das einer deutlichen Verbesserung der Straßenanbindung des Güterverkehrszentrums Altenwer-

der dient, begonnen. Die umfangreichen Gründungsarbeiten für die zu errichtenden Ingenieurbauwerke (Brücke, Stützwände und Dammbauwerke) wurden abgeschlossen. Bei der Sanierung der Oströhre des St.-Pauli-Elbtunnels konnten die Abdichtungsarbeiten und der Rohbau der neuen Tunnelinnenschale in der Oströhre abgeschlossen werden. Mit dem Einbau des neuen Fliesenschildes wurde bereits begonnen.

Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte

Die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe ist nach wie vor ein Schlüsselprojekt zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. Im laufenden, von zwei Umweltverbänden betriebenen Klageverfahren gegen das Vorhaben hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) am 2. Oktober 2014 nach einer mehrtägigen mündlichen Verhandlung im Juli 2014 das weitere Verfahren bis zur Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) zu Grundsatzzfragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Wasserrahmenrichtlinie ausgesetzt. Gleichzeitig hat das BVerwG auf einige – nach Überzeugung des Gerichts behebbare – Mängel im Planfeststellungsbeschluss hingewiesen. Die Planfeststellungsbehörden der FHH und des Bundes bereiten derzeit mit Unterstützung der Träger des Vorhabens einen Planergänzungsbeschluss vor, der diese Defizite beseitigen soll. Auf der Grundlage dieses Planergänzungsbeschlusses, der frühestens zur Jahresmitte 2015 vorliegen wird, und im Lichte der Entscheidung des EuGH, mit der im Frühjahr 2015 gerechnet wird, wird das BVerwG nach einer abermaligen, noch nicht terminierten mündlichen Verhandlung zu einem im Sinne des wirtschaftlich notwendigen Fahrrinnenausbaus hoffentlich positiven Urteil kommen. Weiterhin unterliegt die Realisierung des Fahrrinnenausbaus zeitlichen Risiken, da zum einen nicht sicher ausgeschlossen werden kann, dass es im Zuge des Planergänzungsbeschlusses zu Verzögerungen kommt. Zum anderen muss berücksichtigt werden, dass sowohl die Beschlussfassung des EuGH als auch der weitere Verfahrensgang vor dem BVerwG mit erheblichen zeitlichen Unsicherheiten behaftet ist.

Das Projekt zur Kapazitätserweiterung im Waltershofer Hafen befindet sich nach wie vor im Planfeststellungsverfahren. Eine Ergänzung der Planunterlagen war aus rechtlichen Gründen (Berücksichtigung der Wasserrahmenrichtlinie, Aktualisierung des schalltechnischen Gutachtens) erforderlich geworden. Der Planfeststellungsbeschluss wird für das Jahr 2015 erwartet.

5. ERTRAGSLAGE

Ausgewählte Ergebniszahlen

In TEUR	2014	2013	
Umsatzerlöse	176.202	280.680	-104.478
hiervon Mieterlöse	89.777	86.133	3.644
hiervon Hafенbetrieb	72.652	67.688	4.964
hiervon periodenfremde Umsätze	387	111.286	-110.899
Materialaufwand	-157.998	-139.299	-18.699
Personalaufwand	-108.924	-105.250	-3.674
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-42.598	-52.324	9.726
Jahresfehlbetrag	-103.830	-86.584	-17.246
Entnahme Kapitalrücklage	103.794	112.626	-8.832
Verlustvortrag	0	-26.042	26.042
Bilanzverlust	-36	0	-36

Die Umsatzerlöse konnten, bereinigt um den im Vorjahr als periodenfremden Umsatz gezeigten Einmaleffekt aus der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums von Kaimauern auf die HHLA, gegenüber dem Vorjahr um 6,4 Mio. EUR gesteigert werden. Positive Treiber für die Entwicklung sind im Wesentlichen die gestiegenen Mieten (+3,6 Mio. EUR), Steigerungen beim Hafennutzungsentgelt (+2,8 Mio. EUR) sowie erhöhte sonstige Dienstleistungserlöse (+3,5 Mio. EUR). Die positive Entwicklung bei den Flächenmieten (+2,9 Mio. EUR) ist gleichermaßen auf neu abgeschlossene Mietverträge sowie allgemeine Mietsteigerungen zurückzuführen. Negativ wirkten sich die gegenüber dem Vorjahreszeitraum geringeren Baggereierlöse (-2,9 Mio. EUR) sowie die Instandhaltungserlöse (-1,9 Mio. EUR) aus.

Die Erlöse aus Hafенbetrieb setzen sich im Wesentlichen aus Hafennutzungsentgelten (51,2 Mio. EUR) und Hafенbahnerlösen (21,4 Mio. EUR) zusammen und liegen um 5,0 Mio. EUR deutlich über der Vorjahresentwicklung. Dies ist insbesondere auf die erfreuliche Entwicklung im Güterumschlag, insbesondere des Containerumschlages, zurückzuführen. Sowohl die Hafенbahnerlöse mit +2,2 Mio. EUR als auch die Hafennutzungsentgelte mit +2,8 Mio. EUR, konnten von diesen Entwicklungen profitieren.

Der deutliche Rückgang der periodenfremden Umsätze um 110,9 Mio. EUR ist durch Sondereffekte im Jahr 2013 begründet. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang der Abschluss der Mietverträge für die neuen Kaimauern zu erwähnen. In diesem Bereich fielen rückwirkende Kaimauermieten bzw. Erlöse aus dem Übergang des wirtschaftlichen Eigentums in Höhe von 104,8 Mio. EUR an. Weiterhin fielen im Jahr 2013 hohe rückwirkende Mietzahlungen, insbesondere für Flächen, (4,3 Mio. EUR), Baggereierlöse (0,6 Mio. EUR) und Hafенbahntentgelte (0,4 Mio. EUR) an. Zudem erhielt die HPA im Vorjahr eine periodenfremde Kostenerstattung für eine Altlastensanierung auf dem Gebiet der Westerweiterung (0,9 Mio. EUR) für das Jahr 2012.

