

Zahlen, Daten, Fakten.

Finanzbericht 2013

Inhalt

02 Berichte

02 Bericht des Aufsichtsrates

04 Lagebericht

19 Zahlen

19 Gewinn-und-Verlust-Rechnung

20 Bilanz

22 Anlagenspiegel

24 Sonstige Angaben

24 Anhang

33 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

34 Hamburger Corporate Governance Kodex

34 Impressum

35 Zahlen und Fakten

BERICHTE

Bericht des Aufsichtsrates

Nach dem leichten Rückgang des Umschlagvolumens im Vorjahr ist es dem Hamburger Hafen 2013 wieder gelungen, Fahrt aufzunehmen und mit 139 Millionen Tonnen umgeschlagenen Gütern ein Plus von 6,2 % gegenüber 2012 zu verzeichnen. Somit schneidet Hamburg im Vergleich zu den anderen Wettbewerbshäfen entlang der Nordrange am besten ab.

Während im Containerumschlag mit 9,3 Millionen TEU ein Plus von 4,4 % erzielt werden konnte, steigerte sich das Aufkommen von Massengütern um 7,2 % und erreichte 42,3 Millionen umgeschlagene Tonnen. Ein deutliches Minus von 7,6 % gegenüber dem Vorjahr wurde hingegen in dem Segment der konventionellen Ladung verzeichnet, sodass lediglich 1,9 Millionen Tonnen umgeschlagen werden konnten. Das Wachstum im Containerbereich geht zum großen Teil darauf zurück, dass der Umschlag des Fahrgebietes Europa um 9,5 % gegenüber 2012 gestiegen ist, während auch die Asienverkehre mit einem Plus von 3 % eine erfreuliche Entwicklung verzeichnen konnten.

Anknüpfend an die vorjährigen positiven Meldungen setzte sich der Kreuzfahrtboom im Hamburger Hafen auch im Jahr 2013 fort. 177 Kreuzfahrtschiffe machten zwischen Januar und Dezember in der Hansestadt fest. Mit einer Anzahl von mehr als 550.000 Kreuzfahrtpassagieren wurden alle Erwartungen sogar noch einmal deutlich überschritten. Auch für das Jahr 2014 wird, besonders in diesem Segment, mit einer Fortsetzung der Erfolgsserie gerechnet.

Insgesamt sehen Prognosen für die Folgejahre bereits deutliche Zeichen für ein erkennbares – wenn auch moderates – Wachstum des (Container-)Umschlags vor, mit entsprechenden Chancen für die Beschäftigung und Wertschöpfung. Vor diesem Hintergrund bleiben die strategische Fortentwicklung des Hafens sowie die Optimierung der Hafeninfrastuktur unverzichtbar für einen effizienten Hafenbetrieb. Der 2012 veröffentlichte Hafenentwicklungsplan „Hamburg hält Kurs“ bietet die notwendige Basis, damit der Hamburger Hafen auch zukünftig im internationalen Wettbewerb erfolgreich bestehen kann. Im Berichtsjahr 2013 wurden Rahmendaten und Maßnahmen der Hafenentwicklung bedarfsgerecht fortentwickelt und umgesetzt.

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 Risiko- und Chancenmanagements informiert. Der Aufsichtsrat der HPA hat die Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2013 überwacht und die Geschäftsführung bei der Leitung des Unternehmens beraten.

Im Geschäftsjahr 2013 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 Finanz- und Personalausschusses statt. Der Finanz- und Personalausschuss hat sich insbesondere mit den von der Geschäftsführung vorgelegten finanzwirtschaftlichen und personalrelevanten Themen intensiv befasst und die Ergebnisse und Empfehlungen in den Aufsichtsratssitzungen vorgetragen.

Im Geschäftsjahr 2013 fasste der Aufsichtsrat folgende Beschlüsse im schriftlichen Verfahren: Beschluss über die Auflösung des Mietvertrages mit der Firma United Depots Container Services GmbH, Beschluss über die Freigabe der Bauplätze für das Teilprojekt „Landseitige Erschließung Ost“ im Projekt Neue Bahnbrücke Kattwyk sowie Beschluss über die Wahl eines Mitglieds des Finanz- und Personalausschusses der HPA.

Der in der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2013 bestellte Abschlussprüfer Deloitte & Touche GmbH hat den Jahresabschluss der HPA zum 31. Dezember 2013 geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 2. Juli 2014 mit dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2013, 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 2. Juli 2014 anwesend, erläuterten die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Änderungen innerhalb des Aufsichtsrates

Am 3. Oktober 2013 endete die Amtsperiode des Aufsichtsrates der HPA. Anstelle der bisherigen Beschäftigtenvertreter Frau Schick, Herr Schuberth und Herr Madsen folgten ab dem 4. Oktober 2013 als neu gewählte Beschäftigtenvertreter Herr Surm, Frau Nitsche-Martens und Herr Rechter. Am 10. Dezember 2013 wurden durch den Senat der FHH die Senatsvertreter in den Aufsichtsrat berufen. Als neue Mitglieder gehören nunmehr Frau Senatorin Schiedek sowie Frau Beine dem Aufsichtsrat an. Herr Staatsrat Dr. Pelikahn gehört dem Aufsichtsrat nicht mehr an.

Der Aufsichtsrat dankt Herrn Staatsrat Dr. Pelikahn sowie Frau Schick, Herrn Schuberth und Herrn Madsen 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, 2. Juli 2014

Der Aufsichtsrat
Aufsichtsratsvorsitzender

BERICHTE

Lagebericht

Lagebericht 2013 der Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

Die Hamburg Port Authority betreibt seit 2005 ein zukunftsorientiertes Hafenummanagement aus einer Hand. Als Anstalt öffentlichen Rechts ist die HPA verantwortlich für die effiziente, ressourcenschonende und nachhaltige Vorbereitung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen. Die HPA ist Ansprechpartner für alle Fragen der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit des Schiffsverkehrs, der Hafenanlagen, des Immobilienmanagements und der wirtschaftlichen Bedingungen im Hafen. Dazu stellt die HPA die erforderlichen Flächen bereit und übernimmt alle hoheitlichen Aufgaben und hafenumwirtschaftlichen Dienstleistungen.

2. RAHMENBEDINGUNGEN UND GESCHÄFTSVERLAUF

Hamburg stärkt seine Position innerhalb der Nordrange

Der Hamburger Hafen hat im Jahr 2013 139 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Dies entspricht einem Zuwachs von 6,2 % gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich der Wettbewerbshäfen entlang der Nordrange schneidet Hamburg im Vorjahresvergleich am besten ab. In den bremischen Häfen sank das Umschlagsvolumen mit –6,2 % auf 78,8 Millionen Tonnen. Rotterdam verzeichnete einen leichten Rückgang von –0,2 % auf 440,5 Millionen Tonnen und Antwerpen ein Plus von 3,6 % auf 190,8 Millionen Tonnen.

Der Containerumschlag in Hamburg zeigt ein Plus von 4,4 %, während in Rotterdam, Antwerpen und den bremischen Häfen Rückgänge verzeichnet wurden. Rund 9,3 Millionen umgeschlagene TEU stärken mit einem Anstieg des Marktanteils auf mehr als 26 % Hamburgs Position als zweitwichtigster Umschlagsplatz für containerisierte Ladung in der Nordrange. An der Gesamtumschlagsleistung Hamburgs hält der Containerumschlag einen Anteil von etwa 68 %.

Der Umschlag voller Container in Hamburg ist um 4,8 % gestiegen, das Wachstum des Umschlages von leeren Containern lag 2013 bei 1,9 %. Die Standzeiten von Leercontainern haben sich im Durchschnitt deutlich erhöht, sodass die Leercontainerdepots in Hamburg seit einiger Zeit knapp unterhalb der Grenze ihrer Lagerkapazität arbeiten.

Das Wachstum im Containerumschlag geht zum größten Teil darauf zurück, dass der Umschlag des Fahrtgebiets Europa um 9,5 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen ist. Auch die Asienverkehre tragen mit einem Umschlagswachstum von 3 % einen großen Anteil des Gesamtanstieges bei. Im Handel mit China als wichtigstem Partnerland des Hafens konnte der Umschlag um 2,9 % auf 2,7 Millionen TEU gesteigert werden. Für das Fahrtgebiet Amerika wurde indessen ein Rückgang des Umschlages um –3,3 % verzeichnet. Auf niedrigem Niveau stieg der Umschlag des Fahrtgebietes Afrika um 12,4 %.

Der Umschlag von Massengütern im Hamburger Hafen wurde im Jahr 2013 mit einem Anstieg von 7,2 % gegenüber 2012 auf 42,3 Millionen Tonnen gesteigert. Beim Export von Massengütern überkompensiert ein starker Anstieg des Sauggut-Umschlages – vor allem von Getreide – Rückgänge bei Greifergut und Flüssiglading. Der Import zeigt über die Ladungskategorien Sauggut, Greifergut und Flüssiglading hinweg mittlere Steigerungsraten im einstelligen Bereich.

Der Umschlag von konventioneller Ladung verzeichnete ein deutliches Minus von –7,6 % gegenüber dem Vorjahr, sodass lediglich 1,9 Millionen Tonnen umgeschlagen werden konnten.

Kreuzfahrt erneut mit Rekordjahr

Der Kreuzfahrtboom im Hamburger Hafen setzte sich im Jahr 2013 fort. 177 Kreuzfahrtschiffe machten zwischen Januar und Dezember in der Hansestadt fest. Mit einer Anzahl von mehr als 550.000 Kreuzfahrtpassagieren wurden die positiven Erwartungen sogar noch einmal deutlich überschritten. Dabei waren lediglich etwa 6 % der Passagiere Transitgäste. Dies bedeutet, dass 94 % der Kreuzfahrtpassagiere ihre Reise in Hamburg beginnen oder beenden.

Auch für das Jahr 2014 wird mit einer Fortsetzung der Erfolgsserie gerechnet. Die Zahl von 191 gemeldeten Anläufen lässt einen erneuten Passagierrekord von über 600.000 Kreuzfahrtgästen in Hamburg erwarten. Damit festigt Hamburg seine Position als wichtigster deutscher Kreuzfahrtstandort und setzt seinen Aufstieg in die internationale Topliga der Kreuzfahrthäfen kontinuierlich fort. Gemäß einer Analyse des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik besteht für den Hamburger Hafen ein Potenzial von mehr als einer Million Kreuzfahrtgästen im Jahr 2022.

