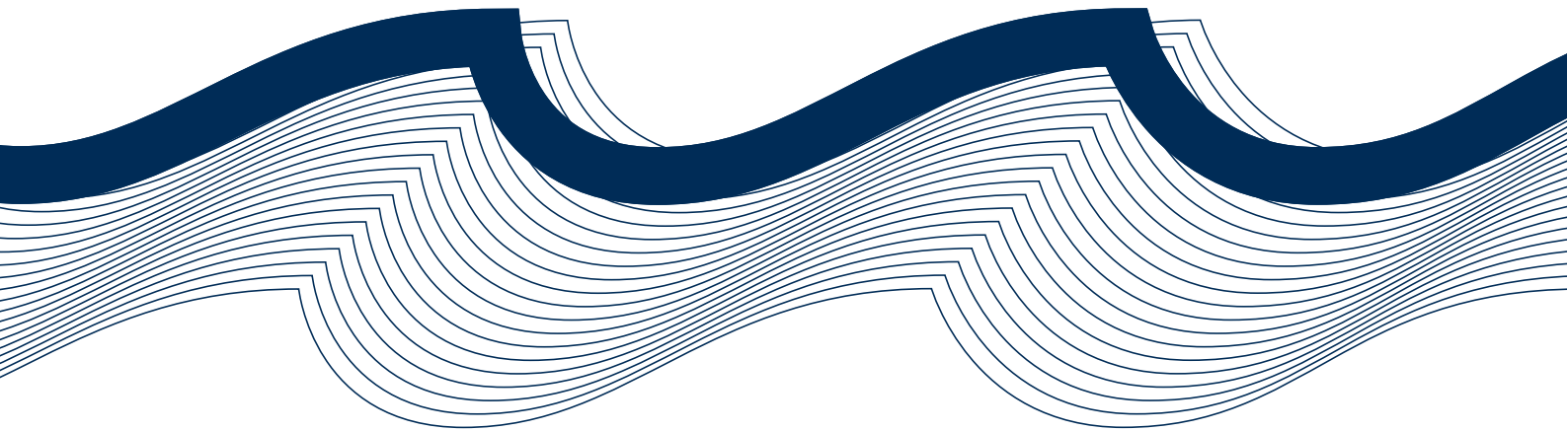


Kurzprofil	4
Die HPA in Zahlen	5
Hafen im Blick	6
Interview Geschäftsführung	8
Hafen und Leben	12
Hafen und Arbeit	16
Hafen und Umwelt	20
Hafen und Tourismus	24
Finanzbericht	31
Bericht des Aufsichtsrates	32
Lagebericht	34
Jahresabschluss	45
Impressum	59



WO DER HAFEN LEBT

Der Hamburger Hafen ist gestärkt aus der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise hervorgegangen und im internationalen Wettbewerb gut aufgestellt. Heute gibt er 261.500 Menschen Arbeit. Dabei ist er ein leistungsstarkes Drehkreuz, das in seiner Qualität und Geschwindigkeit zur Weltspitze gehört. Die Voraussetzungen dafür zu schaffen, ist Aufgabe der HPA. Im Jahr 2011 hat sie ihren Schwerpunkt darauf gelegt, die Effizienz auf Straße und Schiene sowie zu Wasser weiter zu steigern, damit der Hafen noch leistungsfähiger wird und die Wirtschaft weiter wachsen kann.

Vielorts spielt die HPA noch eine ganz andere Rolle, denn die Stadt und ihr Hafen sind aufs Engste miteinander verbunden. Tag für Tag prägt die HPA das Zusammenspiel des Hafens mit einer ganzen Region und mit vielen Menschen in Hamburg, für die der Hafen eine ganz persönliche Bedeutung besitzt.

Diese Menschen und ihre besonderen Orte wollen wir in diesem Geschäftsbericht ebenfalls vorstellen. Menschen, mit deren Leben die HPA im täglichen Management und in der Entwicklung des Hafens in Berührung kommt, wollen wir hier zu Wort kommen lassen. Denn die HPA ist der Schrittmacher für den Hafen, für Hamburg und für die Menschen, die hier leben.



JENS MEIER
Vorsitzender der Geschäftsführung



WOLFGANG HURTIENNE
Geschäftsführer



DIE HPA

Die Hamburg Port Authority (HPA) nimmt mit ihren 1.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als betriebswirtschaftlich ausgerichtete Anstalt des öffentlichen Rechts alle mit dem Hamburger Hafengebiet verbundenen Aufgaben wahr. Dazu gehören die Hafenplanung und -entwicklung, die Instandhaltung der Hafeninfrastruktur, die Gewährleistung der erforderlichen Fahrwassertiefen sowie die Sicherheit der Schifffahrt. 313 Kilometer Schienen, 143 Brücken, 124 Kilometer öffentliche Straße, 50 Kilometer Kaianlagen und Uferwände sowie Tunnel, Schleusen und Leuchttürme liegen in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Die HPA bietet ihren Kunden einen 120 Kilometer weit im Landesinneren liegenden und daher mit deutlichen Standortvorteilen ausgestatteten Universalhafen. Sie ist Eigentümerin der meisten Flächen und vermietet diese langfristig an Unternehmen der Hafenwirtschaft. Bei der Durchführung ihrer Aufgaben achtet die Unternehmensführung auf eine Balance zwischen Ökologie und Ökonomie. Der Hafen verfügt über eine exzellente Hinterlandanbindung mit wachsenden Anteilen der Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff.

14

Kilometer Glasfaserkabel wurden im Hafengebiet verlegt, um die Informationen des Port Road Managements an das Center zu übertragen. Das ist etwa die Strecke von der Hafencity zum Hamburg Airport.

1

Erneut ist der Hamburger Eisenbahnhafen der wichtigste in Europa. Der kontinuierliche Ausbau der Schienensysteme wurde fortgesetzt.

143

der mehr als 2.500 Hamburger Brücken gehören zur HPA.

315000

Kreuzfahrtpassagiere waren 2011 im Hamburger Hafen. Das ist ein Plus von 28 Prozent und entspricht etwa der Einwohnerzahl von Bonn.

25

Millionen TEU schlägt Hamburg aus dem gesamten asiatischen Raum um und bleibt damit auch 2011 Europas wichtigster Umschlagplatz für Güter aus Fernost.

1,9

Millionen Euro hat die HPA 2011 an die Stiftung Lebensraum Elbe gezahlt. Damit sollen Lebensräume für Tiere und Pflanzen an und in der Elbe erhalten und wiederhergestellt werden.

Der Hamburger Hafen ist nach Rotterdam der zweitgrößte Containerumschlagplatz in Europa.



Der Hamburger Hafen

0 1 2 3 km

1

Das Hafengebiet misst 7.200 Hektar. Überall finden sich Orte, an denen der Hafen wirkt. Darauf werfen wir einen genauen Blick. Und auf die Menschen, die hier leben, arbeiten und ihre Freizeit verbringen.

Strandperle

Der Strandabschnitt in Övelgönne ist ein beliebtes Ausflugsziel. In der Strandperle locken das maritime Flair, ein kühles Getränk und ein bisschen Urlaub vom Alltag ...

2

Containerterminal Altenwerder

Der Hafen gibt 261.500 Menschen Arbeit, bundesweit. Ein Arbeitsplatz ist hier am Containerterminal Altenwerder: der von Containerbrückenfahrer Hendrik Külß ...



3

HPA, Speicher P

Seit 2005 vereint die HPA alle hafenbezogenen Zuständigkeiten der Hamburger Verwaltung. In ihrer Zentrale im Speicher P laufen alle Fäden zusammen ...

4

Ernst-August-Schleuse

Dass Hafenvirtschaft und Umweltschutz nicht im Widerspruch zueinander stehen, zeigt die HPA an vielen kleinen Beispielen. Davon profitiert nicht nur Peter Kraft ...

5

Bühne frei bei Blohm + Voss

Die spektakuläre Hafenkulisse lockt Millionen Touristen in die Stadt und ist die Bühne für zahlreiche Großveranstaltungen. Eine davon: das Elbjazz Festival ...



[Erfolgreiches Team: Jens Meier (46) und Wolfgang Hurtienne (59)]

Die beiden Geschäftsführer stehen vor der Bibliothek in der Zentrale der HPA. Seit April 2008 verantwortet Jens Meier als Geschäftsführer die Geschicke des Hamburger Hafens, nachdem er zuvor im Vorstand eines Logistikunternehmens tätig war. Seit August 2009 bildet er mit Wolfgang Hurtienne eine Doppelspitze. Dieser war zuvor als Mitglied der Geschäftsleitung verantwortlich für den Bereich Strategie.

» IM HAFEN SCHLUMMERT NOCH VIEL UNGENUTZTES POTENZIAL «

Im Jahr 2011 standen die Umwelt und neue IT-Systeme im Mittelpunkt. Die Geschäftsführer Jens Meier und Wolfgang Hurtienne blicken auf die Highlights der vergangenen Monate und die kommenden Herausforderungen.

Herr Meier, Herr Hurtienne, Sie haben für das Jahr 2011 „freie Fahrt auf Straße, Schiene und Wasser“ versprochen. Wie zufrieden sind Sie mit dem Erreichten?

MEIER: Insgesamt haben wir einen großen Schritt nach vorn gemacht. Insbesondere das Port Road Management-System erfüllt unsere Erwartungen. Wir haben jetzt einen sehr guten Überblick über die Verkehrslage im Hafen. Das System wird nun schrittweise ausgebaut und verbessert.

HURTIERNE: Unser Ziel ist nach wie vor, alle Verkehrsträger noch stärker miteinander zu vernetzen. In einem Hafen müssen dafür sehr viele Partner, von den Umschlagsunternehmen über die Bahnbetriebe und die Speditionen bis hin zu Zoll, Festmachern und Lotsen, miteinander verknüpft werden. Das wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Der Auftakt im Jahr 2011 war aber sehr vielversprechend.

Und wie bewerten Sie das Umschlagsergebnis des vergangenen Jahres?

HURTIERNE: Es hat sich gezeigt, dass der Hamburger Hafen gestärkt aus der Krise hervorgegangen ist. Wir konnten Marktanteile zurückgewinnen und sind im internationalen Wettbewerb gut aufgestellt. Hamburgs Wachstum im Containerbereich war stärker als bei den anderen Häfen in der Nordrange. Das Ergebnis von 14,1 Prozent Wachstum im Containerbereich war schon außergewöhn-

lich. Mit derartigen Steigerungsraten rechnen wir in den kommenden Jahren kaum, sie zeigen aber, dass Hamburg die Krise schnell hinter sich lassen konnte.

MEIER: Besonders stolz sind wir in diesem Zusammenhang auf die Hafenbahn. Sie hat 2011 das beste Ergebnis ihrer 145-jährigen Geschichte erzielt. Erstmals sind über 2 Millionen TEU über ihre Gleise gerollt. Hamburg konnte damit seine Position als wichtigster Eisenbahnhof Europas festigen.

Welche Entwicklungen waren verantwortlich für dieses positive Ergebnis?

MEIER: Auf der einen Seite hat sich wieder gezeigt, wie eng der Hamburger Hafen und die deutsche Wirtschaft miteinander verzahnt sind. Die deutsche Wirtschaft ist gut aus der Krise gekommen, ihre Produkte sind in der ganzen Welt gefragt. Entsprechend wichtig ist ein leistungsstarkes Drehkreuz wie der Hamburger Hafen. Unsere Entwicklung spiegelt somit auch immer die der gesamtdeutschen Wirtschaft wider. Auf der anderen Seite werden wir dafür belohnt, dass wir unsere Ausbauprojekte während der Krise konsequent weitergeführt und den Ausbau sogar noch forciert haben.

Richten wir den Blick nach vorn: Was sind die wichtigsten Herausforderungen für die nächsten Jahre?

HURTIENNE: Eine große Herausforderung ist, den immer größer werdenden Schiffen, die in den Hamburger Hafen einlaufen, gerecht zu werden. Seit Monaten bereiten wir uns schon im Simulator auf die Ankunft des ersten Schiffes mit einer Kapazität von 16.000 TEU vor. Insofern ist die Fahrinnenanpassung nach wie vor eines der wichtigsten Vorhaben, und wir sind froh, dass wir dank der guten Fortschritte in den vergangenen Monaten auf eine baldige Umsetzung hoffen können.

Diese Infrastrukturprojekte dienen maßgeblich dazu, die Effizienz im Hamburger Hafen zu steigern. An welchen Stellen sind wir diesem Ideal schon sehr nahe, wo besteht noch Handlungsbedarf?

MEIER: Der Hamburger Hafen ist – und das ist der Verdienst aller Unternehmen und Partner, die hier tätig sind – hinsichtlich seiner Qualität und der Geschwindigkeit absolute Weltspitze. Das wird uns immer wieder bestätigt. Noch gibt es viel ungenutztes Potenzial, das im Hafen

schlummert. Unser Ziel ist es daher, die Verkehre im Hafen in der Zukunft punktgenau zu steuern. Dafür müssen wir IT-Systeme schaffen, die es jedem Nutzer erlauben, in Echtzeit alle notwendigen Informationen zu erhalten bzw. Informationen automatisiert bereitzustellen.

Das heißt, in die Anlagen des Hamburger Hafens wird auch in den kommenden Jahren kräftig investiert. Gleichzeitig hat sich die HPA die Themen Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit groß auf die Fahne geschrieben. Eine schwierige Gratwanderung?

HURTIENNE: Der Ausbau der Infrastruktur muss keineswegs im Widerspruch zur Umweltverträglichkeit stehen. Im Gegenteil: Wir arbeiten zum Beispiel intensiv daran, Gleise und Straßen kreuzungsfrei zu bauen. Momentan müssen Autos und Lkws sowohl an der Rethe- als auch an der Kattwykbrücke warten, wenn ein Zug kommt. Diese Wartezeiten und die damit verbundenen Emissionen werden zukünftig vermindert, da Bahn- und Autoverkehr sich dank der neuen Brücken nicht mehr kreuzen werden. Die HPA hat in den vergangenen Jahren das Netz der Hafenbahn mit Millioneninvestitionen fit gemacht. Damit ist es uns gelungen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Langfristig wird dies sogar ein Wettbewerbsvorteil für den Hamburger Hafen, da immer mehr Unternehmen die CO₂-Bilanz ihrer Logistikkette kritisch hinterfragen.

Die HPA gehört mit ihrem Modernisierungsprogramm zu Deutschlands Spitze ...

MEIER: Ja, die HPA hat im Rahmen des E-Government-Wettbewerbs 2011 den ersten Preis in der Kategorie bestes Modernisierungsprogramm Deutschlands gewonnen. Das ist eine tolle Auszeichnung dafür, dass es uns gelungen ist, binnen eineinhalb Jahren unsere vier IT-Netze zu einem Gesamtnetz zusammenzufassen. Durch diese Standardisierung haben wir die Voraussetzungen geschaffen, im Hafen zukünftig an jedem Ort miteinander kommunizieren zu können.

Beim GreenPort Congress, den die HPA im vergangenen Jahr organisierte, ging es um innovative Lösungen für umweltverträglichere Häfen. Was waren für Sie die wichtigsten Erkenntnisse des Kongresses?

HURTIENNE: Es war für uns wichtig zu sehen, dass die internationale Hafencommunity am selben Strang zieht.

[Weitblick] Als Geschäftsführer der HPA steuert Jens Meier die strategische Ausrichtung des Unternehmens. Dazu behält er stets den Überblick – und schaut zugleich über den Tellerrand hinaus.

„Um Trends frühzeitig zu erkennen, muss man seinen eigenen Bereich auch mal verlassen“, sagt Meier. Deshalb tauscht er sich häufig mit Experten anderer Branchen aus. Ein willkommener Nebeneffekt: Die HPA ist dadurch bestens vernetzt.



»Der Hamburger Hafen ist im Hinblick auf Qualität und Geschwindigkeit absolute Weltspitze.«

Wir haben uns unter anderem mit den Auswirkungen des Klimawandels auf die Häfen befasst und uns mit dem Thema Nachhaltigkeit in der maritimen Wirtschaft auseinandergesetzt. Dazu gehören beispielsweise Fragen rund um Schiffsemissionen sowie den Einsatz alternativer Kraftstoffe und Energiequellen wie flüssiges Erdgas (LNG) in der Schifffahrt. Hamburg spielt dabei eine anerkannte Rolle. Insofern haben wir uns sehr gefreut, dass rund 200 Experten aus fast 30 Ländern nach Hamburg gereist sind, um über grüne Themen rund um die Häfen zu diskutieren. Es besteht Einigkeit darüber, dass es nicht mehr um die Frage geht, ob die Häfen und die internationale Logistik zukünftig grüner werden, sondern wie.

Gibt es auch schon konkrete Pläne für die Umsetzung?

MEIER: Einige Projekte haben wir bereits umgesetzt. So haben wir beispielsweise im Sommer 2011 eine Umweltkomponente beim Hafengeld eingeführt. Ziel ist, die Emission von Schadstoffen durch den Schiffsverkehr weiter zu reduzieren. Schiffe, die hohe Umweltstandards erfüllen, werden daher belohnt. Auch das Tarifsystem der Hafenbahn honoriert seit Anfang des Jahres Unternehmen, die Loks mit Rußpartikelfilter oder besonders geräuscharmen Waggonbremsen einsetzen. Auch bei unseren eigenen Vorhaben achten wir verstärkt auf den Umweltschutz: sei

es durch solarthermische Anlagen bei Gebäudeneubauten oder durch Einsparungen beim Betrieb unserer Anlagen, wie des 100-jährigen St.-Pauli-Elbtunnels.

Welche Themen beschäftigen die HPA in den kommenden Jahren? Welche Trends zeichnen sich ab?

HURTIIENNE: Top-Themen bleiben sicherlich der zunehmende Einsatz von IT-Systemen sowie der „grüne Hafen“. Die Schiffe werden immer größer. Entsprechend steigen auch die Mengen, die in kürzester Zeit transportiert werden müssen. Nur wenn wir die Abläufe dabei weiter optimieren, kann der Hafen im Wettbewerb bestehen. Neben den Verkehrsfragen müssen wir uns auch damit beschäftigen, wie der Hafen der Zukunft aussehen wird: Welche Branchen versprechen Wachstum und Wertschöpfung? Wie lassen sich Umschlag und Produktion sinnvoll miteinander verbinden? Mit dem Central Terminal Steinwerder arbeiten wir momentan an einem langfristigen Projekt, den Hafen neu zu denken. Dabei müssen wir immer die langen Vorlaufzeiten für Planung, Genehmigung und Bau im Blick haben. Wir stellen jetzt also schon die Weichen für die Jahre 2020 und darüber hinaus.

[Hafenexperte] Wolfgang Hurtienne steht jeden Tag vor der Aufgabe, zahlreiche Aspekte der Hafenentwicklung im Auge zu behalten und zu bewerten. Als Hafenexperte hat er dabei den Blick für das Wesentliche. Die HPA vereint zahlreiche Fachexperten aus den unterschiedlichsten Bereichen: Hydrologen, Bauingenieure, Juristen und Nautiker arbeiten hier unter einem Dach. „Um die richtigen Schwerpunkte zu setzen, muss man den Fokus auf die richtigen Stellen legen“, so Hurtienne.



