

WIR MACHEN

HAFEN

Inhalt

04 Fakten

06 Berichte

06 Bericht des Aufsichtsrates

08 Lagebericht

24 Zahlen

24 Gewinn-und-Verlust-Rechnung

26 Bilanz

28 Anlagenspiegel

30 Sonstige Angaben

30 Anhang

38 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

42 Hamburger Corporate Governance Kodex

44 Impressum

275 
Liegeplätze für
Seeschiffe



43 km
Kaimauern



Rund 150 Eisenbahnunternehmen operieren
auf dem Hafennetz – das ist
Weltrekord



Täglich 200 Güterzüge
mit 5.500 Waggons



Deutschlands
zweitgrößter Binnenhafen


7.083
Hektar groß



Direkt und indirekt
156.000
Arbeitsplätze
in der Metropolregion Hamburg*



Größter Eisenbahnhof
Europas
mit rund 300 Schienenkilometern



Drittgrößter
europäischer Seehafen

119
Brücken



12 km
Strand



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

142 km
Straßennetz



BERICHTE

Bericht des Aufsichtsrates

Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2018 fanden vier Aufsichtsratssitzungen statt. Der Aufsichtsrat hat dabei die Geschäftsführung gemäß der ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben überwacht. Die Geschäftsführung hat den Aufsichtsrat regelmäßig über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens einschließlich der Risikolage und des Chancen- und Risikomanagements der Hamburg Port Authority AöR umfassend informiert. Über alle für die Gesellschaft wesentlichen Vorgänge ist der Aufsichtsrat jeweils zeitnah und umfassend informiert worden. Aufsichtsrat und Geschäftsführung haben gemeinsam wichtige geschäftspolitische und strategische Fragestellungen der Hamburg Port Authority AöR erörtert. Anhand regelmäßiger schriftlicher und mündlicher Berichte der Geschäftsführung hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung und die Geschäftsentwicklung der Hamburg Port Authority AöR fortlaufend und sorgfältig überwacht. Der Finanz- und Personalausschuss hat sich in seinen vier Sitzungen insbesondere mit den von der Geschäftsführung vorgelegten finanzwirtschaftlichen und personalrelevanten Themen intensiv befasst und die Ergebnisse und Empfehlungen in den Aufsichtsratssitzungen vorgetragen.

Jahresabschluss

Die in der Aufsichtsratssitzung vom 4. Juli 2018 zum Abschlussprüfer bestellte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ebner Stolz GmbH & Co. KG, Hamburg, hat den Jahresabschluss des Geschäftsjahres 2018 der Hamburg Port Authority AöR, den Lagebericht sowie den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht geprüft. Die Abschlussprüfer bestätigten, dass Jahresabschluss, Lagebericht, Konzernabschluss und Konzernlagebericht dem Gesetz und der Satzung entsprechen und haben diese mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Nach umfassender Vorprüfung der Abschlüsse und Berichte in seiner Sitzung am 22. Mai 2019 hat der Finanz- und Personalausschuss keine Einwendungen erhoben und dem Aufsichtsrat die Beschlussempfehlung hinsichtlich Feststellung des Jahresabschlusses, Billigung des Konzernabschlusses sowie Genehmigung des Lageberichts und des Konzernlageberichtes gegeben.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 24. Juni 2019 selbst mit dem Jahresabschluss, dem Lagebericht, dem Konzernabschluss, dem Konzernlagebericht sowie dem Vorschlag für die Verwendung des Jahresergebnisses eingehend befasst. Der Abschlussprüfer hat an der Sitzung des Aufsichtsrates am 24. Juni 2019 teilgenommen, erläuterte die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hat keine Einwendungen erhoben und empfiehlt dem Anstaltsträger die Feststellung des Jahresabschlusses, die Genehmigung des Lageberichtes, den Ergebnisvortrag auf neue Rechnung sowie Genehmigung bzw. Billigung von Konzernlagebericht und Konzernabschluss.

Personalia

Im Geschäftsjahr 2018 ist Herr Senator a.D. Frank Horch aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Als neues Mitglied wurde Herr Senator Michael Westhagemann berufen, der auch den Vorsitz des Aufsichtsrates übernommen hat.