Das rasante Wachstum im Segment Kreuzfahrt erfordert zusätzliche Kapazitäten in der Abfertigung immer größer werdender Schiffseinheiten. Zukünftig planen verschiedene Cruise Lines, den Hamburger Hafen mit Schiffen von über 300 m Länge sowie einer Kapazität von mehr als 4.000 Passagieren anzulaufen. Die Abfertigung einer solch hohen Anzahl an Passagieren ist an den bestehenden Cruise Centern in Altona und der HafenCity logistisch nur noch schwer zu bewerkstelligen, weshalb mit Hochdruck an der Errichtung zusätzlicher Kapazitäten gearbeitet wird.

Die Hamburg Port Authority konnte die Planungen für den Bau eines dritten Kreuzfahrtterminals – das Cruise Center 3 – im Jahr 2013 weiter vorantreiben. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat im Januar 2014 den Bau eines dritten Kreuzfahrtterminals am Kronprinz Kai auf Teilflächen des Central Terminal Steinwerder im mittleren Freihafen beschlossen und damit die Weichen für die zukünftige Entwicklung der Kreuzfahrt im Hamburger Hafen gestellt.

Dabei ist auch eine organisatorische Neuordnung des Kreuzfahrtsegments in Hamburg vorgenommen worden. Zukünftig werden alle Hamburger Kreuzfahrtterminals von einer neutralen Terminalbetriebsgesellschaft, unter Federführung der Hamburg Port Authority, betrieben. Diese Gesellschaft führt eine diskriminierungsfreie Vergabe der Liegeplätze anhand transparenter Kriterien durch.

Hamburger Hafen – die Drehscheibe für das europäische Hinterland

Der Hamburger Hafen knüpft auch 2013 an die positive Entwicklung des Hafenhinterlandverkehrs an. Mit mehr als 41,5 Millionen Tonnen transportierter Güter auf der Schiene konnte ein neues Rekordergebnis in der 147-jährigen Geschichte der Hafenbahn erzielt werden. Im Containerverkehr wurden fast 2,1 Millionen TEU per Bahn in das Hinterland des Hamburger Hafens transportiert, was einer Steigerung von mehr als 6 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Bei den Transporten über die Hafenbahn sind dabei erneut signifikante Effizienzsteigerungen gelungen. So konnte die durchschnittliche Auslastung der Züge weiter gesteigert und damit die Wirtschaftlichkeit der Bahnverkehre des Hamburger Hafens erhöht werden. Dabei profitierte der Hafen sowohl vom weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur als auch von den Implementierungen neuer IT-Systeme in der Schienengüterverkehrsabwicklung. Innerhalb des EVITA-Projekts löst der Unternehmensbereich Hafenbahn das derzeitige Verkehrsabwicklungssystem HABIS mit dem neuen Produkt transPORT rail ab. Nachdem in den Jahren 2012 und 2013 bereits Teilsysteme von transPORT rail für die Anwender der HPA und der Ladestellen erfolgreich in Betrieb genommen wurden, soll im zweiten Quartal 2014 die Kommunikation zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen in die Produktion überführt werden.

Das neue transPORT rail stellt Daten für die Durchführung von Fahrten, Standortbuchungen von Güterbahnwagen sowie die Be- und Entladung von Containern und Wagenladungen bereit. Dadurch können die immer komplexeren Prozesse der Transportabwicklung optimiert werden.

Auch für die Zukunft verfolgt die Hafenbahn engagierte Pläne. So ist der Ausbau Bahninfrastruktur im Hamburger Hafen in einem Zwei-Achsen-Modell Teil der Hafenentwicklungsplanung des Hamburger Senats. Ferner forciert Hamburg den weiteren Ausbau der überregionalen Anbindung des Hafens innerhalb des deutschen und europäischen Schienennetzes. Hamburg bleibt somit auch weiterhin der wichtigste Eisenbahnhof Europas.

Der Verkehrsfluss im Hafen sowie zu den Verbindungsstellen an das Hinterland soll über alle Verkehrsträger hinweg kontinuierlich optimiert werden, um den Qualitätsansprüchen des Hafens gerecht zu werden und schnelle Durchlaufzeiten sowie Emissionsreduzierungen zu erzielen. Die HPA beabsichtigt, die dafür notwendigen Technologien und Managementsysteme gemeinsam mit den Partnern im Hafen zu entwickeln sowie Informationen, Services und Mobilitätsdienste anzubieten.

Hamburg hält Kurs

Der Hamburger Senat hat im Jahr 2012 einen Hafenentwicklungsplan vorgelegt, der Leitlinien, Rahmendaten und Maßnahmen der mittel- und langfristigen Hafenentwicklung beschreibt. Im Berichtsjahr 2013 wurden Rahmendaten und Maßnahmen bedarfsgerecht fortentwickelt und umgesetzt.

Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte

Die für den Hamburger Hafen wichtigste Ausbaumaßnahme ist weiterhin die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe.

Für die Fahrrinnenanpassung erging im April 2012 der Planfeststellungsbeschluss. Dem zuständigen Bundesverwaltungsgericht liegen 13 Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vor. Aufgrund der Verbandsklage zweier Umweltverbände ist der Beschluss derzeit nicht vollziehbar. Im August 2013 erwog das BVerwG, wasserrechtliche Fragen zur Fahrrinnenanpassung dem Europäischen Gerichtshof vorzulegen und das Gerichtsverfahren bis zu einer Entscheidung des EuGH auszusetzen. Um dies zu vermeiden, legten die Planfeststellungsbehörden im Oktober 2013 einen Ergänzungsbeschluss zum europäischen Wasserrecht vor. Das BVerwG nahm daraufhin von der Aussetzung des Verfahrens Abstand und kündigte den Beginn der mündlichen Verhandlung für den 15. Juli 2014 an.

Nach hiesiger Einschätzung ist eine positive Entscheidung des BVerwG im dritten Quartal 2014 möglich, jedoch bestehen weiter erhebliche Risiken in Bezug auf den zeitlichen Verlauf des Verfahrens. So ist nicht sicher auszuschließen, dass das BVerwG nach der mündlichen Verhandlung den EuGH anruft. Zudem ist nicht auszuschließen, dass eine Entscheidung des BVerwG zur Fahrrinnenanpassung der Elbe weitere Änderungen oder Ergänzungen der Planung bzw. des Planfeststellungsbeschlusses nötig macht.

Das Projekt zur Erweiterung der Umschlagskapazität im Waltershofer Hafen befindet sich noch im Planfeststellungsverfahren. Die Hamburg Port Authority erwartet den Planfeststellungsbeschluss für das Jahr 2014.

Das Entwicklungsgebiet des Central Terminal Steinwerder im mittleren Freihafen erhält durch die temporäre Nutzung von Teilflächen für den Bau des Cruise Center 3 eine sinnvolle Zwischennutzung für einen Zeitraum von etwa 15 Jahren. In den Planungen für das Cruise Center 3 wurden die Randbedingungen für eine langfristige Entwicklung des mittleren Freihafens sowie des Container Terminals Tollerort berücksichtigt.

Bei der Durchführung von Abbruch- und Flächenherrichtungsmaßnahmen einschließlich der notwendigen Kampfmittelräumung im nördlichen und mittleren Bereich des Entwicklungsgebietes konnten im Jahr 2013 weitere Fortschritte erzielt werden. Die Planungsüberlegungen für eine Veränderung des südlichen Teils wurden im Berichtsjahr fortgesetzt. Bei aufkommenden zusätzlichen Bedarfen im Güterumschlag besteht weiterhin die Option einer Entwicklung der Kapazitäten im mittleren Freihafen.

Die Bedeutung der Umweltstrategie nimmt weiter zu

Die Integration der Umweltstrategie in die Gesamtorganisation HPA schreitet voran: Im Berichtsjahr 2013 hat die HPA ihren ersten Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht. Er wurde nach dem Standard der Global Reporting Initiative (GRI) zertifiziert. Mit diesem Bericht demonstriert die HPA ihr Engagement in Sachen Umwelt und Soziales sowie die Wirtschaftlichkeit ihres Handelns. Grundlage dafür ist ein Umweltmanagementsystem nach den Normen der ISO 14001. Es wurde 2013 eingeführt und wird künftig Bestandteil des integrierten Managementsystems der HPA sein.

Das unter Federführung der Hamburg Port Authority entwickelte Konzept der externen Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen wurde 2013 durch die Hamburger Bürgerschaft genehmigt. Damit wurde die rechtliche und finanzielle Grundlage für die Errichtung einer festen Landstromanlage in Altona und für die Bereitstellung der Infrastruktur zum Betrieb von sogenannten Power Barges an dem Kreuzfahrtterminal in der HafenCity geschaffen. Daraufhin wird 2014 die Umsetzung erfolgen.

Mit dem Einsatz der Power Barges kann dann erstmals Liquefied Natural Gas (LNG) im Hamburger Hafen verwendet werden. Um dies zu realisieren, wird die Hamburg Port Authority neben der Bereitstellung der Infrastruktur für die Barges am Kreuzfahrtterminal HafenCity die Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zum Einsatz von LNG in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Firmen und Behörden vorantreiben.

Im Jahr 2013 hat die Hamburg Port Authority ein neues Bürogebäude der Hafenbahn als das erste Passivbürohaus Hamburgs eröffnet. Auf Neuwerk wurde eine Fotovoltaikanlage in Betrieb genommen, die mehr als 50 % des dortigen Stromverbrauchs sicherstellt. Damit hat die HPA eigene Beiträge geleistet zur Umsetzung von smartPORT energy, einer gemeinsamen Initiative der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und der Hamburg Port Authority.

Die Raumplanung wird weiterentwickelt

Im Berichtsjahr 2013 wurde die strategische Betrachtung verschiedener Flächen im Hamburger Hafen vorangetrieben. Ziele sind neben der Steigerung der Flächeneffizienz die Einführung effektiver Prozesse bei Ansiedlungs- und Investitionsvorhaben sowie die Bereitstellung verfügbarer flächenrelevanter Informationen.

Mit der unterstützenden Begleitung von vielen Aktivitäten der IBA, IGS und dem sogenannten Deichparkwettbewerb für die Veddel und den Spreehafen fand ein langjähriger Planungsprozess seinen Abschluss. Die planerischen Aktivitäten der IBA-Nachfolgegesellschaft sowie des Projekts „Sprung über die Elbe“ und der an das Hafengebiet angrenzenden Bezirke werden auch in Zukunft aktiv und kritisch konstruktiv von der Hamburg Port Authority begleitet.