KOLJA THOMSEN (37)
[GESCHÄFTSFÜHRER DER STRANDPERLE, EINER BAR AM STRAND VON ÖVELGÖNNE]

»Die HPA hält hier den Strand sauber. Besonders nach heißen Wochenenden ist der Aufwand unkalkulierbar. Letztlich muss die HPA zwischen den Bedürfnissen der Industrie und denen der Menschen, die hier Entspannung suchen, vermitteln. Bei so unterschiedlichen Interessen kann das nur schwer sein.«

HAFEN IM HERZEN DER STADT



Vom Strand in Övelgönne über den Dialog mit Anwohnern bis hin zum reibungslosen Fährbetrieb im Hafen – der Hafen ist nicht nur ein Ort des Containerumschlags. Er gehört zum Alltag der Menschen, prägt das Leben inmitten einer lebendigen Metropole. An vielen Stellen gestaltet auch die HPA das Miteinander von Stadt, Bürgern und Hafen.

Alle Tische und Sonnenliegen auf der kleinen Steinterrasse sind belegt. Drum herum tummeln sich Jung und Alt auf bunten Decken, dicht an dicht auf dem kleinen Strandabschnitt. Lachende Kinder bauen Sandburgen und es duftet nach Gegrilltem. Alle genießen den authentischen Blick auf den Hafen und die vorbeifahrenden Containerschiffe. Wer einen Platz ergattern konnte, hat Glück. An Sommertagen ist die Strandperle beliebtes Ausflugsziel. „Eigentlich ist sie eine liebenswerte Bruchbude“, erklärt Geschäftsführer Kolja Thomsen die besondere Anziehungskraft des kleinen Strandkiosks in Övelgönne, „aber das macht wahrscheinlich ihren Charme aus. Darum tun wir viel dafür, unsere Strandperle

gut in Schuss zu halten und trotzdem ihren ursprünglichen Charakter zu bewahren.“ Bekennende Großstädter wie er finden hier die richtige Mischung aus Trubel und Urlaubsstimmung. Eine kleine Oase, in der man vom Alltag abschalten kann und ein gemütliches Feierabendgetränk genießt. „Viele sitzen einfach da und blicken zum Hafen – als schauten sie in ein Lagerfeuer. Sie nehmen das Drumherum gar nicht mehr wahr“, erklärt der gebürtige Hamburger. Kaum einer kommt nicht ins Schwärmen, wenn er zum ersten Mal die schmalen Treppen zum naturbelassenen Strand herunterkommt und den ersten Blick auf die Elbe wirft. „Wenn du die Kräne und Containerbrücken siehst und die Autos, die wie Spielzeuge wirken,

38

Pontons wartet die HPA jeden Tag, um einen reibungslosen Fährbetrieb im Hamburger Hafen zu gewährleisten.



wird dir die Größe des Ganzen bewusst“, sagt Thomsen. Er selbst ist seit fünf Jahren täglich da und der Ort fasziniert ihn noch immer. Nach Feierabend sitzt er gern noch am Strand und genießt die Aussicht. Dann gibt es nur einen Makel: Viele Besucher lassen ihren Müll liegen. Darunter benutzte Grills, Flaschen, Verpackungen und vieles mehr. Deshalb säubert die HPA – in ihrer Rolle als Eigentümerin der Strandfläche – bei gutem Wetter mehrmals die Woche, an etwa 100 Tagen im Jahr, den Strand auf einer Gesamtlänge von 6 Kilometern. Morgens gegen acht Uhr sammeln die Mitarbeiter an den Strandabschnitten in Övelgönne über Blankenese bis nach Wittenbergen den Müll. „Besonders in den Sommermonaten und am Wochenende kommt da sehr viel zusammen“, erklärt Heinz Knaak, Mitarbeiter Hafentechnik der HPA. Konkret heißt das: 300 Tonnen pro Jahr, an Spitzentagen wie Ostern sind es an einem Wochenende 20 Tonnen Müll – Tendenz steigend. Daher müssen die Reinigungskräfte insbesondere an den Wochenenden arbeiten. Bis zu sechsmal pro Woche kommt zusätzlich der sogenannte Beachcleaner der HPA zum Einsatz. Das Reinigungsmobil kann auch kleine Gegenstände wie Glasscherben oder Kohlereste bis zu 20 Zentimeter tief aus dem Sand sieben und ist seit sechs Jahren im Einsatz. Gesamtkosten: rund 350.000 Euro im Jahr. „Hier wird gebuddelt, gegrillt und Ball gespielt. Das geht nur, wenn keine Scherben oder Grillkohlereste im Sand liegen. Wir empfinden es deshalb als selbstverständlich, dass wir den Strand sauber halten“, erklärt Dörte Pfeiffer, Leiterin Anlagenmanagement Ufer und Hochwasserschutzanlagen, die freiwillige Leistung der HPA.

Unterstützung für mehr Dialog

Auch an anderen Stellen übernimmt die HPA Verantwortung für das Miteinander von Menschen und Hafen: So hat sie den Vorsitz des Beirats Hafenlärm Övelgönne inne, eines 1998 gegründeten runden Tisches mit Anwohnern und Mitarbeitern der HPA, der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU). „Ursprung war die Klage einer Bürgerinitiative gegen die Ausbauplanung des Burchardkais an dem gegenüberliegenden Elbufer“, erklärt Hendrik Hollstein, Mitarbeiter im Bereich Umweltstrategie der HPA. „Die Anwohner befürchteten den Baustellenlärm und die zusätzlichen Geräusche nach der Kapazitätserweiterung.“ Die Vereinbarung zum Lärmbeirat sieht vor, dass die Anwohner regelmäßig über Stand und Planung der Baumaßnahmen, vor allem Rammarbeiten, informiert werden. Zudem gibt es am Containerterminal der HHLA ein Lärmtelefon. „Hier können die Anwohner rund um die Uhr anrufen, wenn sie sich vom Lärm des Terminals oder der Baustelle belästigt fühlen“, erklärt Hollstein. Der Lärm muss dann abgestellt oder zumindest verringert werden. In dem zwei- bis viermal jährlich stattfindenden Zusammentreffen aller Beteiligten berichtet die HHLA über die Nutzung des Lärmtelefons und die vorgenommenen Maßnahmen. Die HPA informiert über fertig gestellte und anstehende Bauabschnitte und übernimmt zugleich die Rolle des Gastgebers. „Wir stellen die Räume zur Verfügung, laden ein, führen Protokoll und übernehmen die Moderation“, sagt Hollstein. Außerdem misst die HPA in Övelgönne den Baustellenlärm und schickt die Ergebnisse an die BSU sowie die Anwohner-



WERNER POSPIE (82)
(BEWOHNER DER SENIORENRESIDENZ AUGUSTINUM AM ELBUFER IN ÖVELGÖNNE)

»Immer wenn ich aus dem Fenster meines Appartements schaue, freue ich mich über das lebendige Treiben auf der Elbe. Das Hafengebiet mit seinen vielfältigen Möglichkeiten ist ein wichtiger Teil meines Lebens. Jeden Tag genieße ich neue Eindrücke.«

initiative. „Die Versammlungen sind immer sehr konstruktiv“, findet Hollstein, der seit fünf Jahren dabei ist. „Zwar ist es manchmal für alle etwas mühsam, aber in jedem Fall zielorientiert.“ Um das gegenseitige Verständnis zu erhöhen und den Dialog zu fördern, bieten die HPA und die HHLA den Anwohnern etwa alle zwei Jahre Führungen über das Containerterminal und die Baustellen an. „Dadurch können wir ihnen alles vor Ort erklären“, so Hollstein, „und die Anwohner können die durchgeführten Maßnahmen besser einordnen.“ Gelegentlich treten Fragen zu technischen Begriffen, Gesetzeslagen oder Abläufen wie der Auswertung der Lärm-Messstelle auf. Um diese zu klären, organisiert die HPA bei Bedarf einen Termin mit einem Experten, beispielsweise der BSU. „Mehr Fachkenntnisse erhöhen immer das Verständnis füreinander“, erklärt Hollstein.

Damit der Fährbetrieb läuft

Oftmals macht sich die Arbeit der HPA nicht auf den ersten Blick bemerkbar, sondern erst bei genauerem Hinsehen. So ist die Abteilung „Technisches Anlagenmanagement Pontons und Dalben“ beispielsweise für den reibungslosen Betrieb der Pontonanlagen für den Fährbetrieb im Hamburger Hafen verantwortlich. Dazu gehören auch die Kontrolle und die Instandhaltung der Pontonanlagen, die die HPA für die Barkassen- und Fährbetriebe sowie für gewerbliche und private Nutzer zur Verfügung stellt: Die acht Mitarbeiter der Abteilung prüfen die Anlagen regelmäßig auf Mängel und sorgen für die Verkehrssicherheit. Auch die Standsicherheit und der bauliche Zustand werden regelmäßig kontrolliert. „Wir achten da-



Der Fähranleger Neumühlen/Övelgönne

rauf, dass die Anlagen verkehrssicher sind, die Brückenbeläge und Geländer in Ordnung sind und dass es keine Stolperfallen gibt. Außerdem planen wir erforderliche Sanierungsarbeiten an Zugangsbrücken und Pontons und lassen auch neue Pontons als Ersatz für die ausgedienten bauen“, erklärt Dunja Gerken, Leiterin der Abteilung. Wie häufig die Inspektoren der HPA die Pontons überprüfen, hängt davon ab, wie stark diese genutzt werden. „Anleger wie Blankenese, Teufelsbrück oder die St.-Pauli-Landungsbrücken werden am meisten beansprucht und deshalb bis zu dreimal pro Woche begutachtet. Auch nach großen Veranstaltungen wie dem Hafengeburtstag müssen wir die Anleger genauer überprüfen“, so Gerken. Das wissen auch die Gäste der Strandperle zu schätzen – viele von ihnen fahren mit der Fähre 62 von den St.-Pauli-Landungsbrücken nach Övelgönne.

I 135 Dalben unter Aufsicht der HPA Die HPA wartet im Hamburger Hafengebiet insgesamt 135 Dalben. Das sind Pfähle aus Holz, Stahl oder Beton, die in den Hafengrund eingerammt werden, beispielsweise um daran Brücken oder Stege für einen Ponton zu montieren. Jede Dalbenart hat eine andere Funktion. 75 Führungsdalben im Hamburger Hafen werden benötigt, um die Pontons tideabhängig hoch und nieder zu geleiten. 37 Schutzdalben dienen dazu, beispielsweise Brückenpfeiler vor der Kollision mit Schiffen zu schützen. An den 18 Brückendalben werden Brücken montiert und an den vier Vertäudalben können Schiffe festmachen. Zudem gibt es eine Leuchtfeuerdalbe, die der Kennzeichnung und Befuerung von Schifffahrtswegen dient.



HENDRIK KÜLSS (53)
[CONTAINERBRÜCKENFAHRER DER HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG (HHLA)]

»Wenn ich morgens mein Frühstück einpacke, dann freue ich mich auf meinen Arbeitstag. Ich liebe den Hafen. Man muss allerdings schwindelfrei und schon ein bisschen mutig sein, um diesen Job zu machen. Ich hatte hier oben mal Windstärke zwölf. Da mussten wir natürlich aufhören, weil da ganz schön Bewegung in der Kabine war.«

ARBEITEN AM TOR ZUR WELT



Geschäftiges Treiben rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr. Der Hafen steht niemals still. Wer hier arbeitet, dem gefällt die Mischung aus einem modernen Arbeitsplatz an der frischen Luft mit dem Duft nach weiter Ferne. Vom Hafearbeiter bis zum Verwaltungsangestellten sind die Berufe sehr unterschiedlich und haben doch eines gemeinsam: Sie sind ganz nah am Wasser.

Es ist etwas ungewohnt, wenn man in der etwa 3 Quadratmetergroßen Kanzel in 50 Metern Höhe schwebt. Vor dem Fahrersitz sind bunte Steuerknöpfe und ein Joystick, die an eine Spielkonsole erinnern. Durch den gläsernen Boden sieht man direkt auf die Elbe. Wer hier oben auf der Containerbrücke 14 am Terminal Altenwerder arbeitet, muss schwindelfrei sein. Als Belohnung erhält man einen fantastischen Blick über die Stadt und den Hafen. Für Hendrik Külß ist das Alltag. Der Containerbrückenfahrer ist seit sieben Jahren bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) beschäftigt. „Ich liebe den Blick auf die Schiffe und das Wasser. Man spürt die weite

Welt.“ Früher fuhr er zur See, danach arbeitete er auf dem Bau. Als er bei einer Hafenrundfahrt die Containerbrücken sah, dachte er: „Das willst du auch machen.“ Täglich vier Stunden sitzt der 53-Jährige hier oben, um die Containerriesen zu be- und entladen. Dabei hebt er mit modernster Technik bis zu 30.000 Kilogramm schwere Container vom Schiff, als wären es kleine Streichholzschachteln. Das Containerterminal Altenwerder ist eines der modernsten Terminals weltweit und die Nahtstelle der Weltwirtschaft. Dank technischer Innovationen und automatisierter Arbeitsabläufe sichert es eine hohe Produktivität und kurze Liegezeiten. 15 Containerbrücken

2,3

Millionen Euro bzw. 194 Server spart die HPA durch die Zusammenführung der IT-Netze für Straße, Schiene und Wasser ein.



laden die Fracht von Tausenden einlaufenden Schiffen auf oder ab. Über 3.000 Menschen arbeiten im Schichtdienst an den drei Terminals Altenwerder, Burchardkai und Tollerort. Genau wie bei ihren Kollegen der Werften, Fährbetriebe oder Verwaltungsunternehmen sind ihre Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig. Insgesamt etwa 261.500 Jobs. Darunter die hafenbezogene Industrie wie die Fischerei und die Hafenvirtschaft: Hierzu gehören Seehäfenbetriebe, die öffentliche Verwaltung und Logistik- sowie Finanzdienstleistungsunternehmen. Hinzu kommen Beschäftigte, die indirekt vom Hafen abhängig sind wie Lieferanten der Unternehmen im Hafen.

Der Hafen wächst nach innen

„Wir haben gegenüber den Menschen, die hier arbeiten, eine besondere Verantwortung“, sagt Sascha Westermann, verantwortlich für das IT-Verkehrsmanagement bei der HPA. „Wir schaffen die technischen und logistischen Voraussetzungen dafür, dass sie hier arbeiten können.“ Nur so kann der Hafen seine Produktivität erhalten bzw. stetig steigern. Durch seine Lage im Herzen der Stadt ist das Hafengebiet räumlich begrenzt. „Deshalb muss unsere Devise ‚Wachsen nach innen‘ lauten“, erklärt Westermann. Aus diesem Grund hat die HPA schon frühzeitig drei große IT-Projekte angestoßen und 2011 umgesetzt, um alle Verkehrswege im Hafen – Straße, Schiene, Wasser – zu vernetzen und den gesamten Hafen noch effizienter zu gestalten. Eines davon ist das neue Verkehrsinformationssystem DIVA (Dynamische Information zum Verkehrsaufkommen). Mithilfe großer LED-Tafeln können sich die Verkehrsteilnehmer über die aktuelle

Lage auf den Straßen im Hafen informieren und so Staus und Wartezeiten verringern. „Engpässe sind auf einen Blick zu erkennen und Fahrer können entscheiden, ob sie eine Alternativroute nehmen“, so Westermann weiter. Zusätzlich informieren elf digitale Texttafeln über Staus und Brückensperrzeiten – künftig sollen auch Parkplätze oder Autohöfe mit angeschlossen werden. Dann können sich Fahrer schon vor der Einfahrt in den Hafen über die aktuelle Verkehrslage informieren. Dazu hat die HPA eine zentrale Leitstelle, das Port Road Management Center, eingerichtet. Damit verfügt der Hafen über eines der modernsten Verkehrsinformationssysteme weltweit. „Unser Ziel ist, nach und nach alle Transportwege miteinander zu vernetzen – und das immer in enger Abstimmung mit unseren Kunden“, so Sebastian Saxe, Chief Information Officer und Mitglied der HPA-Geschäftsleitung. Deshalb erhält auch die Hafenbahn, ein Unternehmensbereich der HPA, ein neues IT-System: TransPORT Rail Basic ist eines der weltweit fortschrittlichsten auf diesem Sektor. „Wir stehen vor der Herausforderung, immer größere Mengen auf begrenztem Raum zu transportieren“, erklärt Harald Kreft, Leiter Hafenbahn und ebenfalls Mitglied der HPA-Geschäftsleitung. Die Hafenbahn erzielte 2011 mit rund 41,9 Millionen Tonnen transportierten Gütern das beste Ergebnis ihrer Geschichte. Über 2 Millionen Container sind über die Gleise gerollt. Das ist ein Plus von 6,5 Prozent. Dank des neuen IT-Systems wird sie noch leistungsfähiger: Abläufe werden optimiert und die Züge erreichen schneller das DB-Netz bzw. ihr Ziel im Hafen. Die Hafenbahn leistet so einen erheblichen Beitrag zur Erhöhung der Umschlagskapazität. Um auch in der Schifffahrt die



CHRISTINE MURUSZACH (48)
[LEITERIN DES STRASSENNETZES BEI DER HPA]

» Jeden Tag passieren rund 140.000 Fahrzeuge die Hafengrenze und nutzen die Straßen und Brücken des Hamburger Hafens. Rund ein Drittel davon sind Lkws. Das Verkehrsnetz ist hohen Belastungen ausgesetzt. Damit Güter und Menschen durch den Hafen kommen, muss das Straßennetz regelmäßig instand gesetzt und erneuert werden.«

Der Hamburger Hafen als Arbeitgeber

Hafenabhängig Beschäftigte in Deutschland im Jahr 2010

Arbeitsplätze Hamburg



Arbeitsplätze Metropolregion (ohne Hamburg)



Arbeitsplätze übriges Deutschland



Jobmotor Hafen

Der Hamburger Hafen gibt rund 261.500 Menschen Arbeit. Davon hat weit über die Hälfte (155.500) ihren Arbeitsplatz in der Metropolregion Hamburg. Die übrigen Arbeitsplätze entfallen auf das restliche Deutschland.