Dank für das große Engagement

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

Hamburg, 24. Juni 2019

Michael Westhagemann
Aufsichtsratsvorsitzender

BERICHTE

LAGEBERICHT

Lagebericht der Hamburg Port Authority AöR für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018

1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 GESCHÄFTSMODELL

Die Hamburg Port Authority AöR (HPA) betreibt seit 2005 ein zukunftsorientiertes Hafenmanagement aus einer Hand und ist überall dort aktiv, wo es um Effizienz, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur im Hamburger Hafen geht. Den sich ständig verändernden Rahmenbedingungen des Hafens begegnet die HPA mit intelligenten und innovativen Lösungen.

Die HPA ist verantwortlich für die effiziente, ressourcenschonende und nachhaltige Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen und ist Ansprechpartner für alle Fragen hinsichtlich der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, der Hafenanlagen und des Immobilienmanagements im Hafen. Zudem verfolgt sie im Rahmen des globalen Megatrends der Digitalisierung die Entwicklungsmöglichkeiten, die sich aus diesen neuen Technologien ergeben. Die HPA initiiert und koordiniert das Zusammenspiel wichtiger Stakeholder der Hafenwirtschaft und der IT-Branche. Sie vermarktet spezielles, hafenspezifisches Fachwissen und nimmt zudem die hamburgischen Hafeninteressen auf nationaler und internationaler Ebene wahr.

Mit der Gründung der Tochtergesellschaften Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) und CGH Terminaleigentumsgesellschaft mbH Hamburg (TEG) wurden die Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Entwicklung des Kreuzfahrtgeschäfts in Hamburg geschaffen. Das ganzheitliche Flottenmanagement für die Freie und Hansestadt Hamburg wird von der HPA-Tochtergesellschaft Flotte Hamburg GmbH & Co. KG (FLH) erfolgreich wahrgenommen.

1.2 ZIELE UND STRATEGIEN

Die HPA hat im Jahr 2018 ihre strategische Ausrichtung konsequent weiterentwickelt, um den sich stetig verändernden Aufgaben und Rahmenbedingungen aktiv zu begegnen.

Im Fokus der strategischen Aktivitäten standen die Modernisierung der Hafeninfrastuktur, die Optimierung der Verkehrsströme sowie die Stärkung der Wertschöpfung im Hafen. Darüber hinaus bildeten insbesondere die Sicherstellung finanzieller Transparenz, die Wirtschaftlichkeit und der Anspruch nach Grundsätzen ökonomischer, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit zu agieren ein wesentliches strategisches Handlungsfeld. Ausgehend von der abgeschlossenen internen Umstrukturierung mit Ziel, Aufgaben und Prozesse transparenter zu gestalten, wurden weitere zentrale Schritte zur Stärkung der Geschäftsprozesse und Geschäftsmodelle unternommen. So wurde ein Projekt zur Optimierung der strategischen Finanzplanung erfolgreich umgesetzt und für alle Bereiche Spitzenkennzahlen als zentrale Steuerungsgrößen entwickelt.

Im Rahmen der Evaluation der Unternehmensstrategie wurde ein Prozess für die Entwicklung einer übergeordneten Vision und Mission für die HPA begonnen, der im Jahr 2019 fortgeführt wird.

1.3 STEUERUNGSSYSTEME

Die Steuerung des Unternehmens erfolgt über ein integriertes Planungs- und Steuerungssystem. Dies umfasst insbesondere ein unternehmensweites Berichtswesen durch das Controlling sowie ein Risikomanagementsystem. Ein im Jahr 2018 eingeführtes Maßnahmencontrolling (MCO) ergänzt die bereits vorhandenen Steuerungssysteme.

Das Controlling umfasst dabei alle Geschäftsfelder der HPA. Es werden quartalsweise Berichte mit Hochrechnungen für das laufende Geschäftsjahr für alle Sparten erstellt. Darüber hinaus erfolgt jährlich die Aufstellung eines Wirtschaftsplans für das jeweils kommende Jahr sowie die Erarbeitung der mittelfristigen Finanzplanung der nächsten fünf Geschäftsjahre.

Die Liquidität der HPA wird anhand eines monatlichen Liquiditätsmanagementberichts überwacht. Dieser enthält Erläuterungen zu Liquidität, Finanzierung und Zinsentwicklung. Das Finanzmanagement gewährleistet eine wöchentliche Liquiditätskontrolle und eine sachgerechte Kreditüberwachung.