Informations- und Kommunikationstechnologie

Der 2012 in der Nautischen Zentrale eingeführte Port Monitor wurde erfolgreich erweitert. Schiffspositionen und Liegeplatzinformationen können nun in Echtzeit über separate Layer integriert werden. Zusätzlich wurde der Mobile Port Monitor im ersten Quartal 2013 in Produktion genommen.

Über einen Tablet-PC werden auf Kontrollfahrten durch den Hafen Informationen zu Baustellen und Hindernissen online erfasst und in Echtzeit in der Nautischen Zentrale über den Port Monitor dargestellt. Ein großer Erfolg wurde im Rahmen des 2012 eingeführten Dokument Management Systems erreicht. Es ist gelungen, diese Lösung zertifizieren zu lassen, sodass die revisions sichere Archivierung nun auch vom TÜV und den Wirtschaftsprüfungsgesellschaften anerkannt wird. Positiv zu bewerten ist zudem die Ablösung des alten Abrechnungssystems der Hafenbahn. Dieses ist nun neu designt und vollständig auf Basis der strategischen Plattform SAP implementiert.

Investitionsprogramm wurde im Geschäftsjahr fortgesetzt

Die Hamburg Port Authority hat im abgeschlossenen Geschäftsjahr das Investitionsprogramm der letzten Jahre unverändert fortgeführt. Mit Gesamtzugängen von 300,0 Mio. EUR, davon 170,2 Mio. EUR durch Übertragung aus der Hafenerweiterung Altenwerder, konnten umfangreiche Ersatzmaßnahmen und Ausbauinvestitionen getätigt werden. Darüber hinausgehende Ausbauinvestitionen für die öffentlichen Straßen und den öffentlichen Hochwasserschutz werden nicht im Anlagevermögen der Hamburg Port Authority ausgewiesen, da sich diese Vermögensgegenstände im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befinden.

Der strategisch wichtige Neubau der Rethebrücke konnte wesentlich vorangetrieben werden. Die Herstellung der Baugruben sowie des Versorgungsdükers wurde zwischenzeitig erfolgreich abgeschlossen, die Vormontage der Stahlbrückenelemente ist planmäßig erfolgt.

Im Projekt Neue Bahnbrücke Kattwyk wurde 2013 der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Die Entwurfsplanungen der Bahnbrücke sind vollständig abgeschlossen, wesentliche Pakete der Verdingungsunterlagen wurden erstellt. Das Vergabeverfahren für die Verkehrsanlage Ost wurde gestartet. Die Vergabeentscheidung steht unmittelbar bevor.

Neben der Erneuerung und Sanierung der Brückenbauwerke im Hafen wurde das Ausbau- und Ersatzinvestitionsprogramm für das Hafennetz inkl. der Bahnhöfe planmäßig vorangetrieben. Im Hafenhof Waltershof wurde 2013 die Planung für den Neubau des Stellwerkes begonnen.

Das Projekt Gleisanbindung Altenwerder 4. Stufe (zweigleisiger Anschluss, elektronisches Stellwerk, Oberleitungsanlage) wurde 2013 abgeschlossen und in Betrieb genommen.

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 Hafenterrassen möglich zu machen.

Hierzu wurden u. a. Flächen auf der Dradenau (Genter Ufer), in Altenwerder-West (Vollhöfner Weiden) sowie in Steinwerder/nördlicher Reiherrstieg (Witternstraße) für die Ansiedlung von Logistikunternehmen hergerichtet und erschlossen.

Die Sanierung und die Anpassung der Schutzhöhe der Harburger Hafenschleuse wurde weiter vorangetrieben und damit ein weiterer Schritt zur Ertüchtigung der öffentlichen Hochwasserschutzlinie erzielt.

Im Projekt „Verkehrsbindung Burchardkai“ wurden wichtige Bauabschnitte bei der Sanierung der Rugenberger Schleuse und der zugehörigen Brücke für den Rugenberger Damm abgeschlossen. Die Planungen und vorbereitenden Arbeiten für die weiteren Teilmaßnahmen der Straßen- und Schienenanbindung laufen auf Hochtouren. Bei der schwierigen Sanierung der Oströhre des St. Pauli Elbtunnels konnte der Ausbau der alten Tunnelschale abgeschlossen sowie die Abdichtungsarbeiten vorangetrieben werden.

Das Pilotprojekt des Tideelbe-Konzepts „Entwicklung eines tidebeeinflussten Flachwassergebietes Spadenlander Busch/Kreetsand“ befindet sich mitten in der Bauausführung. Hier haben 2013 die ersten größeren erdbaulichen Maßnahmen zum Abtrag der Flächen und zur Schaffung des Flachwassergebietes stattgefunden.

3. ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Hamburg Port Authority verringert den Jahresfehlbetrag

Die Hamburg Port Authority hat den Jahresfehlbetrag gegenüber dem Vorjahr um 21,8 Mio. EUR verringert. Nach Abschluss des Geschäftsjahres beträgt dieser nunmehr 86,6 Mio. EUR. Nach der systemimmanenten Verrechnung der Kapitalrücklage aus der jährlichen Zuführung des Gesellschafters konnte der Bilanzverlust, erstmalig seit der Errichtung der HPA, ausgeglichen werden. Maßgeblich zu dieser positiven Entwicklung haben Einmaleffekte durch den Abschluss der Vertragsverhandlungen über die Nutzung von neu errichteten Kaimauern im Waltershofer Hafen und im Roßhafen sowie verminderte Aufwendungen für Nassbaggerarbeiten aufgrund sehr günstiger Sedimentationverhältnisse im Jahr 2013 beigetragen.

Gesamtleistung der HPA konnte gesteigert werden

Die Gesamtleistung (Summe aus Umsatzerlösen, Bestandsveränderungen, aktivierten Eigenleistungen sowie sonstigen Erträgen) des Geschäftsjahres liegt um 35,7 Mio. EUR oder 15 % über der des Vorjahres.

Neben der positiven Marktentwicklung für den Hamburger Hafen, der im Geschäftsjahr den mit Abstand größten Umschlagsmengenzuwachs innerhalb der Nordrange zu verzeichnen hatte, spielen die erstmalige Berücksichtigung der Mieterlöse für vier neue Kaimauern, die durch die Vertragsabschlüsse im Geschäftsjahr 2013 auch für Vorperioden auszuweisen sind, und ein höherer Zuwendungsertrag für öffentliche Baumaßnahmen eine entscheidende Rolle.

Die Umsatzerlöse werden insbesondere von drei Erlösbereichen getragen, die durchweg alle eine positive Erlösentwicklung gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen hatten. Hierbei haben die Umsätze aus der Vermietung der Flächen, Gebäude und sonstiger Anlagen ein Plus von 13 % (unter Eliminierung der periodenfremden Umsätze), die Hafennutzungsentgelte ein Plus von 1,5 % und die Hafenterrassenlöse eine leichte Steigerung in Höhe von 0,3 % zu verzeichnen. Die stagnierende Erlösentwicklung im Hafenterrassenbereich, trotz zunehmender Verkehrsmengen, ist auf die weitere Optimierung der Verkehrsströme auf dem Hafenterrassennetz zurückzuführen.

Die Vermietungsquote der vermietbaren Flächen der Hamburg Port Authority liegt konstant bei über 90 %.

Leichter Anstieg des betrieblichen Aufwands

Der betriebliche Aufwand erhöht sich leicht um 9,5 Mio. EUR auf 343,3 Mio. EUR. Der direkte Vergleich mit dem Vorjahr wird maßgeblich durch das Projektgeschäft beeinträchtigt, da Mehr- bzw. Minderaufwendungen teilweise durch das jeweilige Projektvolumen, welches sehr unterschiedlich sein kann, verursacht werden.

So wird der deutlich geringere Materialaufwand durch den Wegfall der Jahresmieten für die Fläche Altenwerder (7,7 Mio. EUR) und die niedrigeren Aufwendungen für die Wassertiefeninstandhaltung (14,5 Mio. EUR) durch den Mehraufwand aus dem Projektbereich (+ 12,5 Mio. EUR) erheblich reduziert.

Im Personalbereich ist es insbesondere durch die Fortschreibung des versicherungsmathematischen Gutachtens für die Pensionsrückstellungen (+ 3,6 Mio. EUR) zu einem Anstieg von insgesamt 5,4 Mio. EUR auf 105,3 Mio. EUR gekommen.

Die Abschreibungen liegen zum Jahresende mit 46,4 Mio. EUR um 2,9 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Der Anstieg ist auf die nach wie vor umfangreichen Modernisierungs- und Ausbauinvestitionen der HPA für den Hamburger Hafen zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich unterschiedlich entwickelt. In Summe ist ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr in Höhe von 6,2 Mio. EUR auf insgesamt 52,3 Mio. EUR zu verzeichnen.

Im Detail ist nach Herausrechnung neutraler Aufwendungen wie periodenfremdem Aufwand sowie Schadenersatz und Ausgleichszahlungen in Höhe von insgesamt 16,6 Mio. EUR (Vorjahr 9,2 Mio. EUR) mit nunmehr 35,8 Mio. EUR (Vorjahr 36,9 Mio. EUR) eine Reduzierung dieser Aufwandspositionen in Höhe von 1,1 Mio. EUR zu verzeichnen. Dieser Rückgang ist insbesondere auf die Reduzierung externer Beraterverträge zurückzuführen, die durch den Aufbau eigener Kompetenzen möglich wurde. Bei den periodenfremden Aufwendungen ist es vor allem durch die Abnahme der Ausgleichsforderung für Pensionsrückstellungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg zu einem entsprechenden Anstieg gekommen.

Gesamtvermögen steigt deutlich, Bilanzsumme überspringt 1,8 Mrd. EUR

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um 349,5 Mio. EUR auf 1.835,5 Mio. EUR erhöht. Ursächlich hierfür sind sowohl die Einlage und Aktivierung der von der Freien und Hansestadt Hamburg übertragenen Flächen und Kaimauern aus der Hafenerweiterung Altenwerder mit 170,2 Mio. EUR als auch der deutlich höhere Bestand an Anlagen im Bau (+ 48,7 Mio. EUR).