Zahlen gerundet
Quelle: Planco, 2011

Abläufe zu verbessern, hat das Informationssystem PRISE (Port River Information System Elbe) den Pilotbetrieb aufgenommen. Es führt die Informationen aus Schiffszulauf, -abfertigung und -abgang zusammen und stellt sie aktuell zur Verfügung. Das erleichtert die Planung und verbessert die Reaktionsmöglichkeiten der Schiffe. Damit reagiert der Hafen auf den steigenden Containerumschlag und die erhöhten Anforderungen durch die Abfertigung von Großcontainerschiffen. Hafenkaptän der HPA Jörg Pollmann: „Kein anderer Hafen verfügt über eine vergleichbare Plattform. PRISE wird für unseren Hafenstandort ein Alleinstellungsmerkmal, mit dem wir punkten können.“

Ausgezeichnet: bestes Modernisierungsprogramm

Gepunktet hat die HPA mit ihrem Projekt zur Netzintegration auch bei der Jury des E-Government-Wettbewerbs 2011. Hier konnte sie den ersten Preis in der Kategorie bestes Modernisierungsprogramm Deutschlands gewinnen. Der Preis wird einmal jährlich für besondere Tech-

nologieprojekte bei Verwaltungen und öffentlichen Unternehmen vergeben. Innerhalb von anderthalb Jahren hat die HPA ihre vier IT-Netze zu einem zusammengefasst und so die Voraussetzungen geschaffen, im Hafen künftig an jedem Ort miteinander kommunizieren zu können. Nebenbei konnte die HPA auch den Energiebedarf minimieren: von rund 280 technischen Geräten, wie Servern, auf 60. „Wir werden diesen Weg in den kommenden Jahren weiter verfolgen“, so Saxe. „Hamburg soll die Chancen der technologischen Vernetzung weltweit nutzen und eine Vorreiterrolle einnehmen.“ Eines der künftigen Projekte der HPA ist die zweigleisige Anbindung des Containerterminals Altenwerder an die Hafenbahn für mehr Effizienz und die Abfertigung von mehr Containerriesen. Ein Pluspunkt auch für den Lieblingsort von Hendrik Külß: „Vorne an der Feederbrücke, da kommen die ganzen Schiffe vorbei und die großen faszinieren mich immer aufs Neue.“

ISicher zum Arbeitsplatz Damit die Beschäftigten des Hamburger Hafens schnell und sicher zum Arbeitsplatz gelangen, kümmert sich die HPA um Straßen, Wege und Brücken des Hafengebietes. So ist sie für die Instandhaltung von 143 der insgesamt mehr als 2.500 Hamburger Brücken zuständig – darunter auch Fußgänger- und Fahrradbrücken, zum Beispiel am Burchardkai: Aufgrund schwerer Schäden am Beton musste die Fußgängerbrücke abgerissen werden. Da aber der gesamte Bereich umgestaltet werden sollte, hat die HPA einen temporären Überweg geschaffen. Dadurch kann man direkt vom Fähranleger zum Terminal Burchardkai gelangen und muss keinen Umweg über eine andere Brücke nehmen.



PETER KRAFT (29)

[VOR EINEM JAHR HAT ER DEN ANGELSPORT FÜR SICH ENTDECKT]

»Manchmal gehe ich einfach nach der Arbeit angeln. Das bietet sich an, weil ich im Hafen arbeite. Dann werfe ich die Angel rein und schaue, ob was anbeißt. Und man weiß nie, was dran ist, weil die Vielfalt groß ist. Das macht es so spannend, in der Elbe zu angeln. Ich hab gehört, dass die Aale früher nach Modder geschmeckt haben. Heute nicht mehr, jetzt schmecken sie nach Aal. Denn die Fische sind immer nur so gut wie das Wasser.«

DER HAFEN SETZT AUF GRÜN



Hafenwirtschaft und Umweltschutz schließen sich nicht aus. Im Gegenteil: Der Hamburger Hafen hat sich schon früh zu seiner Verantwortung bekannt, Umwelt und Klima zu schützen.

Wichtig war und ist dabei stets, Lösungen zu finden, die dem internationalen Maßstab entsprechen und weltweit akzeptiert werden. Zum einen schafft die HPA als Hafenbetreiber die nötigen Voraussetzungen für umweltschonende Hafenwirtschaft und geht zum anderen selbst mit gutem Beispiel voran.

Vorsichtig hakt Peter Kraft den Bleikopf seiner Angel an den Gummifisch. Heute möchte er endlich den ersehnten Zander angeln. „Bislang hatte ich noch nicht so viel Glück“, sagt der 29-Jährige. Sein bester Fang: ein Aal. „Der war 55 Zentimeter groß. Ich hab ihn geräuchert und meinen Eltern geschenkt. Mein Vater sagte, er habe fantastisch geschmeckt.“ Seit einem Jahr geht der gelernte Energieelektroniker an der Elbe angeln. Hier gibt es Fludern, Barsche, Aale, Kaulbarsche und etliche Weißfische. Im März und April ist Stintzeit. Dann ist hier auf der Elbinsel im Stadtteil Veddel Hochbetrieb: „Am Wochenende stehen schon mal über 20 Angler an einer Stelle am Reiherstieg“, erzählt Kraft. „Da muss man früh aufstehen, um einen Platz zu ergattern.“ Während oben an der Straße die Lkws mit Containern vorbeiknattern, herrscht hier unten am Spreehafen eine besinnliche Ruhe. Eine kleine, idyllische Oase inmitten des regen Hafentreibens. Die Tideelbe ist ein dynamischer Natur- und Wirtschaftsraum. Für die HPA

von 202 Rangierloks sind mit einem Rußfilter ausgestattet. Die HPA gewährt den umweltfreundlicheren Loks einen Rabatt bei den Hafenbahntgelten.



steht zwar die hafenwirtschaftliche Nutzung im Vordergrund. Dennoch ist sie sich bewusst, dass sie in einem ökologisch wertvollen und sensiblen Raum agiert, der großflächig unter Schutz steht. „Wir wollen unseren Beitrag dazu leisten, dass die ökologische Situation der Tideelbe besser wird“, erklärt Axel Netzband, Leiter des Sedimentmanagements der HPA. Zum Beispiel im Rahmen des Projekts „ELSA – Schadstoffsanierung Elbsedimente“, mit dem Arbeiten der Flussgebietsgemeinschaft Elbe (FGG Elbe) und der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe unterstützt werden. Mit einem ganzheitlichen Sedimentmanagement für das gesamte Gebiet der Elbe soll die Schadstoffsituation der Sedimente verbessert werden. Die Ablagerungen am Elbgrund sind stellenweise noch durch Alteinleitungen verunreinigt. Deshalb findet das Projekt länderübergreifend im Sinne einer Solidargemeinschaft statt. „Dabei werden alle relevanten Nutzungen entlang des gesamten Flusses und seiner Auen und Marschen gleichrangig betrachtet“, so Netzband. Dazu gehören die Fischwirtschaft, die Landwirtschaft, der Meeresschutz, der Tourismus und die wirtschaftliche Hafenentwicklung. Die Beteiligten des Projekts ELSA begleiten die erforderlichen Maßnahmen fachlich und unterstützen sie bei Bedarf auch finanziell. In Zukunft steht die Sanierung möglichst nahe der Schadstoffquelle im Vordergrund.

Impuls für Klimaschutz und Synergien der Hafenwirtschaft

ELSA ist ein Baustein von vielen, die den Hamburger Hafen Stück für Stück umweltfreundlicher machen. „Nachhaltigkeit ist für uns ein wichtiges Wettbewerbsmerkmal“,

erklärt Jens Meier, Geschäftsführer der HPA. Immer mehr Unternehmen achten auf eine „grüne“ Logistikkette. Die HPA hat mit dem Bereich Umweltstrategie vor zwei Jahren zunächst die organisatorischen Voraussetzungen geschaffen und sich eine Klimaschutzstrategie auferlegt, die sich an den Zielen der Stadt Hamburg orientiert. Darüber hinaus ist die HPA im Jahr 2011 Mitglied der Umweltpartnerschaft Hamburg geworden. „Wir sehen uns vor allem als Impulsgeber und Partner“, sagt Meier, „denn es bedarf enormer Anstrengungen der gesamten maritimen und Transportwirtschaft.“ So unterstützt die HPA Initiativen der Terminalbetreiber und Reedereien auf dem Umweltsektor, zum Beispiel bei der Nutzung von alternativen Energien. Bereits jetzt stehen hier Windkraftanlagen, die 50 Prozent der in ganz Hamburg installierten Leistung ausmachen. Und die HPA ist dabei, weitere Standorte auszumachen. Unternehmen und Betreiber im Hafen erhalten einen finanziellen Anreiz, die großflächigen Hallendächer für Solaranlagen zu nutzen. Dadurch sind bereits zwei Solaranlagen entstanden, die dritte ist in Planung. Weitere Rabatte gewährt die HPA den Hafenbahnen. Durch eine Umweltkomponente in den Tarifen schafft sie Anreize, Wagen mit geräuschreduzierenden Bremsen und Loks mit Dieselpartikelfilter einzusetzen. Damit übernimmt Europas größter Eisenbahnhafen weltweit eine Vorreiterrolle. „Wir leisten große finanzielle Anstrengungen, um den Ausbau der umweltfreundlichen Bahn- und Wassertransporte sowie Emissionsreduzierungen in vielen Bereichen zu fördern“, sagt Jens Meier. So hat die HPA im Juli 2011 auch einen Rabatt für umweltfreundliche Schiffe eingeführt, die hohe Umweltstandards erfüllen. Auf den



[Gastgeber des GreenPort Congress] Am 14. und 15. September kamen über 200 Experten aus der Hafen- und Logistikwirtschaft weltweit zum sechsten GreenPort Congress in Hamburg zusammen. Gastgeber der Veranstaltung war die HPA. Schwerpunkte des Kongresses waren die Themen Stadt- und Hafenbeziehungen, die Auswirkungen des Klimawandels auf die Häfen und Nachhaltigkeit in der maritimen Wirtschaft. Dazu gehörten beispielsweise Fragen rund um Schiffsemissionen sowie den Einsatz alternativer Kraftstoffe und Energiequellen wie flüssiges Erdgas (LNG) in der Schifffahrt oder auch batteriebetriebener Geräte auf den Terminals.



Windkraftanlage in Altenwerder

Hafenstraßen sorgt ein elektronisches Verkehrsleitsystem für geringere Emissionen: Durch den verbesserten Verkehrsfluss werden weniger Abgase produziert.

Mit gutem Beispiel voran

Emissionen zu vermeiden, ist ein zentrales Thema der HPA. Ihre Schiffsflotte fährt daher seit 2009 mit schwefelfreiem Treibstoff. Zudem sind sowohl die eigenen Anlegeplätze als auch die meisten öffentlichen Liegeplätze für Binnenschiffe, Fähren und andere Serviceschiffe im Hafen mit Landstromanschlüssen ausgerüstet. Auch Solar- und Geothermie spielen eine Rolle. Am Niedernfelder Ufer hat die HPA ein Büro- und Sozialgebäude nach modernen Standards und neuester Energieeinsparverordnung errichtet. Die Warmwasserversorgung erfolgt über eine solarthermische Anlage auf dem Dach. Rund 56.000 Kilowattstunden Energie und mehr als 10.000 Kilogramm CO₂

werden so jährlich eingespart – so viel wie ein Mittelklassefahrzeug auf knapp 63.000 Kilometern ausstößt. Ein weltweit einzigartiges Pilotprojekt ist die eigens entwickelte geothermische Weichenheizung, die mittels Erdwärme heizt und somit kein CO₂ ausstößt. Das hat sowohl ökologische als auch ökonomische Vorteile. Und dank einiger Solarpaneele am Ponton in Blankenese spart die HPA hier 4,2 Megawattstunden Energie pro Jahr. Das entspricht etwa dem Stromverbrauch eines Vier-Personen-Haushalts pro Jahr. Doch ohne die eigenen Mitarbeiter können selbst die besten Konzepte nicht funktionieren. Daher nimmt die HPA im Rahmen des betrieblichen Umweltschutzes an dem Umweltmanagementsystem „Ökoprofit“ teil. In einem Ideenwettbewerb konnten HPA-Mitarbeiter ihre Anregungen zum Klimaschutz bei Arbeitsplätzen und Büroalltag einbringen. Viele der Ideen sollen nun umgesetzt werden. So wird beispielsweise geprüft, ob beim St.-Pauli-Elbtunnel die Energie der Aufzüge teilweise zurückgewonnen werden kann. Im Klimaschutz ist stets die Summe der Maßnahmen entscheidend, auch für die Zukunft. Daher testet die HPA seit 2011 ein Elektrofahrzeug im Rahmen eines Forschungsprojekts der Bundesregierung. Die Vision von Geschäftsführer Jens Meier geht noch weiter: „Der Hamburger Hafen könnte zu einem Zentrum für Umschlag, Fertigung und Umrüstung von Elektrofahrzeugen werden.“ Denkbar sei dann auch, die gelagerten Batterien zeitweise als Energiespeicher im Rahmen eines intelligenten Stromnetzes zu nutzen. Von all dem bekommt Peter Kraft nur wenig mit. Er genießt die Ruhe, wirft seine Angel aus und wartet, dass einer anbeißt – vielleicht sogar ein Zander ...

Das Tideauenzentrum Dort, wo sich die Elbe in Nord- und Südstrom trennt, liegt das Elbe-Tideauenzentrum des Naturschutzverbandes Gesellschaft für ökologische Planung e. V. Besucher haben die Möglichkeit, sich über die Einmaligkeit der nur noch im Hamburger Großraum existenten Süßwasser-Tideauen zu informieren. Dazu gehören die weltweit einzigartigen Arten des Schierlings-Wasserfenchels und der Wibels-Schmiele. Eine Ausstellung mit Infotafeln, verschiedenen Exponaten, darunter auch Fühlkästen, erklärt die besonders seltene Fauna und Flora, die verschiedenen Auen-Naturschutzgebiete und Themen wie den Rückbau von Deichen und den Elbausbau. Die HPA kümmert sich um die Instandhaltung der Wege und Zufahrten in diesem Gebiet.



NINA SAUER (44) UND TINA HEINE (39)
[INITIATORINNEN UND GESCHÄFTSFÜHRERINNEN DES ELBJAZZ FESTIVALS]

Tina Heine: » Für so ein Festival müssen alle an einem Strang ziehen. Stadt, Bezirk, Hafen und die beteiligten Firmen, sie waren begeistert und wir haben gespürt, dass sie sich auf dieses Abenteuer einlassen wollten.«

Nina Sauer: » Die HPA hat immer an unser Projekt geglaubt. Die Mitarbeiter stehen uns mit sehr konstruktiver, professioneller und unbürokratischer Hilfe zur Seite. Es ist eine vertrauensvolle und wunderbare Zusammenarbeit.«

DER HAMBURGER HAFEN – KULISSE FÜR SPEKTAKULÄRE EREIGNISSE



Die Faszination des Hamburger Hafens spüren nicht nur Hafenarbeiter. Die raue, maritime Szenerie inmitten der Großstadt zieht viele in ihren Bann. Besonders in den Sommermonaten locken kulturelle Großveranstaltungen wie der Hafengeburtstag Hunderttausende Besucher.

Rechts und links neben der Bühne sind etliche Paletten aufeinandergestapelt. Überall stehen Steiger und Maschinen. Dass hier sonst Schiffe repariert und gewartet werden, ist unverkennbar. Und genau dieser besondere Industriecharme auf der Werft bei Blohm + Voss ergibt mit der feinen Jazzmusik ein Gesamtkunstwerk. Auch im Jahr 2011 ist das Elbjazz Festival ein echter Höhepunkt für Hamburg: 280 Künstler aus 17 Ländern spielen auf zehn Bühnen über 150 Stunden. 15.000 Besucher zählt das Festival, damit sind auch die Veranstalterinnen Tina Heine und Nina Sauer sehr zufrieden. „Wir öffnen den Hafen und laden die Menschen ein, Hamburg aus einem anderen Blickwinkel kennen zu lernen.“ Eine Perspektive, die Tina Heine mittlerweile gut bekannt ist: „Man ge-

wöhnt sich nicht daran. Es ist jedes Mal wieder faszinierend.“ Zusammen mit ihrer Geschäftspartnerin Nina Sauer hat sie das Event 2011 zum zweiten Mal organisiert. Die Herausforderungen, es an einem Ort durchzuführen, an dem rund 9 Millionen Container im Jahr umgeschlagen werden, hatten die beiden anfangs unterschätzt: Sicherheitsanforderungen, Genehmigungen, Absperrungen ... all das war für sie Neuland. „Wir haben bei der HPA angerufen, weil wir zunächst auf der Suche nach einer Karte vom Hafen waren“, so die Eventmanagerin Sauer. Doch schnell wurde ihnen klar, dass sie von der HPA mehr Unterstützung brauchten. „Die HPA hat uns immer helfend zur Seite gestanden“, erzählt Sauer. So erhielten sie nicht nur eine Karte aus der Kartografie

314494

Kreuzfahrtpassagiere zählte der Hafen im Jahr 2011. Das ist ein Plus von 28 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.



mit den Veranstaltungsorten, sondern auch Hilfe bei Beschilderungen, Zugängen und Genehmigungen. Die Marketingabteilung unterstützte mit Beiträgen im Hafentv, dem Fernsehmagazin der HPA, und bei der Pressearbeit. „Die Zusammenarbeit mit der HPA ist sehr konstruktiv und professionell“, sagt Nina Sauer. „Ja“, ergänzt sie Heine, „selbst bei Last-Minute-Sachen ist immer die Bereitschaft da, sich darauf einzulassen und Dinge möglich zu machen.“

Groß, größer, Hafengeburtstag

Wie das Elbjazz Festival unterstützt die HPA viele Hafenveranstaltungen. Vor allem touristische Highlights wie der alljährliche Hafengeburtstag mit über einer Million Besuchern bedürfen einer genauen Planung und vieler Genehmigungen. Beim größten Hafenfest der Welt finden unzählige Aktionen auf dem Wasser statt. Um diese möglich zu machen, ist das Oberhafenamt, ein Fachbereich der HPA, voll in die Planung eingebunden. „Alle Programmpunkte, die auf dem Wasser stattfinden, wie Ein- und Auslaufparade der rund 300 Schiffe oder Aktionen des Technischen Hilfswerks (THW) sowie der Feuerwehr werden von hier aus koordiniert und gesteuert“, erklärt Jörg Pollmann, Leiter des Oberhafenamtes. Dabei müssen seine Mitarbeiter stets die Tidezeiten, die Wetterverhältnisse und ausreichend Zeitfenster für die gewerbliche Schifffahrt berücksichtigen. Der 54-jährige Kapitän ist Leiter des Arbeitskreises Wasser für den Hafengeburtstag und seit 18 Jahren Mitarbeiter der HPA. „Wir tagen etwa viermal von Dezember bis Mai“, so Pollmann, „dazwischen läuft die gesamte Detailarbeit.“ Sprich: Die in-

ternationalen Gastschiffe werden per Fragebogen nach ihren relevanten Grunddaten gefragt – also nach Länge, Breite und Tiefgang sowie den genauen Ankunfts- und Abfahrtszeiten – um einen geeigneten Liegeplatz im Hafengebiet zu finden. „Wenn die Planung steht, geben wir den Besucherschiffen alle Details“, so Pollmann, „wo sie liegen sollen, wie die Abfallentsorgung organisiert ist, wo sie Sanitäreinrichtungen finden, die Wassertiefen im Hafen usw.“ Auch der gesamte Ablauf der Ein- und Auslaufparade ist minutiös geplant. „Wir koordinieren und verfügen darüber, wann und wo die Elbe für den gewerblichen Schiffsverkehr gesperrt wird. Und die Wasserschutzpolizei führt das dann durch“, so Pollmann.