Wesentlicher Treiber für die Zunahme des Materialaufwandes gegenüber dem Vorjahr sind die deutlich höheren Aufwendungen für die Wassertiefeninstandhaltung. Darüber hinaus kam es zu zusätzlichen Aufwendungen für die Planungsleistungen des 3. Kreuzfahrtterminals und zu einer verstärkten Instandhaltung für Böschungen und Hochwasserschutzanlagen.

Der im Vergleich zum Vorjahr um 3,7 Mio. EUR gestiegene Personalaufwand ist mit 2,1 Mio. EUR auf Tarifanpassungen des diesjährigen Tarifabschlusses und mit 0,7 Mio. EUR auf die Tarifanpassung zum 1. Juli 2013 zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten sich im Jahresvergleich insbesondere noch Personalzuwächse aus dem Jahr 2013 aus, die erstmals im Berichtsjahr ganzjährig zu Buche schlugen.

Der Verringerung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere durch den Abschluss verschiedener Projekte zur Prozessoptimierung und gesunkene Kosten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit bedingt.

Der höhere Jahresfehlbetrag ist im Wesentlichen auf die positiven periodenfremden Einmaleffekte aus dem Vorjahr zurückzuführen.

Der Kapitalrücklage wird zum Jahresende mit 103,8 Mio. EUR entnommen. Im Vergleich zum Vorjahr fällt diese Entnahme um 8,8 Mio. EUR niedriger aus. Dieser Rückgang ist im Projektbereich (-13,6 Mio. EUR) im Wesentlichen aus der geänderten Finanzierungszuordnung (12,6 Mio. EUR) begründet. Im betrieblichen Bereich (+5,0 Mio. EUR) führte das Hochwasser im Jahr 2013 zu stark verringerten Sedimentationsraten, so dass der zugehörige Aufwand zur Wassertiefeninstandhaltung stark sank. Damit wurde der Zuschuss im Jahr 2013 nicht komplett in Anspruch genommen. Durch das schwache Oberwasser im Jahr 2014 bestand – vor allem in der zweiten Jahreshälfte – ein starker Instandhaltungsbedarf, so dass der Zuschuss vollständig in Anspruch genommen wird und es insofern zu einem Anstieg von 5,0 Mio. EUR kommt.

Die gegenüber dem Planergebnis für das Jahr 2014 deutlich positive Entwicklung ist insbesondere durch die höhere Gesamtleistung und den geringeren Materialaufwand bedingt, wobei als wesentlicher Treiber für die geringeren Materialaufwendungen die weitere Verzögerung bei der Fahrrinnenanpassung zu nennen ist.

6. FINANZLAGE

Ausgewählte Finanzzahlen

In Mio. EUR	2014	2013	
Darlehensstand	214,0	227,8	-13,8
Betriebsmittelkonto	91,9	14,1	77,8
Investitionsmittelkonto	1,3	1,3	0,0
Verschuldungsgrad	43,1 %	44,5 %	

Die Finanzierung der öffentlichen Hafeninfrastruktur erfolgt durch die laufenden Erträge der HPA und durch Kapitalzuführungen von der FHH, deren letzte Tranche im Berichtsjahr vereinnahmt worden ist. Weitere Liquidität wird in Form eines Kontokorrentkredites bei der Kasse Hamburg in Höhe von 20 Mio. EUR sichergestellt. Die Finanzierung der Investitionen im nutzerspezifischen Bereich erfolgt durch laufende Erträge und durch entsprechende Kreditaufnahmen.

Das Investitionsmittelkonto dient zurzeit zur Abwicklung des Projekts Alternative Energieversorgung Kreuzfahrt. In naher Zukunft werden wieder vermehrt Bewegungen auf diesem Konto zu erwarten sein, da die Zuwendungsfinanzierung von Projekten erneut an Bedeutung gewinnt. Insgesamt war die Zahlungsfähigkeit der HPA im Berichtsjahr gesichert.

7. VERMÖGENSLAGE

Ausgewählte Vermögenszahlen

In Mio. EUR	2014	2013	
Anlagevermögen	1.582,1	1.513,5	68,6
Anlagenintensität	81,9 %	82,5 %	
Anlagendeckungsgrad	69,4 %	67,2 %	
Eigenkapital	1.098,3	1.017,2	81,1
Eigenkapitalquote	56,9 %	55,4 %	
Rückstellungen	294,7	269,5	25,2
hiervon Pensionsrückstellungen	165,6	144,2	21,4

Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen betragen im Berichtsjahr 107,3 Mio. EUR (i.Vj. 299,9 Mio. EUR). Den Investitionen stehen Anlagenabgänge in Höhe von 4,2 Mio. EUR gegenüber. Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich auf 13,0 Mio. EUR, was im Wesentlichen auf die Ausleihungen an die TEG (12,9 Mio. EUR) zurückzuführen ist.

Im Geschäftsjahr 2014 lagen die Gesamtinvestitionen der HPA aufgrund von zeitlichen Projektverschiebungen mit 187,3 Mio. EUR um 32,7 Mio. EUR (-14,9 %) unter dem Vorjahreswert. In den Ausbau der Hafenterrasse wurden inkl. des Bahnanteils der Rethebrücke und der Neue Bahnbrücke Kattwyk 24,7 Mio. EUR investiert. Die Ersatzinvestitionen der Hafenterrasse beliefen sich auf 13,0 Mio. EUR. Für den Ausbau und die Kernsanierungen verschiedener Gebäude sowie den Erwerb von Flächen und Flächenaufwertungen durch Bodensanierungen wurden im Betrachtungszeitraum 17,9 Mio. EUR investiert. Die Ausbauinvestitionen für die öffentlichen Straßen und den öffentlichen Hochwasserschutz werden nicht im Anlagevermögen der Hamburg Port Authority abgebildet, da sich diese Vermögensgegenstände im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befinden. Für den Ausbau des Straßen- und Brückennetzes inkl. des Straßenteils der Rethebrücke wurden 30,6 Mio. EUR und für den Ausbau des öffentlichen Hochwasserschutzes 15,0 Mio. EUR investiert.

Erhaltene Investitionszuschüsse werden als Sonderposten aus Investitionszuschüssen ausgewiesen. Dieser beträgt zum 31. Dezember 2014 insgesamt 280,8 Mio. EUR. Diesem Wert stehen entsprechende Buchwerte der allgemeinen Infrastruktur im Anlagevermögen gegenüber.