Die Zugänge im Anlagevermögen in Höhe von insgesamt 300,0 Mio. EUR, davon 170,2 Mio. EUR aus der Hafenerweiterung Altenwerder, zeigen deutlich die hohe Leistungsfähigkeit der HPA, den Hamburger Hafen auszubauen und zu modernisieren. Wesentliche Investitionen wurden unter anderem für den Ausbau und den Ersatz der Hafenanlage in Höhe von 48,1 Mio. EUR und die Sanierung der Flächen und Gebäude in Höhe von 43,9 Mio. EUR getätigt.

Daneben werden Ausbau- und Ersatzinvestitionen in das öffentliche Straßennetz und in den öffentlichen Hochwasserschutz durchgeführt, die jedoch nicht im Anlagevermögen der HPA abgebildet werden können, da diese Anlagengruppen im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg stehen. Für das Straßennetz wurden insgesamt 34,2 Mio. EUR und für den öffentlichen Hochwasserschutz 11,1 Mio. EUR investiert.

Neben dem Anlagevermögen ist es auch zu einem deutlichen Anstieg des Umlaufvermögens gekommen. Diese Veränderung ist nahezu ausschließlich auf die erstmalige Erfassung einer langfristigen Forderung aus den neuen Kaimauermietverträgen zurückzuführen, da durch den Abschluss der Verträge das wirtschaftliche Eigentum auf den Nutzer übergegangen und die hieraus entstehende Forderung über die gesamte Nutzungsdauer zu erfassen ist. Dem Geldmittelbestand in Höhe von 99,1 Mio. EUR zum Stichtag stehen kurz- bis mittelfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen gegenüber, deren Ausgleich in der Folgeperiode anstehen.

Eigenkapitalquote steigt

Durch die erneute Einlage der Freien und Hansestadt Hamburg in die Kapitalrücklage in Höhe von 249,4 Mio. EUR und der Sacheinlage des Grundstückes mit den Kaimauern aus der Hafenerweiterung Altenwerder (170,2 Mio. EUR) steigt das Eigenkapital nach der anteiligen Verrechnung der Kapitalrücklage mit dem Jahresverlust um 332,8 Mio. EUR auf 1.017,2 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote steigt dadurch auf 55,4 % (Vorjahr 46,1 %).

Sonderposten für Investitionszuschüsse zeigen leichten Anstieg

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse weist die erhaltenen Investitionszuschüsse für aktivierungsfähige allgemeine Infrastrukturanlagen aus und beträgt zum Jahresende 283,3 Mio. EUR. Der Betrag liegt nur geringfügig über dem Vorjahreswert (280,5 Mio. EUR), da wesentliche Bausteine der öffentlichen Finanzierung als Eigenkapitaleinlage geleistet werden.

Rückstellungen steigen durch Anstieg der Pensionsverpflichtungen

Das Rückstellungsportfolio hat sich in seiner Struktur gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich geändert. Das Gesamtvolumen aller Rückstellungen beträgt 269,5 Mio. EUR und liegt damit um 15,7 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Die Entwicklung ist maßgeblich auf die erhöhten Zuführungen zur Pensionsrückstellung zurückzuführen, die insbesondere durch das geringe Zinsniveau verursacht werden.

Verbindlichkeiten sind leicht rückläufig

In Summe sind die Verbindlichkeiten der HPA zum Jahresende auf 262,0 Mio. EUR um 0,6 Mio. EUR zurückgegangen.

Dem deutlichen Rückgang der kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten durch die ertragswirksame Verrechnung der geleisteten Vorauszahlungen für die neuen Kaimauern als auch durch verminderte Verbindlichkeiten für Schadenersatz- und Ausgleichszahlungen stehen drei neue Kreditaufnahmen für den weiteren Ausbau der nutzerspezifischen Infrastruktur gegenüber.

Finanzlage

Die allgemeinen Infrastrukturprojekte werden neben der Finanzierung durch die EU im Wesentlichen seit dem 1. Mai 2009 durch die Einlagen in die Kapitalrücklage (HHLA-Mrd.) über die FHH finanziert. Seit dem 1. Januar 2014 stehen der Hamburg Port Authority aus der HHLA-Mrd. noch 185 Mio. EUR für Vorhaben aus dem Investitions- und Projektplan zur Verfügung. Insgesamt sind der Hamburg Port Authority seit 2009 876 Mio. EUR aus der HHLA-Mrd. zur Verfügung gestellt worden. Mit Ende des Geschäftsjahres 2014 stehen voraussichtlich keine Mittel aus der HHLA-Mrd. mehr zur Verfügung; eine Anschlussfinanzierung der Hamburg Port Authority wird über den Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg sichergestellt. Zur Verlustverrechnung wurden 112,6 Mio. EUR (im Vorjahr 114,8 Mio. EUR) aus der Kapitalrücklage entnommen.

Neben der Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur wird seitens der Freien und Hansestadt Hamburg weitere Liquidität in Form eines Kontokorrentkredites bei der Kasse Hamburg in Höhe von 20,0 Mio. EUR sichergestellt. Das Konto bei der Kasse Hamburg weist zum Bilanzstichtag ein Guthaben von 14,1 Mio. EUR aus, der Gesamtbetrag der liquiden Mittel beträgt 99,1 Mio. EUR. Die Finanzierung der Investitionen im nutzerspezifischen Bereich erfolgt durch eigene Erträge und durch entsprechende Kreditaufnahmen.

Personalbestand

Der durchschnittliche Bestand der operativen Mitarbeiter liegt mit 1.808 um 28 über dem Niveau des Vergleichsstichtages des Vorjahres. Damit ist es der HPA u. a. mithilfe der Professionalisierung des Recruitings nach mehreren Jahren der Stagnation gelungen, erfolgreich am Arbeitsmarkt zu agieren und dringende Nachbesetzungen in Spezialgebieten zu realisieren. Werden Teilzeitanteile berücksichtigt, liegt der tatsächliche durchschnittliche Personalbestand bei 1.752,6 FTE. Im Vorjahr betrug er 1.733,0. Dies entspricht einem effektiven Personalzuwachs von 19,6 FTE.

Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Hinsichtlich der finanziellen Leistungsindikationen (Gesamtleistung, Investitionen) sei auf die vorhergehenden Ausführungen verwiesen. Im Folgenden werden wesentliche nicht finanzielle Leistungsindikatoren erläutert.

Durch seine exponierte Lage im Stadtzentrum hat der Hamburger Hafen eine besondere Verantwortung im Hinblick auf den Umwelt- und Klimaschutz. Die Hamburg Port Authority konnte auch im Jahr 2013 den eingeschlagenen Pfad zur Entwicklung als Green Port erfolgreich fortsetzen.

Zudem wurde im Jahr 2013 erstmalig ein Nachhaltigkeitsbericht in Übereinstimmung mit dem Leitfaden der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt. Der GRI-Leitfaden folgt dem Ziel der Standardisierung und ermöglicht eine internationale Vergleichbarkeit mit Häfen wie Antwerpen und Rotterdam. Durch die Forderung der Richtlinie, bestimmte Kennzahlen und Indikatoren zu wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Aspekten der Unternehmenstätigkeiten darzustellen, wird die Vergleichbarkeit des Berichts erhöht. Darüber hinaus soll der Bericht der HPA helfen, den Dialog mit den Anspruchsgruppen dauerhaft zu etablieren.

Im Jahr 2013 wurden die Planungen zur Errichtung einer Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe fortgesetzt und in diesem Zusammenhang EU-Mittel zur Finanzierung eingeworben. Vor dem Hintergrund der Erwartung weiter steigender Anläufe von Kreuzfahrtschiffen wird die Nutzung von Landstrom statt Schweröl somit einen erheblichen ökologischen Beitrag leisten können.

Der Technologiekonzern The Linde Group und die HPA haben vereinbart, die Nutzung von verflüssigtem Erdgas (Liquefied Natural Gas – LNG) als Kraftstoff im Hamburger Hafen voranzutreiben. Beide Unternehmen wollen damit den Einsatz von LNG als alternativen Kraftstoff sowohl für die Schifffahrt als auch für andere Anwendungen, wie beispielsweise Lkw, fördern. Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse könnten dann konkrete Infrastrukturprojekte wie beispielsweise eine LNG-Bunkeranlage im Hamburger Hafen begonnen werden.

Mit einer Personal-Fluktuationsrate von 4,76 % für das Jahr 2013 liegt die Hamburg Port Authority erneut unter dem Durchschnitt der Freien und Hansestadt Hamburg und ebenfalls unter der eigenen Quote des Vorjahres (5,06 %). Bei der Freien und Hansestadt Hamburg lag diese im Jahr 2012 bei 8,0 %.

4. MITARBEITER/-INNEN

Es ist der HPA 2013 erfolgreich gelungen, die Personalstrategie für das Unternehmen auszugestalten und zu implementieren. Mit der Personalstrategie der HPA wird Transparenz über die Ziele der HPA-Personalpolitik für die Führungskräfte und die Belegschaft geschaffen. Zudem ermöglicht der ständige Abgleich mit den Zielen der Personalstrategie die bestmögliche Allokation von Ressourcen, um die umfangreichen Personalthemen gemäß den Prioritäten der Personalstrategie zu bearbeiten. Hierdurch wird ein ganz erheblicher Mehrwert für die Attraktivität der HPA als Arbeitgeberin sowie für die Unterstützung des Managements erwartet.

Um die zukünftigen Herausforderungen, die sich aus dem demografischen Wandel ergeben, erfolgreich zu bewältigen, wurden im Geschäftsjahr 2013 weitere Schritte zur Professionalisierung des Recruitings und der Nachwuchssicherung vorgenommen. Im Recruiting wurde gemeinsam mit dem LSBG die Initiative „Bauingenieure für Hamburg“ weiter vorangetrieben. Ein wesentlicher Meilenstein war die Gründung eines Vereins und die Gewinnung weiterer Mitglieder (Hochschulen und Verbände) sowie der Aufbau einer Homepage.

Die Programme zur Nachwuchssicherung wurden verstetigt und ausgebaut. Neben der Ausbildung von Dualen Studenten, Trainees und Baureferendaren wurde auch ein Technischer Oberinspektor ausgebildet. Es wurden in diesem Jahr mehrere Entwicklungsprogramme für Potenzialträger durchgeführt. Erstmals wurde auch ein spezifisches Entwicklungsprogramm für Potenzialträger aus dem gewerblichen Bereich durchgeführt.