Das Oberhafenamt behält immer den Überblick

Um den Ablauf während des dreitägigen Hafengeburtstags zu koordinieren und dabei möglichst kurze Wege zu haben, wird vom Veranstalter Hamburg Messe in den Gebäuden der St.-Pauli-Landungsbrücken eine Regiezentrale eingerichtet. Hier sitzen die Verantwortlichen des Veranstalters, der Wasserschutzpolizei, der Feuerwehr, des THW und der HPA. Während des gesamten Festes – vom ersten bis zum letzten Programmpunkt – haben sie so alle Schiffsbewegungen und Abläufe im Blick und können unmittelbar Einfluss auf die Programmpunkte nehmen. Dreh- und Angelpunkt ist der Paradeleiter und Mitarbeiter des Oberhafenamtes Norbert Browarczyk. Seit acht Jahren fährt er zum Ein- und Auslaufen der Parade-schiffe auf einer Barkasse die Elbe hoch und runter und gibt Anweisungen über UKW. „Wir haben bis zu 300 Kapitäne und Skipper vor Ort und jeder hat seinen eigenen



[Sanierung der Landungsbrücken] Eines der markantesten Bau-denkmäler der Stadt sind die zwischen 1907 und 1909 errichteten Hamburger Landungsbrücken. Die HPA ließ seit 2009 die Tuffstein-fassade auf Grundlage historischer Ansichten von Fachfirmen sanieren. Gleichzeitig ließ sie das denkmalgeschützte Gebäude kernsanieren und das Dach erneuern. Seit Abschluss der Arbeiten im Herbst 2011 erstrahlt das gesamte Ensemble aus Pegelturm, Landungsbrücken und dem Schachtgebäude des Elbtunnels wieder in altem Glanz.

Hafenerlebnisroute

Den Hafen auf zwei Rädern erkunden



Um auch fahrradbegeisterten Touristen und Hamburgern den Hafen näherzubringen, hat die HPA die Hafenerlebnisroute entwickelt. Sie macht den besonderen Reiz des Hafens für jedermann erlebbar. Die 45 Kilometer lange Radroute lässt sich individuell gestalten. Ob als Tagestour oder in Teiletappen von zwei bis drei Stunden: Radfahrer können den Umschlag der großen Container an den Terminals live beobachten, die

zahlreichen Brückenbauwerke aus den verschiedenen Jahrzehnten aus der Nähe betrachten oder an idyllischen Aussichtspunkten die Hafenszenerie genießen. Auch Museumsbesuche sind möglich. Denn bei der Konzeption der Route wurden alle Ziele und Streckenverläufe mit touristischer Relevanz mit einbezogen. Um den Mehrwert für die Freizeitradler zu erhöhen und um sie auf der vorgegebenen Strecke zu halten, wird die HPA an insgesamt 30 Standorten entlang der Route Informationstafeln mit Hintergründen zu der jeweiligen Sehenswürdigkeit aufstellen.

Oberstes Ziel der HPA war es stets, Radtouristen sicher durch den Hafen zu führen, ohne dabei den Wirtschaftsverkehr zu beeinträchtigen. Deshalb hat sich ein Arbeitskreis mit Vertretern der HPA, der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation sowie vielen weiteren Akteuren an der Erstellung eines Masterplans beteiligt. So diskutierten Vertreter von Bezirksämtern, Unternehmen, ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club), Hamburger Verkehrsbetrieben, Hamburg Tourismus sowie IBA (Internationale Bauausstellung) und igs (Internationale Gartenschau) über die Pläne.

Kopf. Da muss man klare Anweisungen geben“, sagt er. Dank ihm wissen alle Teilnehmer, was zu tun ist – genau wie bei der Auslaufparade der Hamburg Cruise Days. Zu der zweijährlich stattfindenden Veranstaltung kamen 2010 sechs internationale Kreuzfahrtschiffe wie die AIDAaura, die Deutschland oder die MS Astor an einem Wochenende an die Elbmetropole. Mit an Bord aller Gastschiffe sind ca. 10.000 Passagiere, die gleichzeitig Besucher für Hafen und Stadt sind.

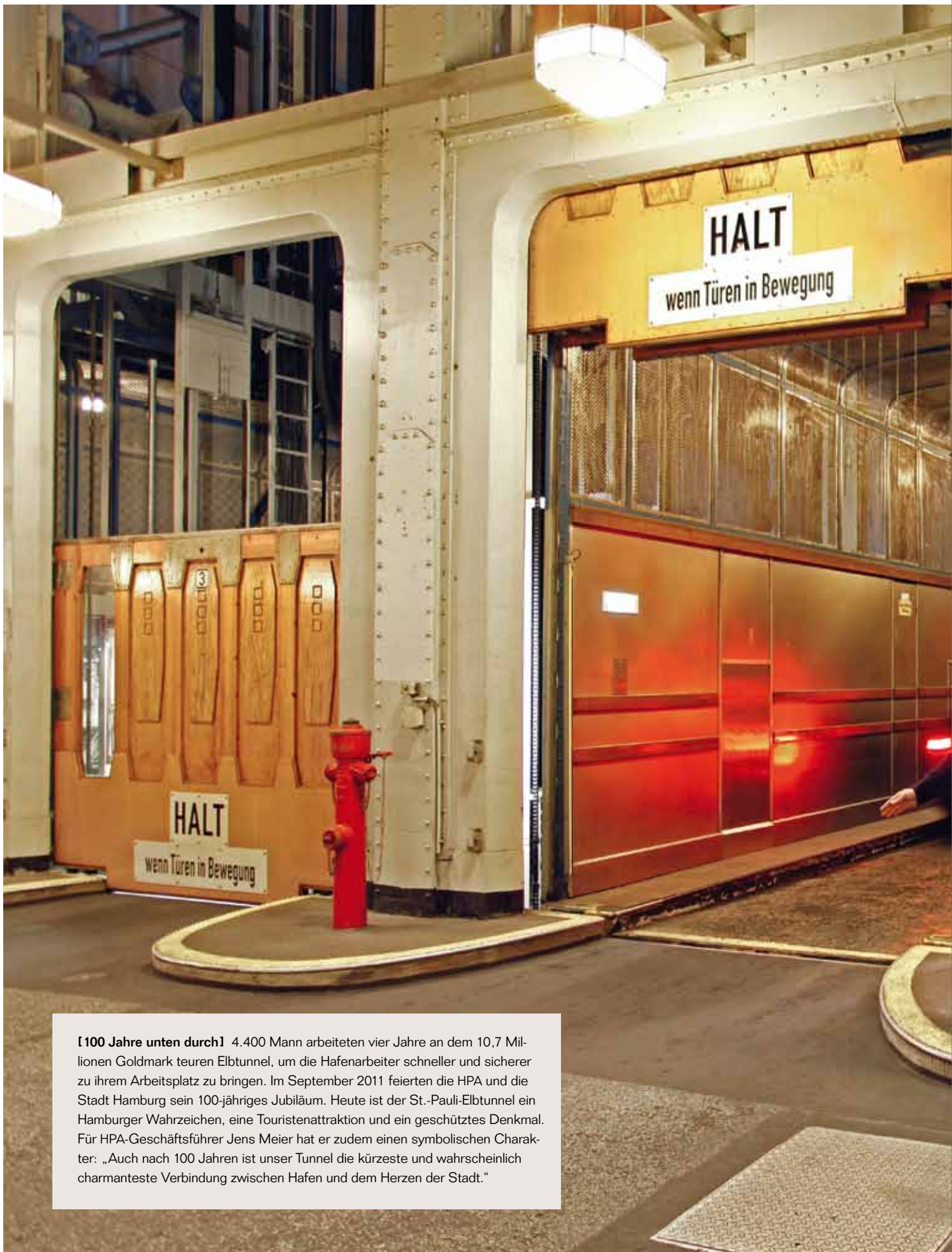
Der blaue Hafen

Eines der Highlights der Cruise Days ist der „Blue Port“. Dabei werden die schönsten und interessantesten Sehenswürdigkeiten der Stadt wie die Köhlbrandbrücke, die Elbphilharmonie, das Museumsschiff Cap San Diego oder die St.-Pauli-Landungsbrücken für eine Woche in blaues Licht getaucht. „Wir haben zusammen mit dem

Künstler Michael Batz die Locations für seine Beleuchtung ausfindig gemacht und dann die Kontakte zu den Personen und Unternehmen hergestellt“, erklärt Browarczyk die Rolle der HPA. „Außerdem achten wir natürlich darauf, dass die Illumination der Kreuzfahrtschiffe und der Gebäude am Hafenrand im Einklang mit den Verkehrsvorschriften im Hamburger Hafen geschieht.“ Welche Begeisterung der Hafen und seine Veranstaltungen bei den Besuchern auslösen, spiegelt sich auch in der wachsenden Bedeutung Hamburgs für die Kreuzfahrt wider: Seit 2008 ist die Zahl der Kreuzfahrtschiffe, die an der Elbmetropole vor Anker gehen, stetig gewachsen: von 89.791 Passagieren im Jahr 2008 auf 314.494 im Jahr 2011. Und vielleicht hat der Hafen für seine Besucher in Zukunft noch weitere Höhepunkte zu bieten. „Unser Traum ist ein Jazzkonzert auf einem Containerschiff, das durch den Hafen fährt“, sagt Nina Sauer.

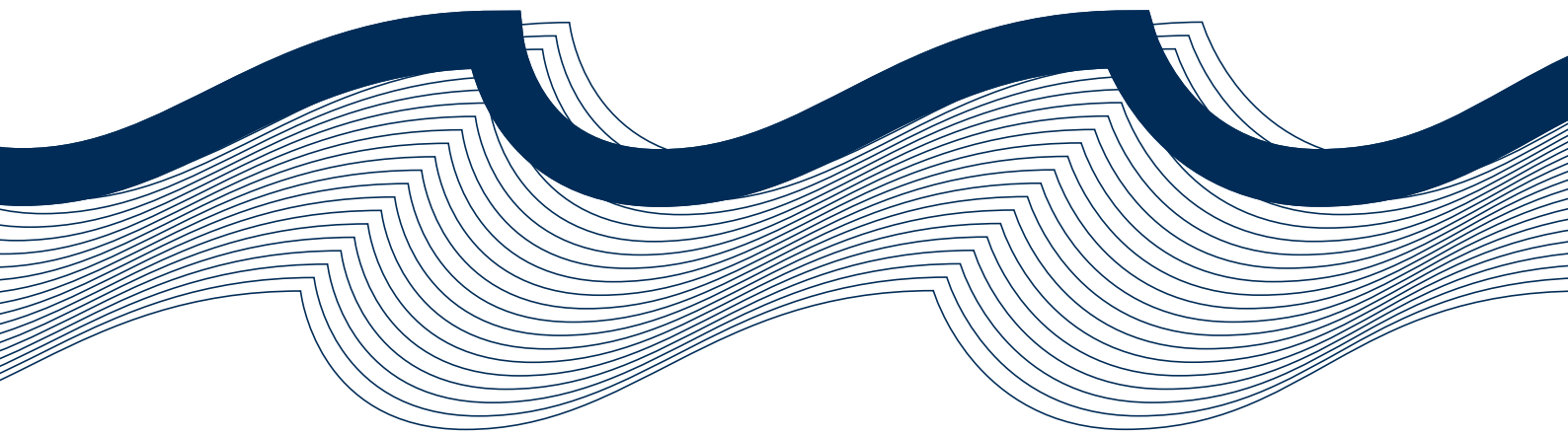
JAN BÜLOW (36)
[INHABER BARKASSENBETRIEB BÜLOW GMBH]

»Ich höre oft von Touristen, dass der Hamburger Hafen einmalig ist – insbesondere von den süddeutschen Gästen. Sie sind von der Kulisse mit den riesigen Containerschiffen, den malerischen Fleeten und den Landungsbrücken beeindruckt. Auch der Strand in Övelgönne oder die Werften im Hafengebiet sind für jemanden, der aus den Bergen kommt, natürlich faszinierend.«



[100 Jahre unten durch] 4.400 Mann arbeiteten vier Jahre an dem 10,7 Millionen Goldmark teuren Elbtunnel, um die Hafnarbeiter schneller und sicherer zu ihrem Arbeitsplatz zu bringen. Im September 2011 feierten die HPA und die Stadt Hamburg sein 100-jähriges Jubiläum. Heute ist der St.-Pauli-Elbtunnel ein Hamburger Wahrzeichen, eine Touristenattraktion und ein geschütztes Denkmal. Für HPA-Geschäftsführer Jens Meier hat er zudem einen symbolischen Charakter: „Auch nach 100 Jahren ist unser Tunnel die kürzeste und wahrscheinlich charmanteste Verbindung zwischen Hafen und dem Herzen der Stadt.“





Das Geschäftsjahr 2011 der Hamburg Port Authority

1773

Mitarbeiter arbeiteten
2011 bei der HPA,
davon 105 in Teilzeit.

203,2

Mio. EUR gab die HPA 2011 für umfang-
reiche Ersatz- und Ausbauinvestitionen aus.

132

Mio. Tonnen wurden 2011 im Hamburger Hafen
umgeschlagen. Das ist ein Wachstumsplus von
9,1 Prozent gegenüber 2010.

157,9

Mio. EUR erwirtschafteter
Umsatzerlös
(+9,3 Prozent, 2010:
144,5 Mio. Euro)

115

Mio. EUR Investitionen
in Hafeninfrastruktur.

9014

Mio. TEU wurden im
Hamburger Hafen im Jahr
2011 umgeschlagen
(+14 Prozent). TEU = 20-Fuß-
Standardcontainer.

42

Mio. Tonnen Güter transportierte die Hafен-
bahn im Jahr 2011 – ein Rekordergebnis.

Bericht des Aufsichtsrates

Von der überdurchschnittlich positiven Entwicklung der deutschen Wirtschaft konnte im Geschäftsjahr 2011 auch der Hamburger Hafen profitieren und auch im vergangenen Jahr weiterhin einen deutlichen Aufschwung verzeichnen. So konnte der Hamburger Hafen 2011 erfolgreich seine Marktposition ausbauen und schloss das Jahr mit einem Wachstumsplus von 9,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr ab. Insbesondere der für den Hafen so wichtige Containerumschlag konnte um 15 Prozent zulegen. Innerhalb der Nordrange-Häfen konnte sich Hamburg wieder an Position zwei etablieren. Auch im Bereich der Kreuzschiffahrt konnte Hamburg mit einem Plus von 28 Prozent bei den Passagierzahlen im vergangenen Jahr erhebliche Wachstumszahlen verzeichnen.

Sichtungen erster Mengenstatistiken aus dem Jahr 2012 zeigen, dass dieser Wachstumskurs auch weiterhin anhalten wird. Um diesem Wachstum gerecht zu werden, sind insbesondere im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Hafenentwicklungsplanes erhebliche Anstrengungen unternommen worden, die zukünftige strategische Ausrichtung der Hafenpolitik auf eine breite Basis zu stellen und verschiedene Aspekte der Hafenentwicklung im Kontext der zu erwartenden Umschlagszahlen zu bewerten.

Die Geschäftsführung der Hamburg Port Authority (HPA) hat den Aufsichtsrat regelmäßig, umfassend, zeitnah, mündlich und schriftlich über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements informiert. Der Aufsichtsrat der HPA hat die Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2011 überwacht und die Geschäftsführung bei der Leitung der Gesellschaft beraten. Im Geschäftsjahr 2011 fanden vier Aufsichtsratssitzungen statt. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand auch zwischen den Aufsichtsratssitzungen in regelmäßigem Kontakt mit der Geschäftsführung und wurde laufend über die aktuelle Geschäftsentwicklung und wesentliche Geschäftsvorfälle informiert. Zusätzlich zu den Aufsichtsratssitzungen fanden im Geschäftsjahr vier Sitzungen des vom Aufsichtsrat gebildeten Finanzausschusses statt. Der Finanzausschuss hat sich insbesondere mit den von der Geschäftsführung vorgelegten finanzwirtschaftlichen Themen intensiv befasst und die Ergebnisse und Empfehlungen in den Aufsichtsratssitzungen vorgetragen.

Im Geschäftsjahr fasste der Aufsichtsrat zwei Beschlüsse im schriftlichen Verfahren: Zustimmung zur Berufung von Herrn Staatsrat Jens Lattmann in den Finanzausschuss im April/Mai des Jahres 2011 und Zustimmung zur Vereinheitlichung der Mietverträge mit Eurokai KGaA unter bestimmten Auflagen und Verlängerung der Vertragslaufzeiten bis zum 31. Dezember 2040 im September des Jahres 2011.

Der in der Sitzung am 23. Juni 2011 bestellte Abschlussprüfer Deloitte & Touche GmbH hat den Jahresabschluss der HPA zum 31. Dezember 2011 geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 9. Mai 2012 mit dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2011, dem Lagebericht und dem Vorschlag für die Verwendung des Jahresergebnisses eingehend befasst und diese geprüft. Den Mitgliedern des Aufsichtsrates wurden die Jahresabschlussunterlagen und der Bericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt. Die Vertreter der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte & Touche GmbH waren bei den Beratungen über den Jahresabschluss in der Sitzung des Aufsichtsrates am 9. Mai 2012 anwesend, erläuterten die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Änderungen innerhalb des Aufsichtsrates

Herr Senator Frank Horch – seit 2008 Mitglied des Aufsichtsrates der HPA – wurde in der Sitzung am 25. März 2011 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates der HPA gewählt. Am 29. März 2011 beschloss die Senatskommission für öffentliche Unternehmen, Herrn Staatsrat Jens Lattmann anstelle von Herrn Staatsrat Dr. Michael Voges in den Aufsichtsrat der HPA zu entsenden. Am 23. Juni 2011 wurde Herr Staatsrat Lattmann zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Herr Senator a. D. Ian Karan ist am 23. Mai 2011 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Am 14. Juni 2011 hat die Senatskommission für öffentliche Unternehmen beschlossen, dass Herr Fritz Horst Melsheimer in den Aufsichtsrat entsandt wird. Am 15. Dezember 2011 ist die Beschäftigtenvertreterin der HPA, Frau Sandra Orth, aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Herr Burghardt Madsen rückte in ihrer Nachfolge am 15. Dezember 2011 als Beschäftigtenvertreter der HPA in den Aufsichtsrat nach.

Der Aufsichtsrat dankt Herrn Senator a. D. Ian Karan, Herrn Staatsrat Dr. Michael Voges und Frau Sandra Orth für die im Aufsichtsrat der HPA geleistete Arbeit.

Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und der Geschäftsführung der HPA für ihre Leistungen und spricht seine Anerkennung für ihren Einsatz im vergangenen Geschäftsjahr aus.

Hamburg, 9. Mai 2012

Der Aufsichtsrat

Aufsichtsratsvorsitzender

Lagebericht 2011 der Hamburg Port Authority, Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

1. Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Anhaltender Aufschwung im Jahr 2011

Auch im Jahr 2011 setzte sich der Aufschwung fort. Im Vergleich mit den europäischen Nachbarländern konnte sich Deutschland schnell von den Folgen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise erholen. Die deutsche Wirtschaft profitierte dabei erneut von der Stärke des deutschen Exports und der hohen Produktivität der deutschen Unternehmen. Das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts lag bei etwa 3 Prozent.

Die Folgen des Erdbebens und der Nuklearkatastrophe in Japan sowie die anhaltende Krise aus der hohen Staatsverschuldung europäischer Länder haben das zu Jahresbeginn hohe weltweite Wirtschaftswachstum im weiteren Verlauf des Jahres gedämpft. Dennoch herrscht vor allem in den Schwellenländern nach wie vor starkes Wachstum. Das chinesische Bruttoinlandsprodukt stieg im Jahr 2011 um etwa 9 Prozent. Die Volksrepublik bleibt damit auch weiterhin der Wachstumsmotor der globalen Wirtschaft. Neben den positiven Entwicklungen im asiatischen Raum können auch die Volkswirtschaften im Ostseeraum auf ein signifikantes Wachstum im Jahr 2011 zurückblicken. Vor allem die baltischen Staaten mit bis zu 8 Prozent, aber auch Russland, Polen und Schweden mit jeweils über 4 Prozent jährlichem Wachstum des Bruttoinlandsproduktes weisen ein kräftiges Wirtschaftswachstum auf. Selbst wenn sich der weltweite Aufschwung im Jahr 2012 voraussichtlich ein wenig abmildern wird, ist zukünftig weiterhin mit einem soliden Wirtschaftswachstum in den relevanten Volkswirtschaften zu rechnen.

Hamburg wieder Europas Nr. 2 im Containerverkehr

Der Hamburger Hafen konnte seine Marktposition im Jahr 2011 weiter erfolgreich ausbauen. Insgesamt wurden im Hamburger Hafen 132 Millionen Tonnen umgeschlagen. Dies entspricht einem Wachstum von 9,1 Prozent gegenüber dem Jahr 2010.

Das Umschlagswachstum ist auf die containerisierte Ladung zurückzuführen. Mit einem deutlichen Plus von +15 Prozent verzeichnete dieses Umschlagssegment eine hervorragende Entwicklung. Im Bereich des konventionellen Stückguts und des Massengutumschlags verzeichnet der Hamburger Hafen, trotz leichter Zugewinne im Bereich der Stückgutverladung (Export), eine stagnierende bzw. leicht rückläufige Entwicklung der Umschlagsmengen.

Der Schwerpunkt des Umschlags auf den Hamburger Terminals lag auch im Jahr 2011 in der Ladungskategorie Container. Insgesamt wurden im Hamburger Hafen 9,014 Millionen TEU umgeschlagen, was einem Zuwachs von mehr als 14 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Hamburger Hafen hat seine Aufholjagd damit erfolgreich fortgesetzt und ist nach Rotterdam wieder zweitgrößter Containerumschlagplatz in Europa. Wichtigstes Fahrtgebiet ist für den Hamburger Hafen nach wie vor Ostasien. Über 40 Prozent der in Hamburg umgeschlagenen Boxen hatten Quelle oder Ziel im ostasiatischen Raum. Vor allem die Volksrepublik China stellt dabei mit knapp 30 Prozent bzw. 2,6 Millionen TEU den wichtigsten Handelspartner des Hamburger Hafens dar.

Mit über 5 Millionen umgeschlagenen TEU aus dem gesamten asiatischen Raum bleibt Hamburg auch im Jahr 2011 Europas wichtigster Umschlagplatz für Güter aus Fernost. Gegenüber dem Vorjahr ist der Anteil dieses Fahrtgebietes allerdings leicht gesunken, was auf die sehr positive Entwicklung der

Fahrtgebiete Nord- und Südamerika sowie den Umschlag von Containern aus Osteuropa und Russland zurückzuführen ist. Insbesondere der Handel mit der amerikanischen Ostküste entwickelte sich mit einem Wachstum gegenüber 2010 von über 57 Prozent äußerst positiv. Ferner konnte Hamburg vom anhaltenden Aufschwung Russlands sowie der osteuropäischen Volkswirtschaften profitieren und über 1 Million TEU aus Russland, Polen sowie den baltischen Häfen umschlagen. Dies entspricht einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr von über 38 Prozent.

Ein weiteres Segment im Hamburger Hafen, das über die letzten Jahre eine hervorragende Entwicklung zeigt, ist der Bereich Kreuzschifffahrt. Die Anzahl der Passagiere betrug im Jahr 2011 knapp 315.000 und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 28 Prozent gestiegen. 118 Mal wurde der Hamburger Hafen im Jahr 2011 von Kreuzfahrtschiffen angelaufen. Dabei konnte Hamburg seine Position als Start- oder Zielhafen festigen. Über 87 Prozent aller Passagiere starteten oder beendeten ihre Kreuzfahrt im Hamburger Hafen. Auch für die kommende Kreuzfahrtsaison wird eine Fortsetzung der positiven Entwicklung erwartet, so dass im Jahr 2012 mit über 160 Schiffsanläufen und mehr als 400.000 Passagieren gerechnet wird.

Die vier größten Containerhäfen in Nordeuropa, Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg, schlugen im Jahr 2011 insgesamt über 35 Millionen TEU um. Vor allem die deutschen Häfen Bremerhaven und Hamburg konnten kräftig zulegen. Die Bremischen Häfen verzeichneten ein Umschlagplus im Containerverkehr von über 20 Prozent und sind damit prozentual am stärksten gewachsen. Die Wettbewerber im Rhein-Schelde-Delta mussten sich hingegen mit einstelligen Wachstumsraten begnügen. Während der Containerumschlag in Rotterdam noch mit knapp 7 Prozent gewachsen ist, konnten die Terminals in Antwerpen lediglich 2 Prozent mehr Boxen als im Vorjahr umschlagen. Der Hamburger Hafen konnte durch den Zuwachs um mehr als 14 Prozent seinen Marktanteil im Containerumschlag in der Nordrange auf etwa 25,4 Prozent ausbauen.

Leistungsstarke Hinterlandanbindung als Garant einer erfolgreichen Hafententwicklung

Durch die Einführung neuer IT-Systeme konnte die Hafenbahn im Jahr 2011 mit knapp 42 Millionen Tonnen transportierten Gütern erneut ein Rekordergebnis verbuchen. Im Bereich der Containerverkehre wurde erstmals in der Geschichte des Hamburger Hafens die Marke von 2 Millionen TEU, die auf der Schiene transportiert wurden, überschritten. Hamburg festigte damit erneut seine Position als wichtigster Eisenbahnhafen Europas. Um diese Bedeutung auch weiterhin zu sichern, wird die HPA den Ausbau der Schienensysteme im Hafen kontinuierlich fortsetzen.

Auch im Bereich Straßenverkehr konnte die HPA im Jahr 2011 eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses vornehmen. Durch die Implementierung des Port Road Management Systems im Hamburger Hafen kann die HPA durch das Port Road Management Center den Verkehrsteilnehmern über diverse Informationstafeln im Hafen jederzeit Hinweise zur aktuellen Verkehrssituation in einzelnen Hafenteilen zukommen lassen und so kurzfristig auf eventuelle Störungen und Staus hinweisen bzw. Ausweichrouten anzeigen. Dadurch lassen sich unnötige Wartezeiten reduzieren und der Verkehrsfluss im Hafengebiet wird weiter optimiert. Durch die intelligente Steuerung der Verkehre entstehen nicht nur wirtschaftliche Vorteile bei den Fuhrunternehmen, sondern auch positive ökologische Effekte durch die Vermeidung unnötig erzeugter Emissionen.

Wegweiser für die Entwicklung des Hafens

Nach den Diskussionen um die zukünftige Entwicklung des Hamburger Hafens und dem politischen Neustart in der Hansestadt im Frühjahr 2011 wurde der von der heutigen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation und der HPA vorgelegte Hafententwicklungsplan noch einmal überarbeitet. Dazu fand zunächst ein Dialogprozess statt, in dem sämtliche relevanten Wirtschafts- und Umweltverbände sowie Handelskammer und Gewerkschaften in die Diskussionen um die strategische Ausrichtung des Hafens einbezogen wurden. Auf dieser Basis konnten einige Schwerpunkte der Hafententwicklung neu gesetzt sowie verschiedene Aspekte neu bewertet werden. Der Hafententwicklungsplan umschreibt die strategischen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Hamburger Hafens und gibt einen Ausblick auf die zukünftigen Entwicklungsvorhaben der HPA.

Auf Basis des Dialogprozesses sowie einer Analyse des Marktpotenzials unter Berücksichtigung des Wettbewerbs innerhalb der Nordrange konnten vier strategische Handlungsfelder definiert werden.

Wertschöpfung

Auf der Basis der wirtschaftlichen Anziehungskraft, des technischen Know-hows und des Innovationsgeistes der Region soll die Wertschöpfung im Hamburger Hafen auf effizient genutzten Flächen konsequent gesteigert werden. Von der Stärkung und der Neuansiedlung hafenauffiner und arbeitsplatzintensiver Branchen mit hoher Wertschöpfung profitiert die gesamte Metropolregion.

Umschlag

Als traditioneller Asienhafen Europas und Gateway für Zentral- und Osteuropa sowie für Skandinavien ergreift der Hafen die Chance, das vorhandene Umschlagpotenzial auszuschöpfen. Durch verstärkten Handel mit weiteren Wachstumsregionen wird die Marktposition des Containerhubs Hamburg in der Nordrange gefestigt und weiter ausgebaut. Auf der Basis einer langfristigen, vertrauensvollen Zusammenarbeit mit den Häfen der Nordrange findet eine gemeinsame Interessenvertretung und konstruktive Zusammenarbeit statt. Die regionale Zusammenarbeit entlang der Unterelbe ermöglicht dabei die fachgerechte Verteilung von Aufgaben unter den Häfen und eröffnet Möglichkeiten für einen stärkeren Auftritt nach außen.

Qualitätsführerschaft

Passgenaue, zuverlässige Infrastruktur an der Kaimauer, im Hafen und im Hinterland sowie intermodal optimierte Transportketten sichern den Erfolg des Hafens. Die ganzheitliche Verkehrsträgerentwicklung, eine gesteigerte Transparenz im Management der Informations- und Güterflüsse und die effiziente Arbeit qualifizierter und motivierter Belegschaften setzen den Qualitätshafen Hamburg in puncto Zuverlässigkeit und Sicherheit an die Spitze der europäischen Häfen.

Umwelt

Der Hafen stellt sich als Welthafen inmitten der Metropole seiner ökologischen Verantwortung. Die Positionierung als ökologischer Vorreiter in Themen des Umwelt- und Klimaschutzes unterstreicht seine Qualitätsführerschaft um ein strategisches Handlungsfeld. Durch das Erreichen von Umwelt- und Klimazielen sowie das aktive Vorantreiben und Anwenden innovativer Technologien und Ideen wird ein Spitzenprofil unter den Häfen angestrebt. Es entstehen Lösungen und Wege, die wirtschaftliche Zukunft des Hafens als Symbiose von Hafen, Stadt und Umwelt nachhaltig zu gestalten.

Aus der Analyse des Umschlagpotenzials für den Hamburger Hafen geht hervor, dass der Containerumschlag auch weiterhin das Marktsegment mit dem größtem Wachstumspotenzial bleiben wird, weshalb der Fokus der Hafenentwicklung auch zukünftig schwerpunktmäßig auf diesen Bereich gerichtet sein wird. Das ermittelte Marktpotenzial von rund 25 Millionen TEU Umschlag p.a. im Hamburger Hafen im Jahr 2025 bildet dabei weiterhin die Grundlage für zukünftige Investitionen in die Hafeninfrastruktur.

Strategische Ausbauprojekte haben wichtige Meilensteine erreicht

Wichtigste Ausbaumaßnahmen bleiben weiterhin die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, die Anbindung des Hafens an das Hinterland sowie die Kapazitätserweiterungen im Waltershofer Hafen und durch das Central Terminal Steinwerder.

Die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe konnte im Jahr 2011 ein weiteres Stück vorangetrieben werden. Nachdem sich die Kommission der Europäischen Union in ihrer Stellungnahme positiv zum Vorhaben geäußert und die Fahrrinnenanpassung als alternativlos bewertet hat, konnte im Dezember 2011 der Entwurf eines Planfeststellungsbeschlusses vorgelegt werden. Dieser befindet sich nun in der Abstimmung mit den Nachbarländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein, deren Einvernehmen für die Durchführung der Maßnahme erforderlich ist und im ersten Quartal 2012 erwartet wird.

Das Projekt zur Kapazitätserweiterung im Waltershofer Hafen konnte durch die öffentliche Erörterung der Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgreich vorangetrieben werden. Vorbehaltlich eines vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses kann noch im Jahr 2012 mit den ersten Baumaßnahmen begonnen werden.

Für das Central Terminal Steinwerder konnte die zukünftige Nutzung der Flächen weiter konkretisiert werden. Neben der Analyse der Marktpotenziale in den Bereichen Umschlag und Logistik wurden

Branchen aus dem Bereich Industrie hinsichtlich einer potenziellen Ansiedlung betrachtet. Darüber hinaus hat die HPA mit den Vorbereitungen für das Planfeststellungsverfahren begonnen.

Informations- und Kommunikationstechnologie

Nachdem im Jahr 2010 der Fokus der IT auf der Modernisierung der Infrastruktur gelegen hatte, wurde im Jahr 2011 der Start der Modernisierung der IT-Applikationslandschaft eingeleitet. Das Instandhaltungsmanagement wurde weiter ausgebaut. Ein wesentlicher Schritt gelang mit der Implementierung der automatisierten Schnittstelle zwischen dem zentralen Instandhaltungssystem und dem Geodaten-Informationssystem (GIS).

Durch die Produktivsetzung des internen HPA-Portals auf SharePoint-Basis wurde ein weiterer Meilenstein bei der Umsetzung der IT-Strategie erreicht. Die vernetzte interne Zusammenarbeit beispielsweise wird ebenso verbessert wie das Wissensmanagement. Auch der Roll-out einer Projektplanungsplattform für alle Bauprojekte konnte vollzogen werden.

Die beiden ersten Stufen im größten IT-Projekt der Hafenterrasse, der Ablösung des host-basierten Systems HABIS durch eine SOA-Architektur, konnten produktiv gesetzt werden. So werden bereits alle Nachrichten der gesamten Hafenterrasse vollständig über das neue System abgewickelt.

Ein weiterer wichtiger Schritt wurde durch die Einführung eines neuen SAP-Moduls erreicht. Über SAP Human Capital Management (SAP HCM) wird eine bessere Integration in die Applikationslandschaft der HPA realisiert. Erste Workflows, z. B. bei der Reisekostenabrechnung, wurden bereits umgesetzt.

Investitionsoffensive wurde im Jahr 2011 fortgesetzt

Die HPA hat im abgeschlossenen Geschäftsjahr die Investitionsoffensive der letzten Jahre unverändert fortgeführt. Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 203,2 Mio. EUR konnten umfangreiche Ersatz- und Ausbauinvestitionen getätigt werden.

Ein Schwerpunkt im vergangenen Jahr lag im Bereich der Brückensanierung für den Straßen- und Bahnverkehr. Mit der Fertigstellung der insgesamt sechs Niedernfelder und Muggenburger Brücken konnte die Haupthafenroute in diesem Bereich weiter stabilisiert und zukunftsfähig hergerichtet werden. Darüber hinaus wurden im südlichen Bereich des Bahnhofs Hohe Schaar Umbau- und Anpassungsarbeiten durchgeführt, bei denen unter anderem insgesamt vier Bahnbrücken über die Reiherstiegsschleuse ersetzt worden sind.

Der strategisch wichtige Neubau der Retheklappbrücke konnte planmäßig vorangetrieben werden. Hierbei wurden die Bauarbeiten für die landseitige Anbindung der Brücke fortgesetzt, und mit dem Neubau der eigentlichen Brücke wurde begonnen. Bis zum Jahresende 2011 sind die schwierig zu erstellenden Baugruben für die neuen Brückenpfeiler im Gewässer zu einem Großteil fertiggestellt worden. Des Weiteren konnten die Entwurfsplanungen der Bahnbrücke im Bereich der heutigen Kattwykbrücke weitestgehend abgeschlossen werden. Der Planfeststellungsantrag für die Gesamtmaßnahme wurde im September 2011 bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde, der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), eingereicht.

Die umfangreichen Sanierungsarbeiten an der Ostrampe der Köhlbrandbrücke konnten ebenfalls im Geschäftsjahr abgeschlossen werden. Die weiteren anstehenden Bauarbeiten des Sanierungsprogramms werden im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2012 beginnen.

Neben der Erneuerung und Sanierung der Brückenbauwerke im Hafen wurde das Ausbau- und Ersatzinvestitionsprogramm für das Hafenterrassenetz inkl. der Bahnhöfe planmäßig vorangetrieben.

Ein weiterer Investitionsschwerpunkt lag im Bereich der Flächenherrichtung von zurzeit brachliegenden Hafenterrassen sowie der Umgestaltung einzelner Hafenterrassen, um die räumliche Erweiterung innerhalb des vorhandenen Flächenbestandes zu erreichen und die Neuansiedlung von Hafenterrassenbetrieblen möglich zu machen. Hierzu wurden unter anderem Baumaßnahmen am Mittleren Reiherstieg, am sogenannten Reiherstiegknie, im Bereich Dradenau West, an der Witternstraße und auf der Peute durchgeführt und abgeschlossen.

Der Ausbau und die Überbauung vorhandener Kaimauerstrecken konnte mit der Fertigstellung des Liegeplatzes 3 am Burchardkai und des Liegeplatzes 5 am Containerterminal Tollerort maßgeblich vorangetrieben werden. Zurzeit befindet sich der Liegeplatz 4 in der Bauphase und der Liegeplatz 5 am Containerterminal Altenwerder in der Planungsphase.

Der Neubau der Ernst-August-Schleuse, der im Jahr 2011 abgeschlossen werden konnte, führt zu einer weiteren Ertüchtigung der öffentlichen Hochwasserschutzlinie.

Im Projekt „Anpassung Einfahrt Vorhafen“, mit dem eine leistungsfähige wasserseitige Zufahrt zum Containerterminal Tollerort und zukünftig zum Central Terminal Steinwerder realisiert wird, konnte mit dem Planfeststellungsbeschluss im September 2011 ein wichtiger Meilenstein erreicht werden.

2. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die HPA blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück

Erstmals seit Einführung der neuen Finanzierungsstruktur im Jahr 2009 ist es der HPA gelungen, nach Verrechnung der planmäßigen Kapitalzuführungen und -auflösungen den kumulierten Bilanzverlust aus den Vorjahren um 5,0 Mio. EUR zu reduzieren. Der in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung auszuweisende Jahresfehlbetrag hat sich um 9,3 Mio. EUR auf 97,6 Mio. EUR verringert. Dieser Verlust wird durch die planmäßige Auflösung der Kapitalrücklage in Höhe von 102,6 Mio. EUR überkompensiert, so dass eine Verringerung des kumulierten Bilanzverlustes erzielt werden konnte. Die positive Entwicklung ist maßgeblich auf gestiegene Erträge zurückzuführen, die insbesondere auch aus den eigenen Umsatzerlösen resultieren. Dem gegenüber stehen Aufwandsentwicklungen, die sich trotz einzelner Sondereffekte unterproportional zur Ergebnisverbesserung entwickelt haben.

Ertragssteigerung aus eigener Kraft

Die erwirtschafteten Umsatzerlöse stiegen um 9,3 Prozent auf 157,9 Mio. EUR (im Vj. 144,5 Mio. EUR). Der Erlösanstieg wurde maßgeblich durch gestiegene Hafengelderlöse von 3,8 Mio. EUR (+8,6 Prozent), Hafenbahnerlöse von 3,8 Mio. EUR (+26,4 Prozent) sowie durch Dienstleistungserlöse für die Freie und Hansestadt Hamburg und für Dritte in Höhe von 0,8 Mio. EUR (+12,2 Prozent) erreicht. Die positive Entwicklung ist insbesondere auf die erfreuliche Verkehrsmengenentwicklung im Hamburger Hafen zurückzuführen. Darüber hinaus ist es der HPA gelungen, eine Vielzahl von Drittaufträgen umzusetzen, für die direkte Umsatzerlöse erzielt werden konnten. Im Bereich der Mieterlöse konnte dagegen das Vorjahresniveau nicht maßgeblich verändert werden. Vertragsabschlüsse für ausgeschriebene Flächen zeigen aber deutlich, dass erhebliche Ertragsreserven im Immobiliensegment des Hafens vorhanden sind.

Die sonstigen Erträge, die insbesondere durch staatliche Zuwendungen aus dem öffentlichen Haushalt in Höhe von 38,1 Mio. EUR sowie durch sonstige, nicht unmittelbar leistungsbezogene Sachverhalte generiert werden, sanken von 89,3 Mio. EUR auf 85,5 Mio. EUR (-5,0 Prozent).

Betrieblicher Aufwand mit Sondereffekten

Der betriebliche Aufwand gliedert sich in Aufwand für Material und bezogene Leistungen in Höhe von 164,9 Mio. EUR (+26,7 Prozent), Aufwand für Personal in Höhe von 94,5 Mio. EUR (+3,3 Prozent), Abschreibungen in Höhe von 46,2 Mio. EUR (+25,3 Prozent) und sonstige betriebliche Aufwendungen in Höhe von 36,9 Mio. EUR (-44,6 Prozent). Wesentlicher Grund für den Anstieg des Aufwands für Material und bezogene Leistungen ist die erstmalige Bildung einer Rückstellung für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut von insgesamt 34,4 Mio. EUR. Der deutliche Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegt maßgeblich an einem Einmaleffekt im Vorjahr, der aus der Errichtung der Stiftung Lebensraum Elbe resultierte. Hier musste im Vorjahr eine Rückstellung für zukünftige Zahlungsverpflichtungen über 18,3 Mio. EUR gebildet sowie Zahlungen für Zuführungen zum Grundkapital der Stiftung von 3,3 Mio. EUR geleistet werden.

Höherer Zinsaufwand belastet Finanzergebnis

Das Finanzergebnis entwickelte sich gegenüber dem Vorjahr um -4,6 Mio. EUR von -5,8 Mio. EUR auf -10,4 Mio. EUR. Die drastische Verschlechterung ist ganz überwiegend auf die erstmals vollständige Anwendung der Regelungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes zurückzuführen. Nach

Bereinigung der beiden Vergleichszahlen ergibt sich ein Anstieg der Kapitalmarktzinskosten von 6,6 Mio. EUR auf 7,4 Mio. EUR. Der Anstieg ist auf das gestiegene langfristige Fremdkapital zurückzuführen, das im Zusammenhang mit den Investitionen in die nutzerspezifische Infrastruktur planmäßig aufgenommen werden musste.

Steuerertrag als Einmaleffekt

Im Geschäftsjahr konnte die Veranlagung der jährlich zu zahlenden Grundsteuer für die bei Ausgründung 2005 und in den folgenden Jahren auf die HPA übertragenen Grundstücke nahezu vollständig abgeschlossen werden. Hieraus resultiert der positive Effekt aus den sonstigen Steuern (+12,4 Mio. EUR; im Vj. -9,2 Mio. EUR). Die bisherigen Bemessungsgrundlagen für die Grundstücke wurden seinerzeit gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg festgesetzt und bei Übertragung der Grundstücke auf die HPA von der Finanzverwaltung unverändert übernommen. Zudem wurden in den Jahresabschlüssen bis zum 31. Dezember 2010 Rückstellungen für bisher nicht veranlagte Grundsteuer für Grundstücke in Höhe von insgesamt 12,9 Mio. EUR gebildet, die nach eingehender Prüfung der wertbeeinflussenden Faktoren sowie durch konsequente Inanspruchnahme von Steuerbefreiungen komplett aufgrund der im Jahr 2011 abgeschlossenen Veranlagung ergebniserhöhend aufgelöst werden konnten. Zusätzlich wurden bereits gezahlte Grundsteuern für Vorjahre in Höhe von 7,2 Mio. EUR erstattet.

Gesamtvermögen steigt um 3,7 Prozent

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Bilanzsumme um 51,9 Mio. EUR oder 3,7 Prozent auf 1.466,7 Mio. EUR erhöht. Wesentliche Ursache hierfür ist die fortgesetzte hohe Investitionstätigkeit der HPA in die Hafeninfrastuktur in Höhe von 115,0 Mio. EUR. Die Erhöhung findet sich aufgrund des Ausweises von Kaimauern sowohl im Anlage- als auch im Umlaufvermögen wieder. Auf der Passivseite führte vor allem die planmäßige Zuführung zur Kapitalrücklage (124,5 Mio. EUR) sowie die ebenso planmäßige Auflösung (102,6 Mio. EUR) im Saldo zu einer Erhöhung des Eigenkapitals um 3,9 Prozent oder 26,9 Mio. EUR. Als Ergebnis des Einmaleffektes durch die Bildung einer Rückstellung für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut erhöhte sich das Fremdkapital um 3,9 Prozent oder 17,9 Mio. EUR.

Anhaltend hohe Investitionen in den Hamburger Hafen

Der Investitions- und Projektplan der HPA weist Projektkosten in Höhe von 203,2 Mio. EUR aus, die damit über denen des Vorjahres lagen (200,3 Mio. EUR). Die Investitionsschwerpunkte lagen im weiteren Ausbau der Hafenbahn (37,0 Mio. EUR), bei der Kapazitätserweiterung im Waltershofer Hafen (20,1 Mio. EUR), im Immobilienbereich (18,8 Mio. EUR) sowie dem Neubau der Kaimauern Burchardkai, Liegeplätze 3 und 4 (14,0 Mio. EUR).

Die Ausbauminvestitionen 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. In den Ausbau des Straßen- und Brückennetzes wurden 28,0 Mio. EUR und in den Ausbau des öffentlichen Hochwasserschutzes 10,1 Mio. EUR investiert.

Durch Investitionen erhöhte sich das Anlagevermögen um 115,0 Mio. EUR. Reduzierend wirkten sich die Anlagenabgänge von 82,2 Mio. EUR sowie die planmäßigen Abschreibungen von 40,5 Mio. EUR (im Vj. 36,9 Mio. EUR) und die außerplanmäßigen Abschreibungen von 5,7 Mio. EUR (im Vj. 0,0 Mio. EUR) aus. Bereinigt um die aus dem Anlagevermögen in das Umlaufvermögen umgegliederten Kaimauern mit einem Wert von 75,7 Mio. EUR sowie weitere Umgliederungen von 2,4 Mio. EUR ergeben sich Anlagenabgänge in Höhe von 4,1 Mio. EUR. In Summe sank hierdurch erstmals seit Bestehen der HPA das Anlagevermögen um 13,5 Mio. EUR auf 1.182,8 Mio. EUR.

Anstieg des kurzfristigen Vermögens aufgrund von Umgliederungen

Aufgrund der Qualifizierung der aktuell auf Grundlage der Vereinbarung mit dem Unternehmensverband Hafen Hamburg zur Mietberechnung für neu zu errichtende Kaimauern verhandelten Mietverträge als Finanzierungsleasing wurden insgesamt 75,7 Mio. EUR aus dem Anlagevermögen in das Umlaufvermögen umgegliedert. Da die Verhandlungen mit der HHLA im Geschäftsjahr nicht abgeschlossen werden konnten, werden die Herstellungskosten der betreffenden Kaimauern zum 31. Dezember 2011 unter den Vorräten ausgewiesen. Diese betreffen die Liegeplätze 2 und 3 des Burchardkais sowie den Liegeplatz 5 am Containerterminal Tollerort als fertige Erzeugnisse (75,2 Mio. EUR); der noch im Bau befindliche Liegeplatz 4 des Burchardkais wird als unfertiges Erzeugnis (13,6 Mio. EUR) ausgewiesen.

Liquide Mittel durch Kapitalzuführung und Kreditaufnahme gesichert

Der zum Vorjahresstichtag ausgewiesene Bestand an liquiden Mitteln in Höhe von 72,4 Mio. EUR verminderte sich um 26,6 Mio. EUR auf 45,8 Mio. EUR. Der derzeitige Bestand resultiert sowohl aus der vierten Tranche der planmäßigen Kapitalzuführung (124,5 Mio. EUR) als auch aus der Neukreditaufnahme bei der Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale (25,0 Mio. EUR), denen der Mittelabfluss des Geschäftsjahres gegenüberstand.

Eigenkapital inkl. Sonderposten gestiegen

Das Eigenkapital beträgt 713,1 Mio. EUR; dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 48,6 Prozent (im Vj. 48,5 Prozent). Der Anstieg um 26,9 Mio. EUR ist auf die vierte Tranche der Kapitalzuführung sowie auf die positive Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Der Sonderposten für Investitionszuschüsse erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 7,1 Mio. EUR auf 278,6 Mio. EUR. Diesem Wert stehen entsprechende Buchwerte der allgemeinen Infrastruktur im Anlagevermögen gegenüber. Die Summe aus Eigenkapital und Sonderposten für Investitionszuschüsse führt zu einer gestiegenen Eigenfinanzierungsquote des Anlagevermögens von 83,8 Prozent (im Vj. 80,1 Prozent).

Vorsorge für ungewisse Risiken steigt erneut deutlich

Der Bestand an Rückstellungen erhöht sich erneut um einen zweistelligen Millionenbetrag (+22,9 Mio. EUR; im Vj. +15,4 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Notwendigkeit, die Kosten für die künftigen Nachsorgeverpflichtungen für das aus der Elbe und dem Hamburger Hafen gebaggerte Sediment zu berücksichtigen; hierzu wurde eine Rückstellung in Höhe von 34,4 Mio. EUR eingestellt.

Personalbestand bleibt unverändert

Der Bestand der operativen Mitarbeiter liegt mit 1.775 auf dem Niveau des Vergleichsstichtages des Vorjahres. Der leicht gestiegene Personalaufwand resultiert neben der tariflichen Entwicklung (1,1 Prozent) vor allem aus dem veränderten strukturellen Mix der bestehenden Belegschaft (1,5 Prozent).

Die Zuführungen zur Pensionsrückstellung betragen im Geschäftsjahr 9,4 Mio. EUR (im Vj. 10,8 Mio. EUR). Dem Zuführungsbetrag stehen Erstattungen aus fortgeschriebenen Ausgleichsansprüchen gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg in Höhe von 1,7 Mio. EUR entgegen. Der Forderungsanspruch basiert auf der im Errichtungsgesetz festgelegten Zusage der Freien und Hansestadt Hamburg, die vor der Errichtung der HPA entstandenen Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Mitarbeitern zu übernehmen.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Der Hamburger Hafen hat aufgrund seiner besonderen Lage im Zentrum der Metropole eine besondere Verantwortung zum Schutz von Umwelt und Klima in der Hansestadt. Die HPA konnte auch im Jahr 2011 den eingeschlagenen Pfad zur Entwicklung als Green Port erfolgreich fortsetzen. Neben der Ausrichtung des zweitägigen Green Port Congresses mit über 200 Fachbesuchern aus weltweit 30 Ländern konnte eine Reihe von Projekten im Bereich Umweltstrategie umgesetzt werden. Die HPA nahm im Rahmen des betrieblichen Umweltschutzes mit zwei Gebäuden am Umweltmanagement Ökoprot teil und konnte hier eine Zertifizierung erreichen. Geplant ist, diesen Ansatz auch zukünftig fortzusetzen und eine Umweltzertifizierung der HPA nach internationalen Standards zu erzielen. Ferner hat die HPA im Jahr 2011 Umweltkomponenten bei Hafensbahn und Hafengeld eingeführt. Dadurch entsteht für die Kunden des Hafens ein Anreiz zum Einsatz von emissionsärmeren Schiffen und Zügen. Der Environmental Ship Index (ESI) umfasst inzwischen über 500 Schiffe, die sich bei der ESI-Administration haben registrieren lassen. Weitere Ansatzpunkte für ein erfolgreiches Umweltmanagement im Hamburger Hafen umfassen die Erprobung der Ausnutzung von Geothermie, den Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen oder die Lärmreduzierung beim Bau von Kaimauern in Hafenrandgebieten.

Durch die konsequente Verfolgung eines solchen Ansatzes kann der Hamburger Hafen auch zukünftig im Einklang von Ökonomie und Ökologie wachsen und das Rückgrat des Wirtschaftsstandortes Hamburg bilden.

Die HPA liegt mit einer Fluktuationsrate von 4,46 Prozent für das Jahr 2011 weiterhin deutlich unter dem Durchschnitt der Freien und Hansestadt Hamburg und anderer Städte. Bei der Freien und Hansestadt Hamburg lag die Fluktuationsrate im Jahr 2010 bei 9,5 Prozent. In der Personalentwicklung wurden weitere Grundsteine zur Bewältigung der zukünftigen Herausforderungen (unter anderem demographischer Wandel) gelegt. Ein professionelles Kompetenzmanagementsystem ermöglicht eine zielorientierte und systematische Identifikation und Weiterentwicklung von Potenzialträgern. Aufbauend auf den Ergebnissen des Kompetenzmanagements wurden zielgerichtete Inhousemaßnahmen zur Führungskräfteentwicklung durchgeführt, und die Vernetzung der HPA-Führungskräfte wurde vorangetrieben.

Des Weiteren wurde die Basis für die Implementierung eines betrieblichen Gesundheitsmanagements gelegt, das im Jahr 2012 in enger Kooperation mit dem Personalrat in konkrete Schritte münden wird.

3. Mitarbeiter/-innen

Das Geschäftsjahr 2011 war für die Beschäftigten der HPA geprägt durch die weitere Optimierung der vorhandenen Organisationsstruktur. Zum einen wurden bisherige Strukturveränderungen gefestigt und durch begleitende Change-Maßnahmen unterstützt, zum anderen wurden wiederum einige neue Veränderungsprozesse angestoßen. Ziel bei all diesen Maßnahmen ist die Steigerung der Akzeptanz und Transparenz sowohl für die Kunden als auch für die Beschäftigten und damit die Hebung von Optimierungspotenzialen im Rahmen der Effektivitäts- und Effizienzverbesserung. Hierzu soll unter anderem auch das Projekt SAP HCM mit der Einführung erster Module im HR-Bereich dieses Vorschreitens IT-technisch unterstützen.

Weiterhin ist es der HPA gelungen, die Personalrekrutierung von qualifizierten Fachkräften zu professionalisieren. Durch die Implementierung eines Bewerbermanagementsystems sind seit dem Geschäftsjahr 2011 Onlinebewerbungen möglich. Der Einsatz der neuen Software hat zum einen zu einer Effizienzsteigerung im Recruiting beigetragen und zum anderen den Auftritt der HPA im Bewerbermarkt verbessert. Im Bereich der betrieblichen Ausbildung wurde unter anderem der Prozess zur Auswahl geeigneter Azubis optimiert (Interviews und Testverfahren) und durch diverse Maßnahmen die Ausbildungsqualität gesteigert.

Die HPA hat im Geschäftsjahr das Engagement im Bereich der Berufsausbildung und der Förderung von Berufsanfängern deutlich gesteigert. Neben der erstmaligen Einstellung von Trainees wurde die Ausbildung von technischen Referendaren wieder aufgenommen. Darüber hinaus wurde ein neuer Ausbildungsberuf (Immobilienkaufmann) mit Ausbildungsbeginn im September 2012 implementiert.

Der sich abzeichnende Fachkräftemangel wird weiterhin als die Herausforderung der kommenden Jahre gesehen.

4. Bericht zur voraussichtlichen Entwicklung mit Darstellung der wesentlichen Risiken und Chancen

Prognosebericht

Die bedeutendste Maßnahme für die wirtschaftliche Entwicklung des Hamburger Hafens ist nach wie vor das in der Genehmigungsphase befindliche Projekt zur Fahrrinnenanpassung. Erst wenn dieses umgesetzt ist, ist die Voraussetzung für einen auch weiterhin prosperierenden Hafen geschaffen. Dieses Vorhaben hat im Jahr 2011 eine wichtige Hürde auf dem Weg zu der für die Realisierung zwingend erforderlichen rechtlichen Zulassung genommen. Die europäische Kommission hat in ihrer im Dezember 2011 zu diesem Projekt vorgelegten Stellungnahme nunmehr bestätigt, dass mögliche durch den Fahrrinenausbau hervorgerufene Beeinträchtigungen von Schutzgebieten gemäß der europäischen Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses an der Realisierung der Fahrrinnenvertiefung gerechtfertigt sind. Dieses positive Votum liegt in der Anerkennung der dringenden wirtschaftlichen Notwendigkeit der Fahrrinnenvertiefung und den umfangreichen von den Planern vorgesehenen Minderungs- und ökologischen Kompensationsmaßnahmen begründet.

Neben der Fahrrinnenanpassung muss die durch den Hafenenwicklungsplan aufgezeigte strategische Ausrichtung konsequent umgesetzt werden. Die Optimierung und Entwicklung der bestehenden Infrastruktur des Hafens und seine Hinterlandanbindung sind dabei die entscheidenden Handlungsfelder. Nur wenn es dem Hafenstandort Hamburg gelingt, seine Marktposition als Hub für die Überseeverkehre und als Gateway für Deutschland, Osteuropa, Russland und Skandinavien zu festigen und weiter auszubauen, wird er dauerhaft erfolgreich sein können. Dabei spielt die Bereitstellung von Umschlagskapazitäten ebenso eine Rolle wie die Bindung der Ladung an den Standort. Letzteres kann unter anderem durch die Ansiedlung von Industrie und Value-added-Logistik erfolgen. Dadurch besteht zusätzlich die Chance, mit der damit verbundenen Wertschöpfung ein zweites Standbein für den Hamburger Hafen zu schaffen.