Das Eigenkapital der Hamburg Port Authority beträgt nach Einlage der letzten Tranche der HHLA-Mrd. von 185,0 Mio. EUR in die Kapitalrücklage und der planmäßigen Auflösung von 103,8 Mio. EUR nunmehr 1.098,3 Mio. EUR. Es liegt damit um 81,1 Mio. EUR über dem des Vorjahres.

Die Rückstellungen teilen sich hauptsächlich in Rückstellungen für Pensionen von 165,6 Mio. EUR und sonstige Rückstellungen von 128,1 Mio. EUR auf. Die Hamburg Port Authority bewertet die Ansprüche aus bestehenden Pensionsverpflichtungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren „Projected Unit Credit Method“. Dabei erfolgte die Zuordnung künftiger Leistungen im Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der bis zum Eintritt des jeweiligen Versorgungsfalles möglichen Dienstzeit. Die Pensionsrückstellungen beziehen sich nahezu hälftig auf 262 Beamte und 2.194 Angestellte. Den Pensionsrückstellungen stehen Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg in Höhe von 78,7 Mio. EUR gegenüber, die aus der im Errichtungsgesetz festgelegten Zusage der Freien und Hansestadt Hamburg resultieren, die vor der Errichtung der Hamburg Port Authority entstandenen Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Mitarbeitern zu übernehmen.

8. FINANZIELLE UND NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Hinsichtlich der finanziellen Leistungsindikatoren sei auf die vorher genannten Ausführungen zu den Umsatzerlösen, dem Material- und Personalaufwand, dem sonstigen betrieblichen Aufwand sowie dem Anlagevermögen und dem Eigenkapital verwiesen. Im Folgenden werden wesentliche nicht finanzielle Leistungsindikatoren erläutert.

Mit einer Fluktuationsrate von 4 % für das Jahr 2014 liegt die Hamburg Port Authority erneut unter dem Durchschnitt der Freien und Hansestadt Hamburg und ebenfalls unter der eigenen Quote des Vorjahres (5 %). Bei der Freien und Hansestadt Hamburg lag diese im Jahr 2013 bei 9 %.

Im Jahr 2013 wurde erstmals ein Nachhaltigkeitsbericht in Übereinstimmung mit dem Leitfaden der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt. Die Aktualisierung und Verstärkung der Veröffentlichung dieses Berichts im Jahr 2015 erhöht die Vergleichbarkeit von wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Aspekten der Unternehmenstätigkeiten mit Häfen wie Antwerpen und Rotterdam.

Der Bau einer Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe wurde im Berichtsjahr begonnen und wird im Jahr 2015 abgeschlossen. Die Investition stellt einen wichtigen Meilenstein dar, mit deren Hilfe die Energieversorgung der Kreuzfahrtschiffe im Hamburger Hafen ökologischer sichergestellt werden kann.

9. MITARBEITER

Ausgewählte Mitarbeiterzahlen

	2014	2013	
Personalbestand per 31.12.	1.810	1.819	-9
Durchschnittlicher Bestand operativer Mitarbeiter	1.810	1.808	+2

Der durchschnittliche Bestand der operativen Mitarbeiter liegt mit 1.810 um 2 über dem Niveau des Vorjahres. Die in den Vorjahren umgesetzten Maßnahmen zur Professionalisierung des Recruitings haben dazu geführt, dass die Personalfluktuationsrate von 3,8 % kompensiert werden konnte. Werden Teilzeitanstellungen berücksichtigt, liegt der tatsächliche durchschnittliche Personalbestand bei 1.751 FTE (Vollzeitäquivalent). Im Vorjahr betrug er 1.752,6. Dies entspricht einer geringen Personalreduzierung von 1,6 FTE und spiegelt u. a. die gestiegene Wahrnehmung verschiedener Teilzeitarbeitsmodelle wider.

Personalstrategie

Auf Basis der Personalstrategie wurden weitere Schritte eingeleitet, um die HPA als attraktiven Arbeitgeber im Arbeitsmarkt zu platzieren. Kernelemente sind die Weiterentwicklung der Führungskultur, die Implementierung eines internen Arbeitsmarktes und die Optimierung der technisch-gewerblichen Ausbildung. Zur Weiterentwicklung der Führungsqualität wurde ein verbindlicher Qualifizierungskanon für Führungskräfte entwickelt, der im Jahr 2015 erstmals umgesetzt werden soll. Sukzessive werden über einen mehrjährigen Zeitraum die Führungskräfte das Programm durchlaufen. Ein weiterer Baustein ist die Einführung eines onlinebasierten Führungsfeedbacks (360°-Feedback), das nach erfolgreicher Durchführung einer Pilotphase im Jahr 2014 nun im gesamten Unternehmen eingesetzt werden soll.

Betriebliches Gesundheitsmanagement entwickelt sich engagiert und zielstrebig

Um die Wichtigkeit des Themas Gesundheit hervorzuheben, wurde eine eigene Organisationseinheit implementiert und die Gesundheitsdienstleitungen der HPA gebündelt.

Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gibt es zahlreiche Fitnessangebote wie Yoga, Rückenschule und Aktive Pausen. Die Nachfrage und die Beteiligung an allen angebotenen Kursen sind sehr hoch.

10. NACHTRAGSBERICHT

Es sind keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten.

11. PROGNOSEBERICHT

Umschlagsmenge im Hamburger Hafen wächst

Gemäß einer aktuell erstellten Prognose des Umschlagpotenzials kann bei neutralen Annahmen 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 %. Mit dem Anstieg des Gesamtumschlages in Hamburg um 5 % (vgl. Abschnitt 3) wurde der in der Prognose vorausgesetzte Durchschnittswert im Jahr 2014 deutlich übertroffen. Für 2015 wird erwartet, dass der prognostizierte Durchschnittswert von 3 % erreicht wird und der Gesamtumschlag am Jahresende somit bei gut 150 Mio. Tonnen liegen wird. Der Hamburger Containerumschlag in TEU ist 2014 um 5 % gestiegen (vgl. Abschnitt 3). Damit wurde der hierfür in der Prognose vorausgesetzte Durchschnittswert 2014 ebenfalls deutlich übertroffen. Für 2015 wird erwartet, dass der prognostizierte Durchschnittswert von 4 % erreicht wird und der Containerumschlag am Jahresende somit knapp über 10 Mio. TEU liegen wird. Die Erwartungen für 2015 sind also – mit Blick auf die bekannten aktuellen Risikofaktoren und in Kenntnis der Zahlen für den Januar 2015 gedämpft optimistisch – auf ein weiteres, der langfristigen Prognose entsprechendes Wachstum des Umschlages im Hamburger Hafen eingestellt.