Die Personalarbeit wurde weiter professionalisiert. Interne Schnittstellen konnten optimiert werden und es wurde eine neue Aufbauorganisation der Personalabteilung entwickelt, die den internen Kunden eine gezieltere und umfängliche Beratung, mehr Transparenz und bessere Dienstleistungen bietet. Für die nächsten Jahre werden Maßnahmen aus der oben genannten Strategie abgeleitet, die eine besondere Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens haben.

Das Gesundheitsmanagement wurde weiter ausgebaut. Nach der Mitarbeiterbefragung im Jahr 2012 wurden die Ergebnisse in Analyseworkshops weiter vertieft und in zwei Betriebsversammlungen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vorgestellt. Darüber hinaus wurden in einem ersten Schritt ca. 25 % der Führungskräfte zum Thema „Gesund führen“ geschult. Für 2014 werden weitere Maßnahmen geplant (u. a. Gesundheitstage). Um das betriebliche Gesundheitsmanagement weiter zu verstetigen und zu professionalisieren, wurden die Aufgaben in einer neuen Einheit zusammengezogen.

Weiterhin wurde die Organisationsstruktur der Hamburg Port Authority optimiert. Dabei wurden die bisherigen Strukturveränderungen gefestigt und Feinjustierungen des Aufbaus und der Prozessstruktur durch begleitende Change-Maßnahmen unterstützt. Ziel dieser 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.

Um die verschiedenen Unternehmensbereiche in ihren Change-Prozessen zu unterstützen und die Akzeptanz bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu verbessern, wurden verstärkt interne Moderatoren und Change-Berater, die in den Vorjahren ausgebildet wurden, eingesetzt.

5. 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. Im April 2012 erging der Planfeststellungsbeschluss für die Fahrrinnenanpassung. Die sofortige Vollziehung wird jedoch derzeit durch eine anhängige Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig verhindert. In Bezug auf den Entscheidungszeitpunkt ist eine verbindliche Aussage nicht möglich. Mit Blick auf die Bedeutung dieses Vorhabens wird jedoch davon ausgegangen, dass das Verfahren so zügig wie möglich vorangetrieben wird.

Neben der Fahrrinnenanpassung muss die durch den Hafenentwicklungsplan 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, Zentral- und Osteuropa, Russland sowie 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 u. a. durch die Ansiedlung von Industrie und Value-Added-Logistik erfolgen. Dadurch besteht zusätzlich die Chance, mit der damit verbundenen Wertschöpfung diese Funktion als zweites Standbein neben dem Umschlag für den Hamburger Hafen weiter auszubauen.

Der Ausbau, aber auch bereits die Verteidigung der heutigen Marktpositionierung des Hamburger Standortes unter Berücksichtigung der prognostizierten Mengenentwicklungspotenziale, führen 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.

Die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind, nicht zuletzt mit Blick auf die aktuelle Krise in der Ukraine und den nach wie vor bestehenden Folgewirkungen aus der Finanzkrise, kaum verlässlich zu prognostizieren. Der Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2014 basiert auf der Grundlage einer stabilen Marktentwicklung und der Annahme, die Marktposition innerhalb der in unmittelbarer Nachbarschaft liegenden Nordrange-Häfen halten zu können.

Vor diesem Hintergrund führt diese Grundannahme zu der Erfordernis, dass die geplanten Ersatz- und Ausbaumaßnahmen sowie die Implementierung weiterer Hard- und Softwarekomponenten für den Ausbau der smartPort-Initiative im Hamburger Hafen mit unverminderter Intensität fortgeführt werden. Die hohe Belastung der zur Verfügung stehenden Infrastruktur wird weiterhin große Aufwendungen erforderlich werden lassen, um die Anlagen in einem bedarfsgerechten Zustand vorzuhalten. Unter Berücksichtigung dieser Eckdaten wird die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, unter Berücksichtigung der Kapitaleinlagen der Freien und Hansestadt Hamburg, im Planjahr 2014 keine signifikante Veränderung erfahren.

Der im Wirtschaftsplan ausgewiesene Jahresfehlbetrag für das Jahr 2014 von –151,9 Mio. EUR ist ausschließlich auf die städtische Refinanzierung öffentlicher Aufgaben über die Kapitalzuführung zurückzuführen. 2014 werden voraussichtlich 38,7 Mio. EUR mehr diesbezügliche Projektkosten durch Kapitalzuführungen finanziert. Im Geschäftsjahr 2014 wird von einer Gesamtleistung von 248,9 Mio. EUR ausgegangen, die insbesondere aufgrund der im Geschäftsjahr 2013 generierten periodenfremden Umsatzerlöse aus der Kaimauervermietung sowie im Geschäftsjahr 2014 erwarteten geringen projektorientierten Zuschüsse um 21,9 Mio. EUR unter dem Niveau von 2013 liegt. Investitionen sind in Höhe von 291,7 Mio. EUR geplant (davon 170,9 Mio. EUR bei der HPA aktivierungsfähig).

Die Finanzierung der Investitionen in die öffentliche Infrastruktur im Rahmen der allgemeinen Daseinsvorsorge erfolgt in Zukunft zu einem wesentlichen Teil über den öffentlichen Haushalt der FHH. Vor dem Hintergrund der geschilderten Entwicklungsprognose werden auch im kommenden Jahr sowohl die Beschäftigtenzahlen mit 1.905 sowie die Fluktuationsrate mit 4,5 % auf einem ähnlichen Niveau bleiben. Im Geschäftsjahr 2014 wird der Hamburg Port Authority die finale Tranche der HHLA-Mrd. zur Verfügung gestellt und der Kapitalrücklage zugeführt; dies führt zu einer Plan-Eigenkapitalquote von 50,7 %.

Risiko- und Chancenbericht

Das Management der Hamburg Port Authority berücksichtigt alle relevanten Risiken und Chancen, welche sich im Sinne des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ergeben können. Dies wird sichergestellt, indem ein Risiko- und Chancen-Management-System (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. Eine ständige Weiterentwicklung und Anpassung des Systems stellt sicher, dass die vielfältigen organisatorischen Änderungen der Hamburg Port Authority berücksichtigt werden.

Das Risikoportfolio der Hamburg Port Authority setzt sich aus verschiedenen Einzelrisiken zusammen, die sich in den Risikogruppen Marktentwicklungsrisiken, Umfeldrisiken, Finanzierungsrisiken, Technische Risiken mit Auswirkungen auf Dritte, Personalrisiken und Naturbedingte Risiken zusam-

menfassen lassen. Das Chancenportfolio der Hamburg Port Authority 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

Die globale Marktentwicklung kann von den einzelnen Häfen nicht beeinflusst werden. Nach der weltweiten Finanzkrise und der daraus resultierenden Wirtschaftskrise im Jahr 2009 haben sich nachhaltige Veränderungen bei der Einschätzung zukünftiger Marktentwicklungspotenziale ergeben. Demzufolge wurden in den letzten Jahren in kurzen Zeitabständen neue Prognosen erstellt, die tendenziell für die Zukunft moderate Wachstumsraten in Aussicht stellen. Das aktuelle Szenario geht davon aus, dass bis zum Jahr 2025 ein Marktpotenzial von 15,4 Mio. TEU und in 2030 ein Potenzial von 18,6 Mio. TEU vorhanden sein wird. Diese in Aussicht gestellten Wachstumspotenziale können vom Hamburger Hafen nur dann erreicht werden, wenn es gelingt, in den kommenden Jahren den konsequenten Ausbau und die Modernisierung des Hamburger Hafens voranzutreiben und die Qualitätsführerschaft bei der Entwicklung hocheffizienter logistischer Ablaufprozesse durch die Vernetzung der digitalen Datenströme (smartPORT) zu erreichen.

Mit Blick auf die Tatsache, dass vor der Krise in vielen Hafenstandorten Entscheidungen getroffen wurden, zusätzliche Hafenumschlagskapazitäten zu planen und auch zu bauen (z. B. Maasvlakte II), wird sich der Wettbewerb zwischen den Hafenstandorten grundsätzlich verschärfen.

Der Hamburger Hafen wird durch seine geografische Lage als östlichster Nordseehafen weiterhin seine Bedeutung als internationale Drehscheibe für den Warenverkehr in seinen „geborenen“ Hinterlandgebieten nicht verlieren, wenn die notwendigen Rahmenbedingungen zeitgerecht geschaffen werden können.

Die zu erwartende Entwicklung auf der Landseite durch neue Überkapazitäten ist auf der Wasserseite bei den operierenden Reedereien schon längst Realität. Die Reeder reagieren mit weiteren Zusammenschlüssen ihrer Gesellschaften, die mit der zurzeit in der kartellrechtlichen Genehmigungsphase befindlichen P3-Allianz ihren vorläufigen Höhepunkt gefunden hat. Der beabsichtigte Zusammenschluss der drei größten Reedereien weltweit (Maersk, MSC, CMA CGM) zeigt eindrucksvoll, mit welchen Schritten versucht wird, dem Problem der Überkapazität zu begegnen und die optimale Auslastung der riesigen Containerschiffe zu erreichen.

Ob und in welchem Umfang diese Kooperationen am Ende positive oder negative Effekte für den Hafenstandort Hamburg bedeuten, kann heute noch nicht seriös eingeschätzt werden. Nach dem derzeitigen Stand wird Hamburg unverändert mit drei Diensten wöchentlich angelaufen, wobei diese Aussage keine Aussage über die Umschlagsmengen erlaubt. Sicher ist, dass der Zusammenschluss zu einer größeren Marktkonzentration und damit auch zu einer größeren Marktmacht der beteiligten Reedereien führen wird.

Umfeldrisiken

Als Anstalt öffentlichen Rechts ist die Hamburg Port Authority von vielen exogenen Faktoren und Entscheidungen abhängig, die größtenteils nicht beeinflusst werden können. Dies betrifft das Zusammenspiel mit der Politik, der Hafenvirtschaft und den Einwohnern Hamburgs. Diese Einflüsse spiegeln sich in unterschiedlichsten Risiken wider. Insbesondere Risiken, die direkten Einfluss auf die Einnahme- oder Kostensituation der HPA haben, z. B. weil sie im Zusammenhang mit der Wettbewerbssituation des Hamburger Hafens stehen, sind hier bedeutend. Dies betrifft die Umsetzung von großen Infrastrukturprojekten, die Entwicklung von Hafenflächen sowie Veränderungen von Rohstoffpreisen.