Das Beteiligungscontrolling steuert die Tochtergesellschaften, die gemäß Beteiligungsrichtlinie entsprechenden Berichtspflichten unterliegen.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Gesamtumschlag in den vier größten Häfen der Nordrange verzeichnete im Jahr 2018 einen Zuwachs von 1,4%. Der Umschlag von Seegütern im Hamburger Hafen blieb ebenso wie der seeseitige Containerumschlag leicht unter dem Vorjahresergebnis. Im vierten Quartal deutete sich eine Aufwärtsentwicklung an. Der Hamburger Hafen konnte in den beiden Hauptumschlagsegmenten Massengut und Stückgut wieder Wachstum ausweisen.

Der Hamburger Hafen verzeichnete im Jahr 2018 einen Gesamtumschlag von 135,1 Mio. t und lag damit um 1% unter der Vergleichszahl aus dem Jahr 2017. Während der Export um 4,6% zurückging, zeigte sich im Import ein Zuwachs von 1,7%.

Die Entwicklung ist nicht überraschend, da insbesondere die Exportverkehre unter dem langwierigen Genehmigungsverfahren für das Projekt Fahrrinnenanpassung leiden. Hier müssen derzeit häufiger Container stehen gelassen oder über andere Häfen exportiert werden, da die mögliche Zuladung auch im Jahr 2018 erheblichen Restriktionen unterlegen hat.

Der Containerumschlag in Hamburg ging sowohl in t als auch in TEU (Twenty-foot Equivalent Unit = Standardcontainer) gemessen um einen Prozentpunkt zurück und lag bei insgesamt 89,4 Mio. t bzw. 8,7 Mio. TEU. Ausschlaggebend für den Rückgang war, wie im Jahr zuvor, der um 7,4% verringerte Umschlag leerer Container, während die Abfertigung beladener Boxen mit 7,6 Mio. TEU das Vorjahresniveau erreichte.

Die Aufschlüsselung des Containerverkehrs von und nach Hamburg auf die verschiedenen Erdteile zeigt unterschiedliche Entwicklungen. Für die Fahrtgebiete in Asien (54,3%) ergab sich insgesamt ein Anstieg im Containerverkehr um 0,9%. Der Containerumschlag für Europa (28,8%) ließ um 2,1% nach. Dies war im Wesentlichen den starken Rückgängen für Großbritannien/Irland und Russland geschuldet. Der Containerverkehr mit Amerika (12,4%) ging insgesamt um 9,7% zurück, verursacht durch sehr starke Einbußen im Containerumschlag für die USA und Mexiko. Für Südamerika ergab sich hingegen ein deutliches Wachstum, getragen von einem sehr starken Anstieg des Containerumschlags für Brasilien.

Die Fahrtgebiete in Afrika (3,7%) zeigten insgesamt ein Wachstum von 8,8%, das insbesondere auf die sehr positive Entwicklung des Containerverkehrs mit Nordafrika zurückgeht. Für den Containerverkehr mit Australien/Pazifik (0,8%) ergab sich ein Wachstum von 21,4%.

Im Transshipment wurden nach vorläufigen Daten 3,3 Mio. TEU umgeschlagen. Das entspricht einem leichten Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 1,3%. Wie im Vorjahr resultierte der Rückgang aus dem rückläufigen Umschlag von Leercontainern (-13,5%), während sich die Abfertigung von Vollcontainern mit einem Wachstum von 0,4% als stabil erwies.

Der Hinterlandverkehr hat sich nach vorläufigen Daten im Jahr 2018 insgesamt als nahezu stabil erwiesen. Besonders positiv war hierbei die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs. Von und zum Hamburger Hafen verkehrten erstmals über 60.000 Züge. Somit hatten 38,5% aller Züge im Containerverkehr auf deutschen Schienen den Hamburger Hafen als Start- oder Zieldestination.

Überproportional positiv entwickelte sich dabei die Transportmenge. Über die Gleise der Hamburger Hafenbahn wurden insgesamt 46,78 Mio t. und 2,44 Mio. TEU transportiert. Dies sind 2,7% bzw. 4,7% mehr als noch im Vorjahr und stellt ein neues Rekordergebnis dar.

Durch die Verkehrsmengensteigerung und Generierung zusätzlicher Einnahmen konnten die Umsatzerlöse insgesamt auf 24,8 Mio. EUR gesteigert werden. Dies ist ein Plus von über 16,38%.