Fahrrinnenanpassung kommt

Die guten Eckdaten sind vor dem Hintergrund einer weiterhin ausstehenden positiven Entscheidung zur dringend benötigten Fahrrinnenanpassung umso erfreulicher. Gleichfalls wird deutlich, dass die Stellung des Hamburger Hafens als Welthafen nur gesichert werden kann, wenn die Wettbewerbsfähigkeit erhalten und ausgebaut wird. Nur ein leistungsstarker Hafen mit hoch effizienten Terminals und stabilen infrastrukturellen Voraussetzungen wird in der Lage sein, die sich stetig verschärfende Wettbewerbssituation zu meistern. Nachdem der Produktivstart des Jade Weser Ports bislang keine Auswirkungen auf die Umschlagsmengen in Hamburg gehabt hat, wird die Eröffnung der 1. Baustufe von Maasvlakte II im Jahr 2015 mit großer Spannung erwartet. In welchem Umfang die Reedereien ihre Streckenplanung durch eine eventuell aggressive Preispolitik der neuen Terminals ändern werden, ist kaum vorherzusagen und bleibt abzuwarten. HPA geht derzeit von einem frühesten Baubeginn Ende 2015 aus. Im Investitionsplan ist eine Investitionssumme für das Jahr 2015 in Höhe von 32 Mio. EUR eingestellt.

Wirtschaftsplanung für das kommende Jahr

Die positive Einschätzung der Verkehrsmengenentwicklung im Hamburger Hafen sowie der regulären Mietsteigerung führt dazu, dass die Umsatzerlöse des Jahres 2015 moderat über denen des Jahres 2014 liegen werden. Sie sind mit 179,4 Mio. EUR eingeplant. Die Planungsvorgaben für den betrieblichen Aufwand sind sehr ambitioniert und beinhalten das Ziel, die laufenden Aufwendungen gegenüber dem Vorjahr zu senken. Insbesondere im Bereich der Materialaufwendungen/bezogenen Leistungen wurden, unter Herausrechnung der nicht steuerbaren Aufwendungen für die Wassertiefeninstandhaltung und des einmaligen Sondereffekts im Zusammenhang mit der Durchführung der IAPH-Welthafenkonferenz, deutliche Kostenreduzierungen geplant. Im Bereich der Personalaufwendungen wird es, trotz des engagierten Programms zur Effizienzsteigerung, zu einer geringen Personalkostensteigerung kommen, die ausschließlich aus der tariflichen Vorsorge und den Effekten aus den prognostizierten Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen resultieren.

Die geplanten Umsatzerlöse liegen insbesondere aufgrund von Mietsteigerungen und Anpassungen der Nutzungsentgelte für die Hafensbahn moderat über denen des Berichtsjahres.

Der geplante Jahresfehlbetrag beträgt 29,8 Mio. EUR und liegt signifikant unter dem des Berichtsjahres. Eine direkte Vergleichbarkeit der Jahresergebnisse ist insbesondere durch die unterschiedliche Finanzierung der aufwandswirksamen Projekte nicht gegeben.

Im Jahr 2015 sollen mit einem Investitionsvolumen in Höhe von rd. 252,9 Mio. EUR (davon aktivierungsfähig rd. 85,3 Mio. EUR) der Ausbau und die Entwicklung des Hamburger Hafens sowie die Grundinstandsetzung und Erneuerung der bestehenden Infrastrukturanlagen weiter vorangetrieben werden. Das Leistungsvolumen gliedert sich in zwei Drittel für die öffentlich finanzierte allgemeine Infrastruktur und ein Drittel für die nutzerspezifische Infrastruktur.

12. RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Ziele und Strategie des Risiko- und Chancenmanagement

Das Risiko-/Chancen-Management (RCM) ist ein wichtiges Element zur erfolgreichen Unternehmenssteuerung. Das Management der Hamburg Port Authority berücksichtigt alle 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 wurde. Zu den bedeutenden Zielen des RCM gehören die Sicherstellung einer effizienten Aufgabenwahrnehmung gemäß HPAG und die Einhaltung der Wirtschaftsplanung durch risikobewusste Entscheidungen, die gerade auch die Möglichkeit der mit der Inkaufnahme des Risikos verbundenen Chancennutzung einbeziehen, und 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 in der Schaffung von Handlungsspielräumen, 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 Versäumnen 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 Handbuch festgehalten. Dieses beinhaltet die rechtlichen Rahmenbedingungen, die Verantwortlichen, die am Risikomanagement-Prozess direkt Beteiligten und deren Aufgabenbeschreibung. Das Handbuch sowie weitere zugehörige Informationen sind für die Mitarbeiter über das Intranet verfügbar.

Rolle der Internen Revision beim Risiko- und Chancenmanagement

Die Interne Revision überwacht die Funktionsfähigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Wirksamkeit und Transparenz des Risiko-/Chancen-Managements für die Hamburg Port Authority. Dies wird im Rahmen von Prüfungen festgestellt.