Finanzierungsrisiken

Die Finanzierungssituation der Hamburg Port Authority wird im kommenden Jahr 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 hat im Haushaltsplan 2013/14 beschlossen, ab dem Jahr 2014 erneut Investitionsmittel für die Investitionen in die öffentliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Für den laufenden Betriebszuschuss, der im Zusammenhang mit den öffentlichen Aufgabenstellungen steht, ist es beabsichtigt, ab dem Jahr 2015 erneut Finanzmittel aus dem Haushalt zur Verfügung zu stellen.

Die gegenwärtig veranschlagten und in Aussicht gestellten Finanzierungsbeiträge stellen sicher, dass der laufende Betrieb und wesentliche Teile des geplanten Ausbaus in den kommenden Jahren planmäßig durchgeführt werden können. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, weitere private Finanzierungsquellen zu erschließen, die Ertragskraft zu steigern und/oder zeitliche Verschiebungen der Ausbauprojekte vorzunehmen.

Die Finanzierung der hafenfremden Aufgaben erfolgt über einen Zuschuss der Freien und Hansestadt Hamburg in einer Größenordnung von 18,0 Mio. EUR p. a.

Investitionen in die nutzerspezifische Infrastruktur, z. B. in Kaimauern oder schwimmende Anlagen, werden im Gegensatz zu den allgemeinen Aufgaben selbstständig kreditär finanziert. Die Refinanzierung erfolgt über eigene Einnahmen.

Zur Absicherung der Kalkulation erfolgt die Finanzierung langfristig. Die Darlehen werden zu festen Konditionen abgeschlossen oder durch die Anwendung von Zinssicherungsinstrumenten abgesichert. Zur weiteren Abdeckung des Zinsänderungsrisikos liegt der Kalkulationszins mit 4 % oberhalb der tatsächlich am Markt erzielten Konditionen.

Derivative Finanzinstrumente werden bei der Hamburg Port Authority ausschließlich für Sicherungszwecke im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit eingesetzt. Hierzu zählt insbesondere die Reduzierung des Zinsänderungsrisikos durch Einsatz von Zinsswaps.

Technische Risiken

Die technischen Risiken liegen insbesondere in der zeitgerechten Sicherstellung der Verfügbarkeit vorhandener Infrastrukturanlagen und im Bereitstellen neuer Infrastrukturanlagen, die für die zukünftigen Verkehrszahlen erforderlich sein werden. Insbesondere die Verkehrsträger Schiene und Straße werden aufgrund des stetig anwachsenden Verkehrsaufkommens stärker beansprucht. Dies führt zu einer höheren Abnutzung, wodurch unter Umständen frühzeitigere Instandsetzungsmaßnahmen notwendig sind. Nur durch ein optimales Instandhaltungsmanagement ist die Hamburg Port Authority in der Lage, diese Aufgaben zu bewältigen. Ebenso müssen Neubauvorhaben an der Verkehrsinfrastruktur zeitgerecht umgesetzt werden.

Personalrisiken

Die geringe außerplanmäßige Fluktuation des Personals macht deutlich, dass die Führungs- und damit die Unternehmenskultur in den letzten Jahren gefestigt und gestärkt werden konnte. Flankiert wurde dies auch durch die erfolgreiche Implementierung der Personalstrategie. Weiterhin bleibt dennoch das Risiko bestehen, die zeit- und bedarfsgerechte Rekrutierung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im schwierigen Tarifumfeld der Hamburg Port Authority sicherzustellen. Dieses Risiko wird mit steigenden Leistungsanforderungen und der Verschärfung des demografischen Wandels tendenziell 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 Fahrinnenanpassung 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. Die Sedimentation weist eine hohe Schwankungsbreite auf; sie unterliegt vielerlei Faktoren und kann nur sehr begrenzt beeinflusst werden. So waren im Jahr 2012 die Baggerbedarfe infolge des geringen Oberwassers der Elbe sehr hoch, dagegen bestanden in der zweiten Hälfte des Jahres 2013 aufgrund des Junihochwassers nur sehr geringe Baggerbedarfe.

Die immer noch vorhandene Schadstoffbelastung der Elbesedimente stellt eine besondere Herausforderung für Hamburg dar. Gemeinsam mit der BSU betreibt die Hamburg Port Authority das Projekt ELSA (Schadstoffsanierung Elbesedimente), mit dem Maßnahmen zur Sanierung im Einzugsgebiet der Elbe unterstützt werden. Bisher wurde eine Vielzahl von Studien finanziert, auf deren Grundlage die Flussgebietsgemeinschaft Elbe ein wegweisendes, flussgebietsweites Sedimentmanagementkonzept entwickelt.

Im Jahr 2012 wurden die mit der BSU vereinbarten Rahmenbedingungen für die Umlagerung von Elbesedimenten auf Hamburger Gebiet fortgeschrieben. Aufgrund kritischer gewässerökologischer Situationen, z. B. einem niedrigen Sauerstoffgehalt des Wassers, sehen die Bedingungen in den Sommermonaten jedoch nur eingeschränkte Handlungsoptionen für die Wassertiefenunterhaltung vor. Im Juni 2013 hat die Landesregierung Schleswig-Holstein das Einvernehmen verlängert, Sedimente aus der Bundeswasserstraße Elbe im Hamburger Bereich in die Nordsee zur Tonne E3 verbringen zu können.

Um eine dauerhaft tragfähige, längerfristige Lösung zu entwickeln, hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord zusammen mit der Hamburg Port Authority sowie den Wasser- und Schifffahrtsämtern Hamburg und Cuxhaven die Bundesanstalt für Gewässerkunde beauftragt, eine Systemstudie Sedimentmanagement Tideelbe mit dem Schwerpunkt Feinsedimente zu erstellen, die jetzt abgeschlossen wird. Mit der Studie werden Empfehlungen für ein adaptives, flexibles und umweltverträgliches Sedimentmanagement mit möglichen Verbringbereichen für die gebaggerten Sedimente vorgelegt. Betrachtungsraum ist die tidebeeinflusste Elbe bis in die Nordsee. Die Umweltverwaltungen der Länder wurden an der Erstellung der Studie beteiligt. So wird eine Verknüpfung mit dem Sedimentmanagement von der Flussgebietsgemeinschaft Elbe und der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE) sowie dem Integrierten Bewirtschaftungsplan Tideelbe gewährleistet.

Auf der Grundlage dieser Entwicklungen arbeiten die Hamburg Port Authority und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) an der Fortschreibung des bestehenden Sedimentmanagementkonzepts. Um ein tragfähiges Konzept zu erhalten, sollen im Rahmen eines Forums „Strombau- und Sedimentmanagement Tideelbe“ die Meinungen und Ideen betroffener Akteure in Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg eingeholt werden. Aufgabe soll es sein, eine tragfähige Basis für ein zukünftiges Sedimentmanagementkonzept zu schaffen und dabei auch strombauliche und schadstoffbezogene Aspekte zu diskutieren.

Weiterhin erfolgen in Anbetracht der begrenzten Kapazitäten in der Landbehandlung Planungen für eine weitere Landdeponie zur Aufnahme höher belasteter Sedimente. Für die großen im Gewässer umzulagernden Mengen mit geringer Schadstoffbelastung stellt dies keine Lösung dar.

Gesamtbild der Risikolage

Die im abgelaufenen Geschäftsjahr durchgeführten Risikoinventuren führten zu keinen bedeutenden Änderungen hinsichtlich der Einschätzung der Risikolage. Die Risiken zur Finanzierung der HPA sowie die naturbedingten Risiken hinsichtlich der Sedimentation stellen die wesentlichen Risiken dar. Ein Eintritt des Finanzierungsrisikos würde bedeuten, dass ein Teil der wichtigen Projekte wie z. B. Infrastrukturprojekte, Verbesserung der Hinterlandanbindung oder Instandhaltungsmaßnahmen nicht durchgeführt werden könnten. Die naturbedingten Risiken könnten im schlimmsten Fall zu Einschränkungen des Schiffsverkehrs, insbesondere bei großen Containerschiffen, im Hafen führen. Durch diese Risiken könnten Einnahmeverluste für die HPA in Bezug auf Mieten, Hafengeld und Hafentaxen entstehen. Außerdem könnte die Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens nachhaltig geschädigt werden, sodass sich die Einnahmesituation für die HPA strukturell verschlechtern würde. Unternehmensgefährdende Risiken im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Hamburg Port Authority sind nicht ersichtlich.

6. NACHTRAGSBERICHT

Die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg hat am 27. Februar 2014 den Bau eines dritten Kreuzfahrtterminals am Kronprinzkai auf Teilflächen des Central Terminal Steinwerder im mittleren Freihafen beschlossen.

Darüber hinaus sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen wir einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Hamburg Port Authority erwarten.

Hamburg, 14. März 2014

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Wolfgang Hurtienne
Geschäftsführer

ZAHLEN

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Gewinn-und-Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013, Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

in EUR	2013	2012
1. Umsatzerlöse	280.680.206,55	156.976.795,45
2. Verminderung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen	-94.987.567,19	0,00
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	14.639.232,88	14.191.057,61
4. Sonstige betriebliche Erträge	78.977.895,81	72.487.134,92
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	11.226.118,22	12.368.901,69
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	128.072.504,28	132.000.434,73
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	85.102.194,66	82.040.306,02
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung EUR 3.564.134,41 (Vorjahr: EUR 1.944.509,24)	20.148.111,72	17.831.709,49
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	46.415.021,46	43.465.874,65
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	52.324.007,18	46.090.682,26
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus der Freien und Hansestadt Hamburg EUR 2.206,30 (Vorjahr: EUR 11.897,39)	7.486.238,22	7.454.732,30
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	23.317.134,32	19.639.438,73
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-79.809.085,57	-102.327.627,29
12. Außerordentliche Erträge	1.587.180,60	1.587.180,60
13. Außerordentliche Aufwendungen	1.970.415,66	2.515.007,32
14. Außerordentliches Ergebnis	-383.235,06	-927.826,72
15. Sonstige Steuern	6.392.301,37	5.109.735,79
16. Jahresfehlbetrag	-86.584.622,00	-108.365.189,80
17. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-26.041.869,02	-32.429.679,22
18. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	112.626.491,02	114.753.000,00
19. Bilanzverlust	0,00	-26.041.869,02

Bilanz

Bilanz zum 31. Dezember 2013, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