In der Kreuzschiffahrt wurden im Jahr 2018 im Hamburger Hafen mit 212 Anläufen und über 900.000 Passagieren wiederholt Rekorde aufgestellt. Die erneute Steigerung der Passagierzahlen macht Hamburg zu einem der am stärksten wachsenden Kreuzfahrtstandorte weltweit.

2.2 GESCHÄFTSVERLAUF

2.2.1 Flächenentwicklung

Für die Entwicklung des Universalhafens Hamburg ist die intensive Nutzung der begrenzten Hafenflächen nach wie vor ein wesentlicher Aspekt der HPA-Geschäftspolitik. Die HPA verfolgt ein kundenorientiertes Flächenmanagement unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und der Wertschöpfung. Auf dieser Grundlage hat die HPA im Geschäftsjahr 2018 ihr Ziel weiterverfolgt, die Entwicklung, die Vermietung und den Ausbau von Hafenflächen nachhaltig – d. h. vorausschauend – zu optimieren. Unter anderem wurde der Aufbau des „Konzepts der Wirtschaftseinheiten und Regionalgebiete“ abgeschlossen und mit der Immobilien-Masterplanung (ImmoPlan) begonnen. Der ImmoPlan soll auf Ebene der Wirtschaftseinheiten die optimale zukünftige Nutzung der Flächen im Hafen ausweisen und damit Wegweiser für Flächeneffizienz, Investitionen, Erlöse und Bewirtschaftungs- und Erhaltungsaufwand sein. Langfristig sollen so Flächenpotenziale für neue Nutzer gehoben, Investitionen bedarfsgerecht gesteuert, Erlöse gesteigert und Kosten optimiert werden.

Das Wachstum im Kreuzfahrtgeschäft wird sich auch in Zukunft weiter fortsetzen. Um dem damit verbundenen steigenden Bedarf an Abfertigungskapazitäten im Hamburger Hafen zu begegnen, entwickelt und analysiert die HPA gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften CGH und TEG in einem stetigen Prozess mögliche Lösungen zur Optimierung bzw. zum weiteren Ausbau der Infrastruktur.

Ein Baustein dieser Entwicklung ist die Realisierung des Neubaus des Cruise Centers in der HafenCity. Das Kreuzfahrtterminal wird ein integrierter Bestandteil eines Gebäudekomplexes mit Einkaufszentrum und Hotel innerhalb des Südlichen Überseequartiers, das durch den Investor Unibail-Rodamco-Westfield (URW) verwirklicht wird. Ziel ist, die Fertigstellung des Kreuzfahrtterminals mit der Fertigstellung des Einkaufszentrums zu erreichen. Derzeitiger und durch URW angekündigter Fertigstellungs-/Eröffnungszeitraum ist Ende 2023.

2.2.2 Realisierung des Investitionsprogramms

Das Investitionsprogramm wurde im Geschäftsjahr 2018 wesentlich durch die Projekte Neue Bahnbrücke Kattwyk, Sanierung St. Pauli Elbtunnel, Rückbau Rethehubbrücke, Verkehrsanbindung Burchardkai, Ersatzneubau der Ellerholzschleusenbrücken sowie durch das jährliche Reinvestitionsprogramm getragen.

Im Projekt Neue Bahnbrücke Kattwyk wurden die Leistungen der landseitigen Erschließung final fertiggestellt und im vierten Quartal 2018 abgenommen. Die Endtiefe der Stropfweiler wurde erreicht sowie die Widerlager fertiggestellt. Des Weiteren wurde das Betriebsgebäude im Rohbau fertiggestellt und mit dem Innenausbau begonnen.

Die Grundsanierung der Oströhre des St. Pauli Elbtunnels wurde weitgehend abgeschlossen. Die Verkehrsfreigabe ist für den Mai 2019 vorgesehen. Der Beginn der Sanierung der Weströhre schließt im Juni an.

Nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der Retheklappbrücke im Dezember 2017 konnte 2018 der Rückbau der Rethehubbrücke durch die HPA begonnen werden. Mit dem Ausschwimmen des Hubteils im September wurde der erste Meilenstein erreicht.