Der Ausbau, aber auch bereits die Verteidigung der heutigen Marktpositionierung des Hamburger Standortes unter Berücksichtigung der prognostizierten Mengenentwicklungspotenziale führt zu der Notwendigkeit, umfangreiche öffentliche Infrastrukturausbaumaßnahmen zeitgerecht zu realisieren. Inwieweit dies in der Zukunft gelingen wird, hängt maßgeblich von zwei Faktoren ab. Zum einen wird es notwendig sein, eine nachhaltige Finanzierung für die Investitionsprojekte in die öffentliche Infrastruktur sicherzustellen, und dies nicht nur unmittelbar auf Hamburger Staatsgebiet, sondern auch durch entsprechende Investitionen der Bundesrepublik Deutschland im Bereich der Hinterlandanbindung. Zum anderen wird eine erfolgreiche Entwicklung nur dann möglich sein, wenn in Zukunft Großprojekte, wie z. B. die Fahrrinnenanpassung, überhaupt noch in einem kalkulierbaren Zeitraum eine öffentlich-rechtliche Genehmigung erhalten.

Unter der Annahme, dass die finanziellen und genehmigungsrechtlichen Rahmenbedingungen im öffentlichen Bereich zeitgerecht so ausgestaltet werden können, dass der Hamburger Hafen die prognostizierten Marktentwicklungschancen aufgreifen kann, wird der Hamburger Hafen seine Wettbewerbsfähigkeit innerhalb der Nordrange sichern und ausbauen können. Das Jahresergebnis der HPA wird bei einer unveränderten Fortführung der Finanzierung über die Eigenkapitalzuführung auch in den kommenden beiden Jahren negativ sein. Die erwarteten Verluste werden im Saldo mit der Eigenkapitalzuführung zu keiner Reduzierung des Eigenkapitals führen.

Risiko- und Chancenbericht

Das Management der HPA 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 (RCM) als Instrument der Unternehmenssteuerung etabliert ist. Hiermit verbunden erfolgen zweimal jährlich Inventuren. Diese beinhalten die Analyse, Identifikation und Bewertung der Risiken und Chancen sowie die Überprüfung der Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen. Es wird dabei ein Zeitraum von zwölf Monaten betrachtet.

Eine ständige Weiterentwicklung und Anpassung des Systems stellt sicher, dass die vielfältigen organisatorischen Änderungen der HPA berücksichtigt werden. Aus diesem Grund erfolgte im Jahr 2011 eine Umgestaltung der RCM-Prozesse. Hiermit wird sichergestellt, dass eine frühzeitige Einordnung und Dokumentation von Risiken, Chancen und den zugehörigen Maßnahmen in allen Teilbereichen des Unternehmens weiterhin gewährleistet ist.

Das Risikoportfolio der HPA setzt sich aus verschiedenen Einzelrisiken zusammen, die sich in den Risikogruppen Marktentwicklungsrisiken, Finanzierungsrisiken, technische Risiken, Personalrisiken und naturbedingte Risiken zusammenfassen lassen. Das Chancenportfolio der HPA setzt sich hauptsächlich zusammen aus finanz- und leistungswirtschaftlichen Chancen aus externen Gegebenheiten (z. B. aus technologischen Fortschritten, Marktgeschehen) sowie Chancen aus internen Gegebenheiten (z. B. durch verbesserte Informations- und Kommunikationswege).

Marktentwicklungsrisiken und -chancen

Nach der guten Entwicklung im ersten Halbjahr 2011 führte die aufkommende Finanzkrise in Europa zu einer Abschwächung des Wachstums bis zum Jahresende. Ein Risiko besteht durch ein Anhalten dieser Krise, wenn es den staatlichen Seiten nicht gelingt, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, und die Finanzkrise sich auch auf die Wirtschaft übertragen könnte. Die Erkenntnisse aus der Wirtschaftskrise 2009 und das Wissen, dass weitere Umschlagskapazitäten in der Nordrange an den Markt ge-

bracht werden, lassen Auswirkungen auf den Hamburger Hafen als möglich erscheinen. Das sind Ladungsverluste und damit einhergehend Marktanteilsverluste ebenso wie Verluste bei den Einnahmen. Mittlerweile wurden die Wachstumsprognosen für das Jahr 2012 beispielsweise durch die Weltbank nach unten korrigiert. So geht die Weltbank für die Weltwirtschaft aktuell nur noch von einem Wachstum in Höhe von 2,5 Prozent anstatt 3,6 Prozent aus, die Prognose für den Euro-Raum wurde von 1,8 Prozent um 0,3 Prozent reduziert, und auch die Entwicklungsländer, zu denen unter anderem auch China, Brasilien und Indien gezählt werden, kämen nur noch auf ein Wachstum von 5,4 Prozent, vormals 6,2 Prozent. Ein besonderes Risiko liegt darin, wenn sich die beiden Entwicklungen, der Abschwung in Europa und das schwächere Wachstum in den Entwicklungsländern, negativ dynamisieren.

Gleichwohl besteht die Chance für den Hamburger Hafen, aufgrund seiner Drehscheibenfunktion in den Verkehren zwischen Asien auf der einen und Russland, Skandinavien und Osteuropa auf der anderen Seite gefestigt durch das Jahr 2012 zu kommen. Voraussetzung dafür ist allerdings die konsequente Umsetzung der bereits beschriebenen Maßnahmen zur Verbesserung der Hinterlandanbindung sowie der Optimierung und Entwicklung der Infrastruktur und Umsetzung der strategischen Ausrichtung des Hafens.

Finanzierungsrisiken

Die Finanzierungssituation der HPA wird in den kommenden Jahren durch die planmäßigen Kapitaleinlagen der Freien und Hansestadt Hamburg, die eigenen Einnahmen sowie die Kreditaufnahme im Rahmen der wirtschaftlichen Tätigkeiten sichergestellt.

Für den Betrieb und für den erforderlichen Ausbau der öffentlichen Infrastruktur wird es notwendig sein, ein Anschlussfinanzierungskonzept zu erstellen, das eine auskömmliche Finanzierung dieser Aufgaben gewährleistet. Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt dafür, ab dem Jahr 2014 für die Investitionen in die öffentliche Infrastruktur und ab dem Jahr 2015 für den Betrieb der öffentlichen Infrastruktur Finanzierungstranchen aus dem Haushalt auf der Basis einer Ziel- und Leistungsvereinbarung zur Verfügung zu stellen. Inwieweit die Finanzierungsbeiträge ausreichen werden, um die erforderlichen Investitionstätigkeiten im geplanten Umfang uneingeschränkt durchführen zu können, bleibt von der endgültigen haushalterischen Veranschlagung abhängig. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, weitere private Finanzierungsquellen zu erschließen und/oder zeitliche Verschiebungen der Ausbauprojekte vorzunehmen.

Die Finanzierung der hafenfremden Aufgaben erfolgt ab dem Jahr 2010 über einen Zuschuss der Freien und Hansestadt Hamburg in einer Größenordnung von 10 bis 20 Mio. EUR p. a. Investitionen in die nutzerspezifische Infrastruktur, z. B. in Kaimauern oder schwimmende Anlagen, werden im Gegensatz zu den allgemeinen Aufgaben selbständig kreditär finanziert. Die Refinanzierung erfolgt über eigene Einnahmen. Zur Absicherung der Kalkulation erfolgt die Finanzierung fristenkongruent. Die Darlehen werden zu festen Konditionen abgeschlossen oder durch die Anwendung von Zinssicherungsinstrumenten abgesichert. Zur weiteren Abdeckung des Zinsänderungsrisikos liegt der Kalkulationszins mit 5 Prozent oberhalb der tatsächlich am Markt erzielten Konditionen.

Technische Risiken

Infrastrukturmaßnahmen des Hafen- und Wasserbaus sind im Regelfall aufgrund ihrer Größe und Komplexität und der Vielzahl der einzubeziehenden Gewerke sowie aufgrund weiterer vielfältiger Randbedingungen, die sich unter anderem aus dem laufenden Betrieb des Hafens ergeben können, häufig mit Risiken verbunden, die im Vorfeld der Projektrealisierung nur schwer vorhersehbar sind und die auch nur im Einzelfall bewertet und in ihren technischen und finanziellen Folgen abgeschätzt werden können. Um diese Risiken zu minimieren, wird der Planungsprozess von der Vorplanung über die Entwurfsplanung bis hin zur Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der notwendigen Baugrunderkundungen und weiterer Untersuchungen schrittweise verfeinert und detailliert. Dennoch können trotz ausgereifter Planung Ausführungsrisiken, z. B. aufgrund unerwartet angetroffener Bodenverhältnisse oder der immer vorhandenen Unwägbarkeiten beim Bauen am und im Wasser, insbesondere unter Tideeinfluss, nicht vollständig ausgeschlossen werden. Weitere Risiken ergeben sich regelmäßig daraus, dass nicht vollständig und verlässlich vor Beginn einer Baumaßnahme erkundet werden kann, in welchem Umfang Altlasten, Kampfmittel oder reliktsche Bausubstanz aus zum Teil jahrzehntealter industrieller Vornutzung noch im Boden vorhanden sind.

Personalrisiken

Nach den intensiven unternehmensinternen Umstrukturierungen der letzten Jahre hat die Leistungsfähigkeit der HPA dank eines motivierten Mitarbeiterstammes weiter an Fahrt zugelegt. Die geringe außerplanmäßige Fluktuation des Personals macht deutlich, dass die Führungs- und damit die Unternehmenskultur in den letzten Jahren gefestigt und gestärkt wurde. Weiterhin bleibt dennoch das Risiko bestehen, die zeit- und bedarfsgerechte Rekrutierung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im schwierigen Tarifumfeld der HPA sicherzustellen. Dieses Risiko wird mit steigenden Leistungsanforderungen und der Verschärfung des demographischen Wandels tendenziell weiter zunehmen.

Naturbedingte Risiken

Der Hamburger Hafen ist in hohem Maße von ausreichenden Wassertiefen der seeschifftiefen Zufahrt abhängig. Dabei spielt neben der erfolgreichen Umsetzung der geplanten Fahrrinnenanpassung für die tideabhängige Fahrt mit Tiefgängen bis zu 14,5 Meter insbesondere der dauerhafte Erhalt der Wassertiefen eine entscheidende Rolle. Die natürliche Sedimentation führt zu ständigen Eintreibungen, die durch regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen zu entfernen sind. Diese Sedimentation weist eine hohe Schwankungsbreite auf; sie unterliegt vielerlei Faktoren und kann nur sehr begrenzt beeinflusst werden. Diese regelmäßigen Baggerungen zum Erhalt der Wassertiefen und damit der Zugänglichkeit des Hafens sind auch in Hamburg wie in vielen großen Seehäfen erforderlich. Insbesondere vor dem Hintergrund europarechtlicher Fortschreibungen und neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse ist das Sedimentmanagement fortlaufend weiterzuentwickeln, um ökonomisch wie ökologisch nachhaltige Lösungen zu entwickeln und genehmigungsrechtlich abzusichern. Die immer noch vorhandene Schadstoffbelastung der Elbesedimente stellt dabei eine besondere Herausforderung für Hamburg dar.

Im Jahr 2008 hat die HPA gemeinsam mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ein Strombau- und Sedimentmanagementkonzept für die Tideelbe vorgelegt. Im Jahr 2011 wurde zur Überprüfung und Weiterentwicklung der in dem Konzept beschriebenen innovativen Ansätze eine externe Evaluation durch ein internationales Expertengremium durchgeführt. Das Konzept wurde in seinen wesentlichen Elementen bestätigt und es wurden wertvolle Hinweise für eine Weiterentwicklung gegeben. Diese Fortschreibung soll im Jahr 2012 gemeinsam mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) und unter Beteiligung der weiteren an die Tideelbe grenzenden Bundesländer erfolgen. Dabei soll auch eine Einbindung in das in Arbeit befindliche Sedimentmanagementkonzept der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe vorgenommen werden. Gemeinsam mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) betreibt die HPA das Projekt ELSA, „Schadstoffsanierung Elbesedimente“, mit dem Maßnahmen zur Sanierung im Einzugsgebiet unterstützt werden sollen.

Am Ende des Jahres 2011 lief das Einvernehmen Schleswig-Holsteins zur Verbringung von Hamburger Baggergut in die Nordsee aus. Eine Anschlusslösung wird aus dem überarbeiteten Sedimentmanagementkonzept für die Tideelbe entwickelt. Aktuell wird mit der BSU eine Übergangsregelung für die Umlagerung von Elbesedimenten im Hamburger Gebiet erarbeitet. Aufgrund ggf. kritischer gewässerökologischer Situationen stehen in den Sommermonaten nur eingeschränkte Handlungsoptionen für die Wassertiefenunterhaltung zur Verfügung. Weiterhin erfolgen in Anbetracht der begrenzten Kapazitäten in der Landbehandlung Planungen für eine weitere Landdeponie, die allerdings für die großen im Gewässer umzulagernden Mengen mit geringer Schadstoffbelastung nicht geeignet ist. Bestandsgefährdende sowie sonstige Risiken mit wesentlichem Einfluss auf die mittelfristige Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sind für das Unternehmen nicht erkennbar.

5. Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Lage der Gesellschaft sind nach dem Bilanzstichtag nicht eingetreten.

Hamburg, den 27. März 2012

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Wolfgang Hurtienne
Geschäftsführer

Gewinn-und-Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

Hamburg Port Authority,
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

	31.12.2011	31.12.2010
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	157.865.999,77	144.471.322,70
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	10.309.445,36	11.149.952,78
3. Sonstige betriebliche Erträge	75.212.313,90	78.128.085,00
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	11.128.867,97	11.614.072,82
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	153.793.883,59	118.573.283,79
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	79.563.516,45	76.553.076,49
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	14.945.962,23	14.903.239,39
Davon für Altersversorgung: 486.573,11 EUR (Vorjahr: 974.487,18 EUR)		
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	46.249.605,77	36.899.327,15
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	36.918.908,61	66.591.744,51
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6.999.964,10	10.816.605,95
Davon aus der Freien und Hansestadt Hamburg: 66.219,08 EUR (Vorjahr: 4.506,06 EUR)		
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	17.382.639,28	16.657.612,01
Davon an die Freie und Hansestadt Hamburg: 0,00 EUR (Vorjahr: 13.139,37 EUR)		
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-109.595.660,77	-97.226.389,73
11. Außerordentliche Erträge	1.587.180,60	1.587.180,60
12. Außerordentliche Aufwendungen	2.012.307,33	2.012.307,33
13. Außerordentliches Ergebnis	-425.126,73	-425.126,73
14. Sonstige Steuern	-12.443.406,83	9.249.847,17
15. Jahresfehlbetrag	-97.577.380,67	-106.901.363,63
16. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-37.452.298,55	-28.550.934,92
17. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	102.600.000,00	98.000.000,00
18. Bilanzverlust	-32.429.679,22	-37.452.298,55

Bilanz zum 31. Dezember 2011
Hamburg Port Authority,
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

Aktiva	31.12.2011	31.12.2010
	EUR	EUR
A Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	14.784.512,95	10.488.643,68
2. Geleistete Anzahlungen	7.649.062,83	8.229.168,78
	22.433.575,78	18.717.812,46
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	787.185.292,55	742.326.520,16
2. Technische Anlagen und Maschinen	259.313.693,64	297.494.075,63
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	23.861.558,33	23.485.318,50
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	89.977.079,41	114.230.838,29
	1.160.337.623,93	1.177.536.752,58
III. Finanzanlagen		
Beteiligungen	16.453,00	14.303,00
	1.182.787.652,71	1.196.268.868,04
B Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.889.814,59	2.687.471,26
Unfertige Erzeugnisse	13.605.559,06	0,00
Fertige Erzeugnisse	75.229.716,30	0,00
	91.725.089,95	2.687.471,26
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14.269.059,74	15.959.390,93
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	122.217.447,59	120.605.515,73
3. Sonstige Vermögensgegenstände	9.640.674,22	6.575.156,41
	146.127.181,55	143.140.063,07
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	45.825.486,81	72.443.969,39
	283.677.758,31	218.271.503,72
C Rechnungsabgrenzungsposten		
	273.237,39	282.119,09
	1.466.738.648,41	1.414.822.490,85

Passiva	31.12.2011	31.12.2010
	EUR	EUR
A Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II. Kapitalrücklage	595.482.567,83	573.618.404,18
III. Bilanzverlust	-32.429.679,22	-37.452.298,55
	713.052.888,61	686.166.105,63
B Sonderposten für Investitionszuschüsse		
	278.634.435,71	271.535.833,28
C Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	115.020.325,91	108.315.220,25
2. Steuerrückstellungen	0,00	12.866.577,00
3. Sonstige Rückstellungen	102.933.930,99	73.823.110,39
	217.954.256,90	195.004.907,64
D Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	211.504.640,67	199.158.665,30
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.935.182,92	19.174.294,77
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	2.934.751,46	121.375,48
4. Sonstige Verbindlichkeiten	23.028.050,67	37.930.882,09
	252.402.625,72	256.385.217,64
E Rechnungsabgrenzungsposten		
	4.694.441,47	5.730.426,66
	1.466.738.648,41	1.414.822.490,85

**Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 2011 – Handelsrecht**
Hamburg Port Authority,
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

	Anschaffungs- oder Herstellungskosten				Stand 31.12.2011 EUR
	Stand 1.1.2011 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	16.447.666,22	3.268.939,09	86.968,46	5.087.692,85	24.717.329,70
2. Geleistete Anzahlungen	8.229.168,78	4.288.368,83	27.867,25	-4.840.607,53	7.649.062,83
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	24.676.835,00	7.557.307,92	114.835,71	247.085,32	32.366.392,53
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	760.611.805,30	26.793.232,69	5.153.410,92	32.872.544,70	815.124.171,77
2. Technische Anlagen und Maschinen ¹	417.683.636,94	26.423.989,69	78.610.705,58	38.754.384,21	404.251.305,26
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	39.630.640,04	3.883.125,42	599.336,89	1.831.167,19	44.745.595,76
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	114.230.838,29	50.337.297,62	885.875,08	-73.705.181,42	89.977.079,41
Summe Sachanlagen	1.332.156.920,57	107.437.645,42	85.249.328,47	-247.085,32	1.354.098.152,20
III. Finanzanlagen					
Beteiligungen	14.303,00	2.150,00	0,00	0,00	16.453,00
Summe Finanzanlagen	14.303,00	2.150,00	0,00	0,00	16.453,00
Summe Anlagevermögen	1.356.848.058,57	114.997.103,34	85.364.164,18	0,00	1.386.480.997,73

¹ Von den Abgängen betreffen 75,7 Mio. EUR Umgliederungen in das Umlaufvermögen.