Aktiva	31.12.2013	31.12.2012
in EUR		
A Anlagevermögen		
I Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	21.740.532,95	18.821.592,69
2. Geleistete Anzahlungen	7.108.493,79	4.983.443,54
	28.849.026,74	23.805.036,23
II Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	998.503.326,56	823.029.959,47
2. Technische Anlagen und Maschinen	293.366.607,74	270.369.637,88
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	21.429.289,20	22.358.468,24
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	171.349.897,15	122.596.200,07
	1.484.649.120,65	1.238.354.265,66
III Finanzanlagen		
Beteiligungen	16.453,00	16.453,00
	1.513.514.600,39	1.262.175.754,89
B Umlaufvermögen		
I Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.929.908,17	2.583.384,75
2. Fertige Erzeugnisse	0,00	94.987.567,19
	2.929.908,17	97.570.951,94
II Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.107.626,64	7.955.075,20
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	204.400.026,02	112.687.324,58
3. Sonstige Vermögensgegenstände	5.795.972,43	5.306.416,36
	219.303.625,09	125.948.816,14
III Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	99.116.682,63	55.990,08
	321.350.215,89	223.575.758,16
C Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	615.919,47	264.384,00
	1.835.480.735,75	1.486.015.897,05

Passiva	31.12.2013	31.12.2012
in EUR		
A Eigenkapital		
I Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II Kapitalrücklage	867.155.838,65	560.419.352,28
III Bilanzverlust	0,00	-26.041.869,02
	1.017.155.838,65	684.377.483,26
B Sonderposten aus Investitionszuschüssen		
Sonderposten aus Investitionszuschüssen	283.323.114,17	280.494.129,71
C Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	144.231.433,23	127.345.492,57
2. Steuerrückstellungen	450.000,00	0,00
3. Sonstige Rückstellungen	124.826.039,39	126.471.284,12
	269.507.472,62	253.816.776,69
D Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	227.803.738,85	205.850.616,03
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.168.628,28	19.632.959,23
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	1.003.446,27	5.468.725,25
4. Sonstige Verbindlichkeiten	17.983.736,02	31.688.740,94
	261.959.549,42	262.641.041,45
E Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	3.534.760,89	4.686.465,94
	1.835.480.735,75	1.486.015.897,05

ZAHLEN

Anlagenspiegel

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2013 – Handelsrecht, Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

in EUR	Anschaffungs- oder Herstellkosten				Stand 31.12.2013
	Stand 01.01.2013	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	34.577.228,62	6.805.135,18	0,00	3.739.534,91	45.121.898,71
2. Geleistete Anzahlungen	4.983.443,54	5.799.477,06	0,00	-3.674.426,81	7.108.493,79
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	39.560.672,16	12.604.612,24	0,00	65.108,10	52.230.392,50
II Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	854.990.062,25	167.834.288,10	7.510.258,89	14.604.520,15	1.029.918.611,61
2. Technische Anlagen und Maschinen	440.399.582,59	43.028.588,52	2.201.513,24	8.294.807,41	489.521.465,28
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	47.825.436,83	2.785.966,32	1.707.804,01	1.695.465,63	50.599.064,77
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	122.596.200,07	73.616.061,78	202.463,41	-24.659.901,29	171.349.897,15
Summe Sachanlagen	1.465.811.281,74	287.264.904,72	11.622.039,55	-65.108,10	1.741.389.038,81
III Finanzanlagen					
Beteiligungen	16.453,00	0,00	0,00	0,00	16.453,00
Summe Finanzanlagen	16.453,00	0,00	0,00	0,00	16.453,00
Summe Anlagevermögen	1.505.388.406,90	299.869.516,96	11.622.039,55	0,00	1.793.635.884,31

Stand 01.01.2013	laufendes Geschäftsjahr	Abschreibungen		Stand 31.12.2013	Buchwert 31.12.2013	Buchwert 31.12.2012
		Abgänge	Umbuchungen			
15.755.635,93	7.625.729,83	0,00	0,00	23.381.365,76	21.740.532,95	18.821.592,69
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.108.493,79	4.983.443,54
15.755.635,93	7.625.729,83	0,00	0,00	23.381.365,76	28.849.026,74	23.805.036,23
31.960.102,78	6.098.043,00	6.641.419,00	-1.441,73	31.415.285,05	998.503.326,56	823.029.959,47
170.029.944,71	27.302.388,83	1.178.917,73	1.441,73	196.154.857,54	293.366.607,74	270.369.637,88
25.466.968,59	5.388.859,80	1.686.052,82	0,00	29.169.775,57	21.429.289,20	22.358.468,24
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	171.349.897,15	122.596.200,07
227.457.016,08	38.789.291,63	9.506.389,55	0,00	256.739.918,16	1.484.649.120,65	1.238.354.265,66
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16.453,00	16.453,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16.453,00	16.453,00
243.212.652,01	46.415.021,46	9.506.389,55	0,00	280.121.283,92	1.513.514.600,39	1.262.175.754,89

SONSTIGE ANGABEN

Anhang

Anhang zum Jahresabschluss der Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2013

1. GRUNDLAGEN

Der Jahresabschluss der Hamburg Port Authority (HPA), Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, wurde gemäß § 13 Abs. 2 des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority (HPAG) aufgestellt. Die Aufstellung erfolgte nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften, soweit die weiteren Vorschriften des HPAG einer Anwendung der handelsrechtlichen Vorschriften nicht entgegenstehen.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Das Geschäftsjahr der HPA entspricht dem Kalenderjahr.

2. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

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

Sachanlagen werden grundsätzlich zu Anschaffungs- und Herstellungskosten und, sofern sie der Abnutzung unterliegen, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen bewertet. Die Nutzungsdauern liegen zwischen 3 (Hardware) und 75 Jahren (Eisenbahnbrücken aus Stahl). Bei voraussichtlich andauernden Wertminderungen werden außerplanmäßig Abschreibungen vorgenommen.

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

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

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

Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten bewertet.

Die unter den **Vorräten** ausgewiesenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden zu Anschaffungskosten oder dem niedrigeren Tageswerten (Niederstwert) bewertet.

Forderungen und **sonstige Vermögensgegenstände** werden mit dem Nominalwert bzw. zum Barwert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

Liquide Mittel sind zum Nennwert bewertet worden.

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

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

Sonstige Rückstellungen werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags passiviert. Die Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläen sind nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet worden. Die Aufstockungsbeträge der Altersteilzeitvereinbarungen haben Abfindungscharakter.

Bei Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt und eine Abzinsung auf den Bilanzstichtag vorgenommen. Als Abzinsungssätze werden die den Restlaufzeiten der Rückstellungen entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre verwendet, wie sie von der Deutschen Bundesbank gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung monatlich ermittelt und bekannt gegeben werden.

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

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

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

3. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

Anlagevermögen

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

Die Finanzanlagen beinhalten die Beteiligung an der Polder – Seehäfen – Harburg GmbH, Hamburg, mit einem Beteiligungsansatz von 9 TEUR. Die Beteiligung der HPA beträgt rund 9 % des Eigenkapitals von 102 TEUR, der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2012/13 hat 3 TEUR betragen.

Vorräte

Die im Vorjahr als fertige Erzeugnisse aufgeführten, zum Zwecke der Vermietung hergestellten Kaimauerneubauten wurden nach Unterzeichnung der Verträge vollständig als Bestandsveränderung ausgebucht.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2013	31.12.2012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.108	7.955
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und vbU	204.400	112.687
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	178.653	96.234
Sonstige Vermögensgegenstände	5.796	5.306
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	133	151
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	219.304	125.948
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	178.786	96.385

Der Bilanzposten Forderungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen enthält mit 104.357 TEUR (im Vorjahr 15.164 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie mit 100.043 TEUR (im Vorjahr 97.523 TEUR) sonstige Forderungen. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen sind 95.477 TEUR (im Vorjahr 0 TEUR) abgezinste Forderungen aus der langfristigen Vermietung von vier Kaimauern enthalten.

Eigenkapital

in TEUR	31.12.2013	31.12.2012
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	867.156	560.419
davon Kapitaleinlage	419.572	79.690
davon Kapitalentnahme	-112.836	-114.753
Bilanzverlust	0	-26.042
davon aus Jahresergebnis	-86.585	-108.365
davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	112.626	114.753
Eigenkapital	1.017.156	684.377

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 249.400 TEUR.

Aus der Kapitalrücklage sind 112.626 TEUR für laufende Aufwendungen entnommen worden, wobei 67.600 TEUR für Projekte und 45.026 TEUR für Instandhaltungen bestimmt waren.

Sonderposten für Investitionszuschüsse

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

Rückstellungen

in TEUR	31.12.2013	31.12.2012
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	144.231	127.345
Steuerrückstellungen	450	0
Rückstellungen für den Personalbereich	14.712	15.775
Andere sonstige Rückstellungen	110.114	110.697
davon für ausstehende Rechnungen	30.066	23.844
davon für Stiftung Lebensraum Elbe	9.142	10.467
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	3.686	5.059
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	36.713	35.430
davon für Instandhaltungsbaggerungen	500	6.080
davon für Risikovorsorge Hamburger Aluminium Werke	5.000	5.000
davon für Kampfmittelräumung	3.565	3.457
davon Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	18.679	17.289
Gesamtbetrag der Rückstellungen	269.507	253.817

Für die Pensionsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Dabei wurde ein Zinssatz von 4,88 % sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0 % zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0 % für Arbeiter/Angestellte und 2,0 % für Beamte. Es wurden die Sterbetafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz lt. Bundesbank angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

Durch die Umstellung der Bewertung der Pensionsrückstellungen und Beihilfen nach BilMoG und der FHH-weiten Umstellung der Berechnung auf die Anwartschaftsbarwertmethode ergab sich im Jahr 2010 ein zusätzlicher einmaliger Rückstellungsbetrag in Höhe von 26.098 TEUR für Pensionsrückstellungen und 3.459 TEUR für Beihilfen. Von der Übergangsregelung gemäß Art. 67 Abs. 1 EGHGB wurde Gebrauch gemacht und von diesem Betrag jährlich ein Fünftel den Pensionsrückstellungen in Höhe von 1.740 TEUR und 230 TEUR den Beihilfen zugeführt. Die Zuführung wird in der Gewinn- und Verlust-Rechnung als außerordentlicher Aufwand gezeigt. Der noch nicht in der Bilanz ausgewiesene Betrag aus der Erstanwendung in Höhe von nunmehr 19.138 TEUR wird für Pensionsrückstellungen und 2.536 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 % der Hafengeldeinnahmen (Hafengeld und Liegegeld) des Vorjahres zu zahlen. Diese Verpflichtung endet, wenn der Stiftung nach diesem Gesetz insgesamt 40 Mio. EUR zugewendet worden sind; nach Berechnung der HPA wird dies voraussichtlich im Jahr 2020 sein.