Risiken

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

Finanzierung

Letztmals werden der HPA im Jahr 2014 in wesentlichem Umfang Finanzierungsmittel aus den Verkaufserlösen der HHLA-Anteile für die Investitionen und für Aufwendungen für die Grundinstandsetzung im Bereich der öffentlichen Infrastruktur zur Verfügung stehen. Der seinerzeit erzielte Gesamterlös wird nach derzeitiger Planung im Verlauf des Jahres 2015 bis auf einen Rest von rd. 45 Mio. EUR aufgebraucht sein. Diese Tatsache führt, wie bereits in den Vorjahren dargestellt, in den Jahren ab 2015 dazu, dass die HPA erneut ihre Finanzierung für die Investitionen in die öffentliche Infrastruktur und die ihr übertragenen öffentlichen Aufgaben, z. B. Verkehrsanlagen und Wassertiefeninstandhaltung, direkt aus dem Haushalt der FHH benötigen wird. Die Entwicklungen haben finanz- und ergebnistechnisch keine unmittelbaren Auswirkungen auf das Wirtschaftsplanjahr 2015, da dieses unter Berücksichtigung der Reste der HHLA-Milliarden, noch mit ausreichenden Finanzmitteln versehen sein wird. Dennoch führt diese Situation mit den begrenzten finanziellen Mitteln ab 2016 zu dem Risiko, Projektverschiebungen in Erwägung zu ziehen, sofern das im Investitionsplan aufgeführte Projektvolumen in den kommenden Jahren nicht vollständig in der vorgesehenen Zeit durch die in Aussicht gestellten Finanzierungsmittel aus dem öffentlichen Haushalt finanziert werden kann.

Sedimentation

Der Hamburger Hafen ist in hohem Maße von ausreichenden Wassertiefen der seeschiff-tiefen Zufahrt abhängig. Dabei spielt neben der erfolgreichen Umsetzung der geplanten Fahrrinnenanpassung für die tideabhängige Fahrt mit Tiefgängen bis zu 14,5 Meter insbesondere der regelmäßig erforderliche Erhalt der Wassertiefen eine entscheidende Rolle. Die natürliche Sedimentation führt zu Eintreibungen, die durch regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen zu entfernen sind. Die Sedimentation weist eine hohe Schwankungsbreite auf; sie unterliegt vielerlei Faktoren und kann nur sehr begrenzt direkt beeinflusst werden. So waren im Jahr 2014 die Baggerbedarfe infolge des geringen Oberwassers der Elbe sehr hoch. Die noch immer vorhandene Schadstoffbelastung der Elbsedimente stellt eine besondere Herausforderung für den Umgang mit Hamburger Baggergut dar. Gemeinsam mit der BSU betreibt HPA das Projekt ELSA, „Schadstoffsanierung Elbsedimente“, mit dem u. a. konkrete Maßnahmen zur Sanierung von Sedimentlasten im Einzugsgebiet der Elbe finanziell unterstützt werden. 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 vorhanden. Über ein Einvernehmen mit dem Land Schleswig-Holstein besteht 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 zu entwickeln, hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zusammen mit der HPA das Forum Strombau- und Sedimentmanagement Tideelbe initiiert, das bis zum Frühjahr/Sommer 2015 Empfehlungen für den Umgang mit Sedimenten in der Tideelbe erarbeiten soll. 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 zukunftsgerecht fortgeschrieben.

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 Imageverlust für den Hamburger Hafen 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 der breiteren 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.

Entwicklung der Terminalkapazitäten in Nordwesteuropa

Die bekanntesten Terminal-Ausbauvorhaben an der nordwesteuropäischen Küste deuten darauf hin, dass gerade unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Finanzkrise bis auf Weiteres übermäßig Terminalkapazitäten zur Verfügung stehen werden. Folge davon dürfte ein deutlich verschärfter Wettbewerb zwischen den großen Hub-Häfen in der Nordrange sein. Dies wird zudem von den Strategien der Reedereien zur Auslastung eigener Terminals beeinflusst. Wenn sich die Wettbewerbssituation des Hamburger Hafens verschlechtert, könnte sich dies negativ auf die Einnahmesituation der HPA auswirken, da hier ein unmittelbarer Zusammenhang besteht. Dieses Risiko 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 erhöhen sich die Verkehrsdichte und Komplexität der hoheitlichen Aufgaben zur Überwachung des Schiffsverkehrs. Dadurch besteht das Risiko einer höheren Unfallgefahr und das Risiko von vermehrt auftretenden Verkehrsempässen im Hamburger Hafen. Damit würden zum einen Haftungsrisiken entstehen oder im Falle dauerhafter Verkehrsempässe 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 Schulung von Mitarbeitern und Simulationen vor Erstanläufen von Großschiffen. Durch vielfältige Maßnahmen wie bspw. die stetige operative, technische und personelle Optimierung der Nautischen Zentrale wird diesem Risiko entgegengesteuert.

Infrastruktur

Die technischen Risiken liegen insbesondere in der zeitgerechten Sicherstellung der Verfügbarkeit vorhandener Infrastrukturanlagen und im Bereitstellen neuer Infrastrukturanlagen, die für die zukünftigen 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 ganz besonderen Herausforderung bei den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Um das zukünftige Verkehrsmengenwachstum störungsfrei bewältigen zu können, wird es erforderlich sein, neben den Investitionen in die Infrastruktur auch in die Digitalisierung der Verkehrsprozessabläufe (smartPORT logistics) zu investieren.

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 den aktuellen Prognosen aufgezeigten Potenziale auszunutzen. 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 dieses stetige Beobachten des Marktes und weltweiter Trends sowie durch stetige Gespräche mit Hafennutzern werden die Maßnahmen zur strategischen Ausrichtung des Hafens regelmäßig angepasst und optimiert. Dadurch besteht die Chance, dass der Hafen Hamburg seine Wettbewerbsposition verbessert. Zusätzliche Marktanteile könnten gewonnen werden, wodurch die HPA höhere Einnahmen erzielen könnte.

Bau eines 3. Kreuzfahrtterminals

Durch den Bau des 3. Kreuzfahrtterminals ergeben sich für die HPA Chancen aus Ausschüttungen aus der Eigentums- und der Betriebsgesellschaft, an denen die HPA jeweils mit 51 % beteiligt ist. Für die Eigenkapitalgeber resultieren auf Basis der im Planungsverlauf ansteigenden Jahresergebnisse und der damit vorhandenen Ausschüttungspotenziale positive Eigenkapitalrenditen.

Gesamtbild der Risikolage

Die Gesamteinschätzung der Risikolage hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich verändert. Risiken, die für sich allein oder gesamthaft den Fortbestand des Unternehmens gefährden, sowie nennenswerte, über das normale unternehmerische Risiko hinausgehende zukünftige Risiken sind nicht erkennbar. Die Geschäftsführung ist überzeugt, die sich bietenden Chancen nutzen zu können, ohne dabei unvertretbar hohe Risiken einzugehen.