Im Projekt Verkehrsanbindung Burchardkai wurde die neue zweigleisige westliche Eisenbahnbrücke im Januar 2018 eingeschoben. Diese wird seit Juli 2018 als Umfahrung des Straßenzuges Waltershofer Damm sowie als temporäre Leitungstrasse für sämtliche Versorgungsleitungen zum Container Terminal Burchardkai (CTB) genutzt. Hierdurch

wird der Neubau der westlichen, künftig dreispurigen Straßenbrücke ermöglicht. Die Demontage der alten Straßenbrücke West ist erfolgt; die neue Straßenbrücke ist vormontiert und zum Einschub für die endgültige Lage bereit.

Im Projekt Ersatzneubau der Ellerholzschleusenbrücken wurde im Juni 2018 der Auftrag für das Hauptgewerk „Brückenneubau“ erteilt. Mit der Herstellung der neuen Brückenwiderlager wurde begonnen.

Im Rahmen des Bauprogramms der Hafenbahn wurden insgesamt 27 Weichen sowie etwa 6.800 Gleismeter erneuert. Schwerpunktmäßig wurden 3,7 km Gleis und 13 Weichen des Hafenbahnhofs Alte Süderelbe, 7 Weichen im Bahnhofsteil Pollhornweg und 1,6 km Gleise im Bahnhofsteil Altenwerder Ost erneuert. Weiterhin wurden 1,3 km Gleise und fünf Weichen im Bahnhof Peute erneuert. Im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik wurde in Waltershof die Fernsteuerung der Weichenheizung modernisiert. Der Kabeltiefbau der Teilerneuerung des Stellwerks Waltershof wurde abgeschlossen und die Signalbaufirma vertraglich gebunden. Letztere hat mit der Projektierung der neuen Signaltechnik begonnen.

2.2.3 Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte

Nur durch eine leistungsfähige wasserseitige Zugänglichkeit kann der Hamburger Hafen seine Funktion als Drehscheibe im internationalen Warenverkehr erfüllen und damit auch künftig einen wichtigen Beitrag zu Wertschöpfung und Arbeitsplatzsicherung in Norddeutschland leisten. Angesichts eines stetigen Größenwachstums der im weltweiten Warenverkehr eingesetzten Großcontainerschiffe ist die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe ein Schlüsselprojekt zur Zukunftssicherung des Hafens. Ein langwieriges Klageverfahren führte zu Verzögerungen des Projektes. Am 23. August 2018 wurde nun der 3. Planergänzungsbeschluss erlassen und damit der Weg für die Umsetzung des Vorhabens frei gemacht. Die Umweltverbände haben zwar erneut Klage gegen diesen Planergänzungsbeschluss erhoben, jedoch auf einen erneuten Eilantrag verzichtet. Damit konnte mit der Umsetzung des Fahrrinenausbaus im September 2018 begonnen werden.

Die HPA wird die Bauarbeiten in enger Kooperation mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes durchführen. Mit ersten bauvorbereitenden Arbeiten wurde in allen Teilprojekten begonnen, die Vergabeverfahren noch ausstehender Bauaufträge wurden eingeleitet. Derzeit ist von einer Bauzeit für das Gesamtvorhaben von 36 Monaten auszugehen. Mit den eigentlichen Baggerarbeiten wird die HPA auf der Delegationsstrecke im Sommer 2019 beginnen, nachdem die WSV zuvor den Randdamm für die Unterwasserablagerungsfläche Neufelder Sand, in die das hamburgische Baggergut verbracht wird, hergestellt hat.

Erste nautische Verbesserungen durch eine Erleichterung in den Begegnungsverkehren sollen der Schifffahrt, unter der Maßgabe einer zeitgerechten Umsetzung der Vorarbeiten durch die WSV, durch die Fertigstellung der sogenannten „Begegnungsbox“ zwischen Wedel und Blankenese zum Jahreswechsel 2019/20 zur Verfügung gestellt werden. Im parallel zu den Bauarbeiten weiterlaufenden Rechtsverfahren haben die Verbände am 6. Dezember 2018 ihre Klagebegründung vorgelegt. Diese fußt inhaltlich im Wesentlichen auf den zuvor im Planergänzungsverfahren von den Verbänden bereits geltend gemachten Einwendungen. Derzeit erarbeiten die Planfeststellungsbehörden mit Unterstützung der Vorhabensträger eine vom Gericht geforderte Stellungnahme.