Aufgrund von Eingriffen in die Natur, die durch laufende Projekte der HPA verursacht wurden, ist gemäß dem Hamburgischen Naturschutzgesetz eine Rückstellung für **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen** gebildet worden (3.686 TEUR).

Die Rückstellung für **Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut** beinhaltet einen langfristigen Anteil für die Nachsorgeverpflichtungen der Schlickdeponien der HPA (21.713 TEUR).

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

IV

Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2013	31.12.2012
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	227.804	205.851
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	14.460	13.546
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	157.006	140.865
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.169	19.633
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	15.169	19.633
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen	1.003	5.469
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	1.003	5.469
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	17.984	31.689
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	11.887	25.578
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	42	55
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	261.960	262.641
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	42.519	64.226
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	157.048	140.920

Der Bilanzposten Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen enthält mit 0 TEUR (im Vorjahr 4.992 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten sowie mit 1.003 TEUR (im Vorjahr 477 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Es bestehen keine durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besicherten Verbindlichkeiten.

V

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in TEUR	31.12.2013	31.12.2012
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	27.048	26.279
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	6.515	6.510
Bestellobligos	203.310	221.617
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	74.591	76.711
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	304.949	324.607

4. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

VI

Gliederung der Umsatzerlöse

in TEUR	2013	2012
Mieterlöse Flächen	63.059	59.280
Mieterlöse Kaimauern	17.026	11.903
Sonstige Mieterlöse	6.049	5.063
Gesamtmieterlöse	86.134	76.246
Hafengeld (inkl. sonstiger Erlöse aus Hafenbetrieb)	48.425	47.714
Hafenbahnerlöse	19.164	19.101
Elbtunnelentgelte	99	129
Gebühren	3.395	4.173
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	12.177	9.614
Periodenfremde Umsatzerlöse	111.286	0
Summe der Umsatzerlöse	280.680	156.977

Mieterlöse Kaimauern

Die Mieterlöse für Kaimauern in Höhe von 17.026 TEUR (im Vorjahr 11.903 TEUR) enthalten neben echten laufenden Mieten für Kaimauern von 12.207 TEUR (im Vorjahr 11.903 TEUR) erstmals eine Unterposition für „Zinsen/Marge Kaimauern“ in Höhe von 4.818 TEUR. Diese beinhaltet die lineare Verteilung der Gewinnmarge aus der Vermietung von vier Kaimauern mit Übergang des wirtschaftlichen Eigentums auf den Mieter über die Vertragslaufzeiten sowie die Aufzinsungsbeträge der daraus resultierenden Forderungen. Bei dem Ausweis der Aufzinsungsbeträge unter den Umsatzerlösen handelt es sich um ein Wahlrecht, das die HPA aus Gründen der übersichtlicheren Darstellung ausgeübt hat.

Periodenfremde Umsatzerlöse

Die Position „**Periodenfremde Umsatzerlöse**“ mit 111.286 TEUR (Vorjahr: 1.081 TEUR) wurde bis zum Vorjahr als „Periodenfremde Erträge“ in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Sie beinhaltet im Wesentlichen Erlöse aus der Nachbelastung von Mieten mit 4.284 TEUR, die abgezinsten Forderungen von vier Kaimauern mit 94.988 TEUR, die aus dem Abschluss von vier Nachträgen zu Mietverträgen resultieren und den Übergang des wirtschaftlichen Eigentums auf den Mieter nach sich ziehen, sowie deren Aufzinsungsbeträge für die Zeiten seit Übergabe der Kaimauern bis zum 31. Dezember 2012.

Auflösung/Einstellung Sonderposten für Investitionszuschüsse

Im Geschäftsjahr wurden 26.242 TEUR (im Vorjahr 26.629 TEUR) dem Sonderposten für Investitionszuschüsse zugeführt, während ertragswirksam 23.413 TEUR (im Vorjahr 24.770 TEUR) aufgelöst wurden.

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Die **periodenfremden Erträge** betragen im Geschäftsjahr 4.957 TEUR (im Vorjahr 3.767 TEUR) und betreffen die Auflösung von Rückstellungen. Bis zum Vorjahr wurden Umsatzerlöse aus Vorperioden (in 2012 1.081 TEUR) als „Periodenfremde Erträge“ in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Diese wurden 2013 als „Periodenfremde Umsatzerlöse“ in die Umsatzerlöse umgegliedert; der Vorjahresausweis ist nicht angepasst worden.

Die **periodenfremden Aufwendungen** belaufen sich auf 15.064 TEUR (im Vorjahr 107 TEUR), davon betreffen 4.638 TEUR die Ausbuchung einer uneinbringlichen Forderung gegen die FHH aus der Eröffnungsbilanz 2005 sowie 10.339 TEUR die Anpassung der Pensionsausgleichsforderungen gegen die FHH, resultierend aus der versicherungsmathematischen Neuberechnung des Ausgleichsanspruchs.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die **Zinserträge** beinhalten im Wesentlichen Erträge für die Aufzinsung langfristiger Forderungen in Höhe von 7.182 TEUR (im Vorjahr 7.104 TEUR).

Die Position **Zinsaufwendungen** enthält mit 14.386 TEUR (im Vorjahr 11.964 TEUR) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Außerordentlicher Ertrag, außerordentlicher Aufwand

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

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

5. SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Mitarbeiter

Die HPA beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1.808 Mitarbeiter (im Vorjahr 1.780). Es handelt sich hierbei um 181 Beamte (im Vorjahr 183) und 1.627 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr 1.597). Von den Mitarbeitern sind 144 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr 114).

Derivative Finanzinstrumente

Zur langfristigen Zinssicherung von zwei Darlehen wurde über die gesamte Summe und Laufzeit ein Zinsswap abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2013 ermittelte Zeitwert der Zinsswaps beträgt –12.203 TEUR sowie –491 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 2013 beträgt 59.038 TEUR bzw. 19.660 TEUR; die Höhe der aus dem Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 2.715 TEUR bzw. 369 TEUR.

Honorar des Abschlussprüfers

Das vom Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2013 berechnete Gesamthonorar beläuft sich auf 87 TEUR und betrifft Abschlussprüfungsleistungen für 2013 in Höhe von 60 TEUR sowie andere Bestätigungsleistungen in Höhe von 15 TEUR. Weitere 13 TEUR entfallen auf sonstige Leistungen.

Aufsichtsrat

Frank Horch	Aufsichtsratsvorsitzender Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Jens Lattmann	Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Staatsrat der Finanzbehörde
Herrmann Ebel Jana Schiedek	Vorstandsvorsitzender der Hansa Treuhand Holding AG Senatorin, Behörde für Justiz und Gleichstellung berufen zum 10.12.2013
Christine Beine	Stellv. Geschäftsführerin, Handelskammer Hamburg berufen zum 10.12.2013
Rolf Kirchfeld Dr. Horst-Michael Pelikahn	Ehem. Vorstandsmitglied der Vereins- und Westbank AG, Hamburg Staatsrat der Behörde für Wissenschaft und Forschung ausgeschieden am 3.10.2013
Claudia Schick	Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority ausgeschieden am 3.10.2013
Rolf Schuberth	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority ausgeschieden am 3.10.2013
Burghardt Madsen	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority ausgeschieden am 3.10.2013
Ralf Surm	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority ab 4.10.2013
Silvia Nitsche-Martens	Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority ab 4.10.2013
Stefan Rechter	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority ab 4.10.2013

Es besteht ein Finanz- und Personalausschuss.

Geschäftsführung (hauptberuflich)

Herr Jens Meier Vorsitzender der Geschäftsführung
Herr Wolfgang Hurtienne

Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 3 TEUR gezahlt. Die Bezüge der Geschäftsführung betragen insgesamt 472 TEUR. Hiervon sind 352 TEUR eine fixe und 120 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente.

VII

Bezüge der Geschäftsführung

in TEUR	Meier	Hurtienne
Fixe Komponente	240	112
davon Dienstwagen	15	11
Variable Komponente	75	45
Gesamtbezüge der Geschäftsführung	315	157

Die variable Komponente beinhaltet jeweils ausschließlich Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung.

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 5. Dezember 2013 erklärt, dass die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodexes (HCGK), die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 bis 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte), eingehalten werden. Von folgenden Punkten wurde abgewichen:

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

5.4.5 Falls ein Mitglied des Aufsichtsrates in einem Geschäftsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrates persönlich teilgenommen hat, soll dies im Bericht des Aufsichtsrates und in der Entsprechenserklärung zum HCGK vermerkt werden. Abweichung: Ein Mitglied des Aufsichtsrates hat an weniger als der Hälfte der Sitzungen persönlich teilgenommen.

Der Jahresabschluss, der Lagebericht sowie die Entsprechenserklärung werden unter <http://www.hamburg-port-authority.de/presse/broschueren-und-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 14. März 2014

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Wolfgang Hurtienne
Geschäftsführer

SONSTIGE ANGABEN

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung 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 2013 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 14. März 2014

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Dietterle)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Kannen)
Wirtschaftsprüfer

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.



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

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

www.hamburg-port-authority.de

KONZEPT + GESTALTUNG

opus 5 hamburg gmbh

DRUCK

Hartung Druck + Medien GmbH

© Hamburg Port Authority, 08/14



ZAHLEN UND FAKTEN

97% 41,5 Mio.

der HPA-Anlagen werden mit Ökostrom versorgt. Im Vorjahr lag der Wert noch bei 92,5%.

Tonnen Güter und 2,095 Mio. Standardcontainer (TEU) rollten 2013 über die Gleise der Hafenbahn.

376.133

Klicks bei Hafen TV bis 2013.

60%

Rohstoffeinsparungen wurden durch ein neues Konzept für den Bau von recycelbaren Straßen bei der Erneuerung eines 10.000 Quadratmeter großen Straßenabschnitts der Haupthafenroute am Veddel Damms erzielt.

1.000

65.500 kWh

und mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beteiligten sich an der Befragung zum Gesundheitsmanagement.

beträgt die CO₂-neutrale Eigenstromerzeugung der Fotovoltaikanlage auf Neuwerk.