Hamburg, den 20. März 2015

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 2014, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	2014	2013
1. Umsatzerlöse	176.202.531,13	280.680.206,55
2. Verminderung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen	0,00	-94.987.567,19
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	12.059.688,88	14.639.232,88
4. Sonstige betriebliche Erträge	92.807.724,95	78.977.895,81
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.979.780,72	11.226.118,22
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	148.018.149,35	128.072.504,28
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	89.494.837,25	85.102.194,66
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung EUR 2.509.234,31 (Vorjahr: EUR 3.564.134,41)	19.429.080,01	20.148.111,72
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	47.525.239,83	46.415.021,46
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	42.597.838,43	52.324.007,18
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus der Freien und Hansestadt Hamburg EUR 25.837,00 (Vorjahr: EUR 2.206,30) davon aus verbundenen Unternehmen EUR 55.159,55 (Vorjahr: EUR 0,00)	9.444.671,98	7.486.238,22
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	30.432.234,02	23.317.134,32
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-96.962.542,67	-79.809.085,57
12. Außerordentliche Erträge	1.587.180,60	1.587.180,60
13. Außerordentliche Aufwendungen	1.970.415,66	1.970.415,66
14. Außerordentliches Ergebnis	-383.235,06	-383.235,06
15. Sonstige Steuern	6.484.043,31	6.392.301,37
16. Jahresfehlbetrag	-103.829.821,04	-86.584.622,00
17. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	0,00	-26.041.869,02
18. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	103.794.316,54	112.626.491,02
19. Bilanzverlust	-35.504,50	-0,00

ZAHLEN

Bilanz

Bilanz zum 31. Dezember 2014, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

AKTIVA

In EUR	31.12.2014	31.12.2013
A Anlagevermögen		
I Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	24.664.097,92	21.740.532,95
2. Geleistete Anzahlungen	1.927.842,94	7.108.493,79
	26.591.940,86	28.849.026,74
II Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.019.765.705,37	998.503.326,56
2. Technische Anlagen und Maschinen	296.528.614,33	293.366.607,74
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	20.995.369,57	21.429.289,20
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	205.141.762,18	171.349.897,15
	1.542.431.451,45	1.484.649.120,65
III Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	127.000,00	0,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	12.901.729,54	0,00
3. Beteiligungen	16.453,00	16.453,00
	13.045.182,54	16.453,00
	1.582.068.574,85	1.513.514.600,39
B Umlaufvermögen		
I Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.766.128,55	2.929.908,17
II Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.134.509,57	9.107.626,64
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	300.197.450,46	204.400.026,02
3. Sonstige Vermögensgegenstände	7.517.554,61	5.795.972,43
	314.849.514,64	219.303.625,09
III Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	30.794.826,39	99.116.682,63
	348.410.469,58	321.350.215,89
C Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	667.846,55	615.919,47
	1.931.146.890,98	1.835.480.735,75

PASSIVA

In EUR	31.12.2014	31.12.2013
A Eigenkapital		
I Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II Kapitalrücklage	948.360.522,11	867.155.838,65
III Bilanzverlust	-35.504,50	0,00
	1.098.325.017,61	1.017.155.838,65
B Sonderposten aus Investitionszuschüssen		
Sonderposten aus Investitionszuschüssen	280.821.143,75	283.323.114,17
C Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	165.646.233,89	144.231.433,23
2. Steuerrückstellungen	900.000,00	450.000,00
3. Sonstige Rückstellungen	128.146.883,37	124.826.039,39
	294.693.117,26	269.507.472,62
D Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	214.044.424,52	227.803.738,85
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.803.846,76	15.168.628,28
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	145.646,47	1.003.446,27
4. Sonstige Verbindlichkeiten	16.562.693,87	17.983.736,02
	253.556.611,62	261.959.549,42
E Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	3.751.000,74	3.534.760,89
	1.931.146.890,98	1.835.480.735,75

ZAHLEN

Anlagenspiegel

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	Anschaffungs- oder Herstellungskosten				Stand 31.12.2014
	Stand 01.01.2014	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	45.121.898,71	4.328.810,72	57.333,81	6.580.249,74	55.973.625,36
2. Geleistete Anzahlungen	7.108.493,79	1.268.580,29	0,00	-6.449.231,14	1.927.842,94
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	52.230.392,50	5.597.391,01	57.333,81	131.018,60	57.901.468,30
II Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.029.918.611,61	12.603.221,09	1.967.578,12	17.110.802,04	1.057.665.056,62
2. Technische Anlagen und Maschinen	489.521.465,28	14.253.652,69	2.731.367,09	17.588.631,51	518.632.382,39
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	50.599.064,77	3.528.137,04	1.744.141,82	1.451.320,15	53.834.380,14
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	171.349.897,15	71.280.221,10	1.206.583,77	-36.281.772,30	205.141.762,18
Summe Sachanlagen	1.741.389.038,81	101.665.231,92	7.649.670,80	-131.018,60	1.835.273.581,33
III Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	127.000,00	0,00	0,00	127.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	12.901.729,54	0,00	0,00	12.901.729,54
3. Beteiligungen	16.453,00	0,00	0,00	0,00	16.453,00
Summe Finanzanlagen	16.453,00	13.028.729,54	0,00	0,00	13.045.182,54
Summe Anlagevermögen	1.793.635.884,31	120.291.352,47	7.707.004,61	0,00	1.906.220.232,17