Abschreibungen			Buchwert		
Stand 1.1.2011	Laufendes Geschäftsjahr	Abgänge	Stand 31.12.2011	Buchwert 31.12.2011	Buchwert 31.12.2010
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
5.959.022,54	4.060.496,67	86.702,46	9.932.816,75	14.784.512,95	10.488.643,68
0,00	0,00	0,00	0,00	7.649.062,83	8.229.168,78
5.959.022,54	4.060.496,67	86.702,46	9.932.816,75	22.433.575,78	18.717.812,46
18.285.285,14	9.985.312,08	331.718,00	27.938.879,22	787.185.292,55	742.326.520,16
120.189.561,31	26.953.806,72	2.205.756,41	144.937.611,62	259.313.693,64	297.494.075,63
16.145.321,54	5.249.990,30	511.274,41	20.884.037,43	23.861.558,33	23.485.318,50
0,00	0,00	0,00	0,00	89.977.079,41	114.230.838,29
154.620.167,99	42.189.109,10	3.048.748,82	193.760.528,27	1.160.337.623,93	1.177.536.752,58
0,00	0,00	0,00	0,00	16.453,00	14.303,00
0,00	0,00	0,00	0,00	16.453,00	14.303,00
160.579.190,53	46.249.605,77	3.135.451,28	203.693.345,02	1.182.787.652,71	1.196.268.868,04

Anhang zum Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

Hamburg Port Authority,
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

1. Grundlagen

Der Jahresabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, (HPA), Hamburg, wurde gemäß § 13 Abs. 2 des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority (HPAG) aufgestellt. Die Aufstellung erfolgte nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches in der Fassung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes vom 25. Mai 2009 (BilMoG) 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 drei und fünf 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 drei (Hardware) und 75 Jahren (Eisenbahnbrücken aus Stahl). Bei voraussichtlich andauernden Wertminderungen werden außerplanmäßig Abschreibungen vorgenommen.

In die Herstellungskosten sind Fremdkapitalzinsen gemäß § 255 Abs. 3 Satz 2 HGB einbezogen worden.

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte, städtische Gebäude und sonstige von der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) übernommene Anlagen, für die keine historischen Restbuchwerte ermittelt werden konnten, sind zum 1. Oktober 2005 auf der Grundlage von Ertrags- und Vergleichswerten bewertet worden. Das Grundvermögen unterliegt aufgrund gesetzlicher Vorschriften dem Verbot der Beleihung und Veräußerung. Das Ertragswertverfahren wurde insbesondere für vermietete Flächen mit und ohne Kaimaueranschluss sowie für die nicht vermieteten, aber vermietbaren Flächen angewendet. Für sonstige Flächen fand ein Vergleichswertverfahren Anwendung. Für Wasserflächen wurde ein Erinnerungswert von 1 EUR angesetzt, da hier weder das Ertragswert- noch das Vergleichswertverfahren 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 Prozent 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. Die Ermittlung der Herstellungskosten für die unfertigen und die fertigen Erzeugnisse erfolgte gemäß § 255 Abs. 2 HGB. In die Herstellungskosten sind Fremdkapitalzinsen gemäß § 255 Abs. 3 Satz 2 HGB einbezogen worden. Der verlustfreien Bewertung wurde Rechnung getragen.

Forderungen und **sonstige Vermögensgegenstände** werden mit dem Nominalwert 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. Diese Berechnungsmethode löste das bisher angewendete Teilwertverfahren ab. Die korrespondierende Forderung gegen die FHH ist ebenfalls nach versicherungsmathematischen Grundsätzen (analog zur Ermittlung der Pensionsrückstellung) bewertet worden.

Steuerrückstellungen und **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.

Bei Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt, und eine Abzinsung auf den Bilanzstichtag wird 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 die Konstruktion der Finanzierung, führen die bestehenden Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten und ihren steuerlichen Wertansätzen durch einen Abbau in späteren Geschäftsjahren in absehbarer Zeit nicht zu Steuerbe- und -entlastungen.

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

3. Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

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

Aufgrund der Qualifizierung der Kaimauern – auf Grundlage der Vereinbarung mit dem Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. zur Mietberechnung für Kaimauerneubauten – als Finanzierungsleasing wurden aus dem Sachanlagevermögen 75.721 TEUR als Abgänge in das Umlaufvermögen umgliedert. Die betreffenden Kaimauern werden zum 31. Dezember 2011 entsprechend ihrem Fertigstellungsstand als unfertige bzw. fertige Erzeugnisse im Vorratsvermögen ausgewiesen.

Die Finanzanlagen beinhalten die Beteiligung an der Polder – Seehäfen – Harburg GmbH, Hamburg, mit einem Beteiligungsansatz von 9 TEUR. Die Beteiligung der HPA beträgt rund 9 Prozent des Eigenkapitals von 96 TEUR, der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2010/2011 hat 3 TEUR betragen.

Vorräte

Die zum Zwecke der Vermietung hergestellten Kaimauerneubauten werden in diesem Geschäftsjahr unter den Vorräten als unfertige und fertige Erzeugnisse ausgewiesen. Der Grund hierfür ist die vorgesehene Mietdauer von fünfzig Jahren, mit der das wirtschaftliche Eigentum an den Kaimauern mit Abschluss der betreffenden Mietverträge an den Mieter übergehen wird. Somit sind die Kaimauern nicht mehr im Anlagevermögen des Vermieters HPA auszuweisen. Es erfolgte im Geschäftsjahr 2011 eine Umgliederung der Herstellungskosten aus dem Anlagevermögen in das Umlaufvermögen, der Ausweis einer Bestandsveränderung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ist somit unterblieben. Die Mietverträge sind am 31. Dezember 2011 noch nicht unterschrieben gewesen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	31.12.2011	31.12.2010
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14.269	15.959
Davon mit Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	122.217	120.606
Davon mit Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	91.217	90.441
Sonstige Vermögensgegenstände	9.641	6.575
Davon mit Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	380	159
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	146.127	143.140
Davon mit Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	91.597	90.600

Der Bilanzposten Forderungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen enthält mit 111.815 TEUR (im Vj. 116.185 TEUR) sonstige Forderungen sowie mit 10.402 TEUR (im Vj. 4.421 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Eigenkapital	31.12.2011	31.12.2010
	TEUR	TEUR
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	595.482	573.618
Davon Kapitaleinlage	124.500	256.490
Davon Kapitalentnahme	-102.636	-98.027
Bilanzverlust	-32.429	-37.452
Davon aus Jahresergebnis	-97.577	-106.901
Davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	102.600	98.000
Eigenkapital	713.053	686.166

Aufgrund der Änderung des Finanzierungssystems der HPA im Jahr 2009 erhält diese seither jährliche Tranchen aus dem Erlös des Teilbörsengangs der Hamburger Hafen und Logistik AG, (HHLA), Hamburg, der sogenannten „HHLA-Milliarde“, um die Entwicklung und die Bewirtschaftung des Hamburger Hafens zu finanzieren. Diese Tranchen werden der Kapitalrücklage zugeführt. Die Zuführung im Geschäftsjahr betrug 124.500 TEUR.

Aus der Kapitalrücklage sind 102.600 TEUR für laufende Aufwendungen entnommen worden, wobei 52.600 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. Diese wurden weitgehend durch jährliche Tranchen aus der „HHLA-Milliarde“ ersetzt. Die Tranchen werden der Kapitalrücklage zugeführt. Insoweit entspricht der **Sonderposten für Investitionszuschüsse** zum Anlagevermögen in seiner Höhe den Restbuchwerten der geförderten allgemeinen Infrastruktur. Die Auflösung des Sonderpostens erfolgt ratierlich in Höhe der jeweiligen Abschreibungsbeträge.

Rückstellungen	31.12.2011	31.12.2010
	TEUR	TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	115.020	108.315
Steuerrückstellungen	0	12.867
Rückstellungen für den Personalbereich	15.272	15.055
Andere sonstige Rückstellungen	87.662	58.768
Davon für ausstehende Rechnungen	10.397	10.562
Davon für Stiftung Lebensraum Elbe	11.782	13.261
Davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	5.089	6.502
Davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	34.384	5.160
Davon für Risikovorsorge Hamburger Aluminium Werke	5.000	5.000
Davon für Kampfmittelräumung	5.960	9.706
Zwendungszusagen privater Hochwasserschutz	10.676	1.110
Gesamtbetrag der Rückstellungen	217.954	195.005

Für die Pensionsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Dabei wurde ein Zinssatz von 5,14 Prozent sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0 Prozent zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0 Prozent für Arbeiter/Angestellte und 2,0 Prozent für Beamte. Es wurden die Sterbetafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz laut 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 ein zusätzlicher einmaliger Rückstellungsbetrag in Höhe von 26.098 TEUR für Pensionsrückstellungen und 3.459 TEUR für Beihilfen. Von der Übergangsregelung gem. Art. 67 Abs. 1 EGHGB wurde Gebrauch gemacht und von diesem Betrag jährlich ein Fünfzehntel den Pensionsrückstellungen in Höhe von 1.740 TEUR und 215 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 22.618 TEUR wird für Pensionsrückstellungen und 2.997 TEUR für Beihilfen 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 Prozent der Hafengeldeinnahmen 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.

Die Rückstellung für Baggergut/Sedimente beinhaltet einen langfristigen Anteil für die Nachsorgeverpflichtungen der Schlickdeponien der HPA. Diese Rückstellung wurde nach der Nettomethode, also unter Saldierung von Materialaufwand (57.613 TEUR) und Zinsertrag (38.229 TEUR) für die Abzinsung der Rückstellung, gebildet. Dieses von der im Vorjahr gebildeten Rückstellung „Stiftung Lebensraum Elbe“ abweichende Verfahren der Saldierung des Zuführungsaufwands mit dem Zinsertrag aus der Rückstellungsabzinsung wurde gewählt, um die Darstellung der Ertragslage, insbesondere des Zinsergebnisses für das Geschäftsjahr 2011, wirtschaftlich sachgerechter darzustellen.

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

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.

Verbindlichkeiten	31.12.2011	31.12.2010
	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	211.505	199.159
Davon mit Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	13.340	13.367
Davon mit Restlaufzeit von über 5 Jahren	147.659	135.285
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.935	19.174
Davon mit Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	14.935	19.174
Davon mit Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen	2.935	121
Davon mit Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	2.935	121
Davon mit Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	23.028	37.931
Davon mit Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	10.776	31.665
Davon mit Restlaufzeit von über 5 Jahren	69	83
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	252.403	256.385
Davon mit Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	41.986	64.327
Davon mit Restlaufzeit von über 5 Jahren	147.728	135.368

Es bestehen keine durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besicherten Verbindlichkeiten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen	31.12.2011	31.12.2010
	TEUR	TEUR
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	20.359	19.229
Davon gegenüber verbundenen Unternehmen	6.916	8.049
Bestellobligos	205.827	232.913
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	83.286	92.852
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	309.472	344.994

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen zum 31. Dezember 2010 wurden um Verpflichtungen > 1 Jahr angepasst.

4. Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Gliederung der Umsatzerlöse	31.12.2011	31.12.2010
	TEUR	TEUR
Mieterlöse Flächen	58.956	58.075
Mieterlöse Kaimauern	12.138	12.172
Sonstige Mieterlöse	4.764	4.933
Gesamtmieterlöse	75.858	75.180
Hafengeld (inkl. sonstiger Erlöse aus Hafengebühren)	47.953	44.178
Hafenbahnerlöse	18.382	14.542
Elbtunnelentgelte	164	178
Gebühren	3.390	2.830
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	12.119	7.563
Summe Umsatzerlöse	157.866	144.471

Auflösung/Einstellung Sonderposten für Investitionszuschüsse

Im Geschäftsjahr wurden 31.517 TEUR (im Vj. 43.387 TEUR) dem Sonderposten für Investitionszuschüsse zugeführt, während ertragswirksam 24.418 TEUR (im Vj. 23.039 TEUR) aufgelöst wurden.

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Die **periodenfremden Erträge** betragen im Geschäftsjahr 7.742 TEUR (im Vj. 10.839 TEUR). Sie betreffen im Wesentlichen Erträge aus der Nachbelastung von Flächenmieten mit 244 TEUR sowie der Auflösung von Rückstellungen mit 6.069 TEUR.

Die **periodenfremden Aufwendungen** belaufen sich auf 34.388 TEUR im Vj. 175 TEUR). Die Aufwendungen entfallen mit 34.384 TEUR auf die Zuführung zur Rückstellung für Nachsorgeverpflichtungen für Einlagerungen für Baggergut, die im Materialaufwand erfasst wurden.

Außerplanmäßige Abschreibungen

In den Abschreibungen auf Sachanlagen sind außerplanmäßige Abschreibungen von 5.723 TEUR enthalten.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die **Zinserträge** beinhalten im Wesentlichen Erträge für die Aufzinsung langfristiger Forderungen in Höhe von 5.705 TEUR.

Die Position **Zinsaufwendungen** enthält mit 8.332 TEUR (im Vj. 9.595 TEUR) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Außerordentlicher Ertrag, außerordentlicher Aufwand

Der im Geschäftsjahr aufgewiesene **außerordentliche Aufwand** resultiert aus der Bewertungsänderung der Pensionsrückstellung sowie der Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen und Jubiläumsverpflichtungen aufgrund der erstmaligen Anwendung des BilMoG.

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

Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern beinhalten periodenfremde Erträge von 12.767 TEUR aus der Auflösung der in den Vorjahren gebildeten Grundsteuerrückstellungen aufgrund der Neuvermessung des Hamburger Hafengebietes sowie periodenfremde Erträge von 7.205 TEUR aus Grundsteuererstattungen für Vorjahre.

5. Sonstige Erläuterungen

Mitarbeiter

Die HPA beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1.773 Mitarbeiter (im Vj. 1.774). Es handelt sich hierbei um 187 Beamte (im Vj. 190) und 1.586 Arbeiter und Angestellte (im Vj. 1.584). Von den Mitarbeitern sind 105 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vj. 96).

Derivative Finanzinstrumente

Zur langfristigen Zinssicherung des Darlehens wurde über die gesamte Summe und Laufzeit ein Zinsswap abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2011 ermittelte Zeitwert des Zinsswaps beträgt -12.686 TEUR. Er wurde aufgrund allgemein anerkannter Bewertungsmethoden (Mark-to-Market) ermittelt. Da es sich bei den zugrunde liegenden Geschäften um geschlossene Positionen handelt, ergab sich kein Rückstellungsbedarf. Der Darlehensstand zum 31. Dezember 2011 beträgt 63.958 TEUR; die Höhe der aus dem Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 2.935 TEUR.

Honorar des Abschlussprüfers

Das vom Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2011 berechnete Gesamthonorar beläuft sich auf 78 TEUR und betrifft Abschlussprüfungsleistungen für 2011 in Höhe von 58 TEUR sowie andere Bestätigungsleistungen in Höhe von 5 TEUR. Weitere 5 TEUR entfallen auf andere Bestätigungsleistungen für 2010 und 10 TEUR auf sonstige Leistungen für 2010.

Aufsichtsrat

Frank Horch

Aufsichtsratsvorsitzender seit 25. März 2011

Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation seit 23. März 2011

Zum Aufsichtsratsvorsitzenden berufen zum 25. März 2011

Ian Karan

Aufsichtsratsvorsitzender bis 25. März 2011

Präses der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der FHH bis zum 7. März 2011

Ausgeschieden zum 14. Juni 2011

Fritz Horst Melsheimer

Präses der Handelskammer Hamburg seit 3. März 2011

Berufen zum 14. Juni 2011

Jens Lattmann

Staatsrat der Finanzbehörde seit 24. März 2011

Berufen zum 29. März 2011

Zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden berufen zum 23. Juni 2011

Dr. Michael Voges

Staatsrat der Finanzbehörde

Ausgeschieden zum 29. März 2011

Herrmann Ebel

Vorstandsvorsitzender der Hansa Treuhand Holding AG

Rolf Kirchfeld

Ehemaliges Vorstandsmitglied der Vereins- und Westbank AG, Hamburg

Sandra Orth

Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority

Ausgeschieden zum 15. Dezember 2011

Dr. Horst-Michael Pelikahn

Senatsdirektor der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Claudia Schick

Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority

Rolf Schubert

Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Burghardt Madsen

Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Eintritt zum 15. Dezember 2011

Es besteht ein Finanzausschuss.**Geschäftsführung****Jens Meier**

Vorsitzender der Geschäftsführung

Wolfgang Hurtienne

Geschäftsführer

Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

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

Die Bezüge der Geschäftsführung betragen insgesamt 463 TEUR. Hiervon sind 343 TEUR eine fixe und 120 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente.

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 15. Dezember 2011 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 vier Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen. Begründung: Aufgrund von Reise- bzw. Urlaubszeiten der einzubeziehenden Entscheidungsträger konnte eine rechtzeitige Abstimmung nicht durchgeführt werden.

Der Jahresabschluss, der Lagebericht sowie die Entsprechenserklärung werden unter <http://www.hamburg-port-authority.de/presse-und-aktuelles/broschueren-publikationen.html> veröffentlicht.

Konzernverhältnisse

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

Der Konzernabschluss wird im Internet veröffentlicht.

Hamburg, den 27. März 2012

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Wolfgang Hurtienne
Geschäftsführer

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 2011 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 27. März 2012

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Dietterle)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Arlitt)
Wirtschaftsprüferin

Der 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 hat im Geschäftsjahr 2011 mit folgender Ausnahme die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat 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 vier Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen. Begründung: Aufgrund von Reise- bzw. Urlaubszeiten der einzubeziehenden Entscheidungsträger konnte eine rechtzeitige Abstimmung nicht durchgeführt werden.

Hamburg, 15. Dezember 2011

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

Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Geschäftsführer:
Jens Meier (Vors.), Wolfgang Hurlienne
Aufsichtsratsvorsitzender:
Senator Frank Horch

Deutsche Bundesbank
BLZ 200 000 00, Kto. 20001574
Steuernummer: 27/257/01309
USt ID: DE243314560



MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C004323

Herausgeber

Hamburg Port Authority, AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Telefon 040 42847-0
Telefax 040 42847-2325

E-mail: info@hpa.hamburg.de
Internet: www.hamburg-port-authority.de

Konzept, Text und Design

A&B One
Kommunikationsagentur GmbH

Fotos

Gregor Schläger
HPA-Bildarchiv
www.mediaserver.hamburg.de/R.K.Hegeler (S. 23)
www.mediaserver.hamburg.de/ChristianSpahrbier (S. 25)
www.mediaserver.hamburg.de/ChristianSpahrbier (S. 26)

Hafenkarte

© Copyright
Hamburg Port Authority/
Kartographie

© Copyright
Hamburg Port Authority, AöR
Stand September 2012



Hamburg Port Authority
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Telefon 040 42847-0
www.hamburg-port-authority.de