Stand 01.01.2014	Abschreibungen		Stand 31.12.2014	Buchwert 31.12.2014	Buchwert 31.12.2013
	Laufendes Geschäftsjahr	Abgänge			
23.381.365,76	7.985.495,49	57.333,81	31.309.527,44	24.664.097,92	21.740.532,95
0,00	0,00	0,00	0,00	1.927.842,94	7.108.493,79
23.381.365,76	7.985.495,49	57.333,81	31.309.527,44	26.591.940,86	28.849.026,74
31.415.285,05	6.723.875,20	239.809,00	37.899.351,25	1.019.765.705,37	998.503.326,56
196.154.857,54	27.474.782,23	1.525.871,71	222.103.768,06	296.528.614,33	293.366.607,74
29.169.775,57	5.341.086,91	1.671.851,91	32.839.010,57	20.995.369,57	21.429.289,20
0,00	0,00	0,00	0,00	205.141.762,18	171.349.897,15
256.739.918,16	39.539.744,34	3.437.532,62	292.842.129,88	1.542.431.451,45	1.484.649.120,65
0,00	0,00	0,00	0,00	127.000,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	12.901.729,54	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	16.453,00	16.453,00
0,00	0,00	0,00	0,00	13.045.182,54	16.453,00
280.121.283,92	47.525.239,83	3.494.866,43	324.151.657,32	1.582.068.574,85	1.513.514.600,39

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 2014

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 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 andauernden 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. Sobald der Mietvertrag für das Objekt unterzeichnet ist, werden die Herstellungskosten als unfertige bzw. fertige Erzeugnisse in das Umlaufvermögen umgebucht.

Grundstücke, grundstückgleiche 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.

Als **Rechnungsabgrenzungsposten** sind Ausgaben bzw. Einnahmen vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwand bzw. Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

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, die durch Eigenkapitalzuführungen der FHH ausgeglichen werden. 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 in 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 2014 beträgt 26 TEUR, der Überschuss des Rumpfgeschäftsjahres vom 20. März bis 31. Dezember 2014 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 2014 beträgt –5 TEUR, der Fehlbetrag des Rumpfgeschäftsjahres vom 20. März bis 31. Dezember 2014 beträgt 127 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 2014 beträgt 69 TEUR, der Fehlbetrag des Rumpfgeschäftsjahres vom 12. September bis 31. Dezember 2014 beträgt 31 TEUR.

Ein weiterer Bestandteil der Finanzanlage ist die Beteiligung an der Polder-Seehäfen Harburg GmbH, Hamburg, mit einem Beteiligungsansatz von 9 TEUR. Die Beteiligung der HPA beträgt rund 9 % des Eigenkapitals von 105 TEUR, der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2013/14 hat 3 TEUR betragen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In TEUR	31.12.2014	31.12.2013
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.135	9.108
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und vbU	300.197	204.400
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	183.898	178.653
Sonstige Vermögensgegenstände	7.518	5.796
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	104	133
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	314.850	219.304
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	184.002	178.786

Der Bilanzposten Forderungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen enthält mit 105.866 TEUR (im Vorjahr 104.357 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie mit 194.331 TEUR (im Vorjahr 100.043 TEUR) sonstige Forderungen. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen sind 95.592 TEUR (im Vorjahr 95.477 TEUR) abgezinste Forderungen aus der langfristigen Vermietung von vier Kaimauern enthalten. Die Forderung gegen verbundene Unternehmen beträgt 20 TEUR (im Vorjahr 0 TEUR).

Eigenkapital

In TEUR	31.12.2014	31.12.2013
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	948.361	867.156
davon Kapitaleinlage	184.999	419.573
davon Kapitalentnahme	–103.794	–112.836
Bilanzverlust	–36	0
davon aus Jahresergebnis	–103.830	–86.584
davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	103.794	112.626
Eigenkapital	1.098.325	1.017.156

Aufgrund der Änderung des Finanzierungssystems der HPA im Jahr 2009 erhält diese seither, letztmals im Jahre 2014, jährliche Tranchen aus dem Erlös des Teilbörsengangs der Hamburger Hafen und Logistik AG, Hamburg, (HHLA), der so genannten HHLA-Milliarde, um die Entwicklung und die Bewirtschaftung des Hamburger Hafens zu finanzieren. Diese Tranchen werden der Kapitalrücklage zugeführt. Die Zuführung im Geschäftsjahr betrug 184.999 TEUR.

Aus der Kapitalrücklage sind 103.794 TEUR für laufende Aufwendungen entnommen worden, wobei 53.794 TEUR für Projekte und 50.000 TEUR für Instandhaltungen bestimmt waren.

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 zu Gunsten des Bilanzergebnisses entnommen werden. 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	31.12.2014	31.12.2013
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	165.646	144.231
Steuerrückstellungen	900	450
Rückstellungen für den Personalbereich	14.126	14.712
Andere sonstige Rückstellungen	114.021	110.114
davon für ausstehende Rechnungen	24.172	30.066
davon für Stiftung Lebensraum Elbe	7.874	9.142
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	3.683	3.686
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	38.655	36.713
davon für Instandhaltungsbaggerungen	4.100	500
davon für Risikovorsorge Hamburger Aluminium Werke	5.000	5.000
davon für Kampfmittelräumung	2.860	3.565
davon Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	25.521	18.679
Gesamtbetrag der Rückstellungen	294.693	269.507

Für die Pensionsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Dabei wurden ein Zinssatz von 4,53 % 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 Fünfzehntel 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 Erstanwendung in Höhe von nunmehr 17.398 TEUR für Pensionsrückstellungen und 2.306 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 (3.683 TEUR).

Die Rückstellung für **Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut** beinhaltet einen langfristigen Anteil für die Nachsorgeverpflichtungen der Schlickdeponien der HPA (23.655 TEUR).

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

Verbindlichkeiten

In TEUR	31.12.2014	31.12.2013
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	214.044	227.804
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	14.343	14.460
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	142.657	157.006
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.804	15.169
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	22.804	15.169
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen	146	1.003
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	146	1.003
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	16.563	17.984
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	10.480	11.887
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	28	42
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	253.557	261.960
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	47.773	42.519
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	142.685	157.048

Der Bilanzposten Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen enthält mit 17 TEUR (im Vorjahr 0 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten sowie mit 129 TEUR (im Vorjahr 1.003 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	31.12.2014	31.12.2013
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	26.953	27.048
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	6.239	6.515
Bestellobligos	281.355	203.310
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	67.649	74.591
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	375.957	304.949

4. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

Gliederung der Umsatzerlöse

In TEUR	2014	2014
Mieterlöse Flächen	65.917	63.059
Mieterlöse Kaimauern	17.190	17.026
Sonstige Mieterlöse	6.670	6.049
Gesamtmieterlöse	89.777	86.134
Hafententgelte (inkl. sonstiger Erlöse aus Hafenbetrieb)	51.157	48.425
Hafenbahnerlöse	21.397	19.164
Elbtunnel- / Brückenentgelte	98	99
Gebühren	2.723	3.395
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	10.663	12.177
Periodenfremde Umsatzerlöse	387	111.286
Summe der Umsatzerlöse	176.202	280.680

Mieterlöse Kaimauern

Die Mieterlöse für Kaimauern in Höhe von 17.190 TEUR (im Vorjahr 17.026 TEUR) enthalten neben echten laufenden Mieten für Kaimauern von 12.380 TEUR (im Vorjahr 12.208 TEUR) eine Unterposition für „Zinsen/Marge Kaimauern“ in Höhe von 4.810 TEUR (im Vorjahr 4.818 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 19.935 TEUR (im Vorjahr 26.242 TEUR) dem Sonderposten aus Investitionszuschüssen zugeführt, während ertragswirksam 22.437 TEUR (im Vorjahr 23.413 TEUR) aufgelöst wurden.

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Die **periodenfremden Erträge** betragen im Geschäftsjahr 4.333 TEUR (im Vorjahr 4.957 TEUR) und betreffen die Auflösung von Rückstellungen.

Die **periodenfremden Aufwendungen** belaufen sich auf 12.392 TEUR (im Vorjahr 15.064 TEUR), davon betreffen 7.603 TEUR Nachbelastungen für die im Jahre 2009 beendeten Zuwendungen nach Abschluss der Verwendungsnachweisprüfung durch die BWVI sowie TEUR 4.534 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 9.152 TEUR (im Vorjahr 7.182 TEUR).

Die Position **Zinsaufwendungen** enthält mit 21.769 TEUR (im Vorjahr 14.386 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 1.810 Mitarbeiter (im Vorjahr 1.808). Es handelt sich hierbei um 183 Beamte (im Vorjahr 181) und 1.627 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr 1.627). Von den Mitarbeitern sind 161 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr 144).

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 2014 ermittelte Zeitwert der Zinsswaps beträgt –20.704 TEUR sowie 1.302 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 2014 beträgt 56.578 TEUR bzw. 18.980 TEUR; die Höhe der aus dem Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 2.606 TEUR bzw. 370 TEUR.

Honorar des Abschlussprüfers

Das vom Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2014 berechnete Gesamthonorar beläuft sich auf 94 TEUR und betrifft Abschlussprüfungsleistungen für 2014 in Höhe von 76 TEUR sowie andere Bestätigungsleistungen in Höhe von 18 TEUR.

Aufsichtsrat

Frank Horch	Aufsichtsratsvorsitzender Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Jens Lattmann	Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Staatsrat der Finanzbehörde
Herrmann Ebel	Vorstandsvorsitzender der Hansa Treuhand Holding AG
Jana Schiedek	Senatorin, Behörde für Justiz und Gleichstellung
Christine Beine	Stellv. Geschäftsführerin, 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

Es besteht ein Finanz- und Personalausschuss.

Geschäftsführung (hauptberuflich)

Herr Jens Meier	Vorsitzender der Geschäftsführung
Herr Wolfgang Hurtienne	

Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

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

Die Bezüge der Geschäftsführung betragen insgesamt 465 TEUR. Hiervon sind 354 TEUR eine fixe und 111 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente.

In TEUR	Meier	Hurtienne
Fixe Komponente	241	113
davon Dienstwagen	16	11
Variable Komponente	71	40
Gesamtbezüge der Geschäftsführung	312	153

Die variable Komponente beinhaltet jeweils ausschließlich Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung.

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 18. Dezember 2014 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 folgenden Punkten 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 werden unter <http://www.hamburg-port-authority.de/presse/broschueren-und-publicationen.html> veröffentlicht.

Konzernverhältnisse

Die HPA ist Mutterunternehmen im Sinne des § 290 HGB und hat für das Geschäftsjahr 2014 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 20. März 2015

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 31. Dezember 2014 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 Geschäftsführung der Anstalt. 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 gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer 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 Anstalt 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 Geschäftsführung 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 der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, 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 Anstalt. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Anstalt und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 20. März 2015

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Dietterle)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Kannen)
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)**

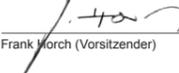
Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat der Hamburg Port Authority erklären hiermit:

Die Hamburg Port Authority und ihre Tochtergesellschaften CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, CGH Terminaleigentumsgesellschaft mbH & Co. KG und CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH haben im Geschäftsjahr 2014 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, 18. Dezember 2014

<p>Für die Geschäftsleitung</p> <div style="text-align: center;">  _____ Jens Meier (Vorsitzender) </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  _____ Wolfgang Hurtienne </div>	<p>Für den Aufsichtsrat</p> <div style="text-align: center;">  _____ Frank Horch (Vorsitzender) </div>
--	---

HPA Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts Neuer Wandramm 4 20457 Hamburg	Geschäftsführer: Jens Meier (Vors.), Wolfgang Hurtienne Aufsichtsratsvorsitzender: Senator Frank Horch	Deutsche Bundesbank IBAN: DE76200000000000001574 BIC: MARKDEF1200 Steuernummer: 27/257/01309 USt-ID: DE24314560
--	---	---

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: 040 42847-0
Fax: 040 42847-2325

www.hamburg-port-authority.de

PAPIER

EnviroTop, Recyclingpapier aus 100 Prozent
Altpapier, hergestellt ohne Zusatz optischer
Aufheller, Ohne Chlorbleiche;
zertifiziert mit dem Umweltzeichen
„Der Blaue Engel“ – RAL-UZ 14.

DRUCK

Druckerei Siepmann GmbH

© Hamburg Port Authority, 07/15



FAKTEN

282

Liegeplätze für Seeschiffe

40.000

Lkw-Fahrten täglich

200

Züge pro Tag

590.000

Kreuzfahrtpassagiere in 2014

182

Anläufe von ULCS*

147,5 Mio.

Tonnen Gesamtumschlag

9,7 Mio
Container

58.176

Züge auf den Gleisen der Hafenbahn

10.000 m²

Straße mittels Vollrecycling
in 2014 erneuert

43

Kilometer Kaimauer

* Ultragroße Containerschiffe