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

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg und die HPA haben beschlossen, die im Stadtteil Steinwerder gelegenen Flächen des Hansa-Terminals und des Roß-Terminals – alles zusammen als Steinwerder Süd bezeichnet – umzustrukturieren. Im Zuge der Vorbereitungsmaßnahmen würde eine 33 Hektar große, zusammenhängende Fläche

geschaffen, die zur Wasserseite mit Uferböschungen abschließt. Die neu entstehende Hafenfläche soll so konzipiert und bautechnisch ausgestaltet sein, dass sie entsprechend der konkreten Marktnachfrage zum Fertigstellungszeitpunkt für verschiedene und nach gegenwärtigem Stand prognostisch zu erwartende Hafennutzungen entwickelt werden kann.

Nach unterschiedlichen Planungskonzepten und einem im Jahr 2017 erfolgten internationalen Ideenwettbewerb wird dieser zentrale Bereich des mittleren Hafens nun in einem mehrstufigen Prozess nach § 14 HafenEG entwickelt. Derzeit wird die Vorbereitungsmaßnahme geplant.

Der Betrieb der Köhlbrandbrücke gilt über das Jahr 2030 hinaus nicht mehr als wirtschaftlich. Zudem entspricht die 1974 eingeweihte Brücke mit ihrer Durchfahrtshöhe von 53 Metern nicht mehr den prognostizierten Größenverhältnissen zukünftiger Containerschiffe. Im Projekt Neue Köhlbrandquerung wurde im Jahr 2018 die Machbarkeitsstudie für die Varianten Brücke, Bohrtunnel und Absenktunnel abgeschlossen und mit den Teilnahmewettbewerben für die Vorplanung der Varianten Brücke und Bohrtunnel begonnen. Auf dieser Grundlage der abgeschlossenen Untersuchungen sollen Überlegungen u. a. zur Dimensionierung und zum Trassenverlauf des Infrastrukturbauwerkes erfolgen.

2.3 FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN UND LAGE DES UNTERNEHMENS

Zur Steuerung der Aktivitäten im Hinblick auf die Unternehmensziele und die Umsetzung der Unternehmensstrategie nutzt die HPA verschiedene finanzielle Leistungsindikatoren. Die wesentlichen Steuerungsgrößen der einzelnen Sparten und Geschäftsbereiche sind die Umsatzrendite sowie das Aufwandsvolumen.

2.3.1 Ertragslage

In TEUR	2018	2017	Veränderung
Umsatzerlöse	229.112	192.087	37.025
hiervon Mieterlöse	103.327	97.779	5.548
hiervon Hafенbetrieb	79.387	72.541	6.846
hiervon Sonstige	46.398	21.767	24.631
Materialaufwand	175.543	145.386	30.157
Personalaufwand	134.026	116.688	17.338
Abschreibungen	49.292	49.443	-151
Sonstiger betrieblicher Aufwand	59.400	53.666	5.736
Zinsergebnis	-30.845	-24.529	-6.316
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	18.344	-62.492	80.836
Auflösung Kapitalrücklage	13.523	11.967	1.556
Verlustvortrag	-73.936	-23.411	-50.525
Bilanzergebnis	-42.069	-73.936	31.867

Die Umsatzerlöse konnten gegenüber dem Vorjahr um 37,0 Mio. EUR gesteigert werden. Eine nachhaltige positive Entwicklung ist auf gestiegene Mieten sowie neu abgeschlossene Mietverträge (+5,5 Mio. EUR), gestiegene Hafennutzungsentgelte (+3,4 Mio. EUR) sowie eine Steigerung der Hafенbahnerlöse (+3,4 Mio. EUR) zurückzuführen. Daneben führten einmalige Sondereffekte zu einer Erhöhung der sonstigen Umsatzerlöse. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Mehrerlöse im Zusammenhang mit dem Neubau und dem Verkauf des Feuerweherschiffes „Branddirektor Westphal“ für 18,5 Mio. EUR an die Flotte Hamburg sowie um die erstmalig ganzjährig abgerechnete Personalgestellung, ebenfalls an die Flotte Hamburg, von ca. 9,9 Mio. EUR (Vorjahr 5,0 Mio. EUR).

Der Materialaufwand ist gegenüber dem Vorjahr um 30,2 Mio. EUR gestiegen. Hier sind jedoch auch die einmaligen Aufwendungen für den Neubau des Feuerweherschiffes in Höhe von 18,5 Mio. EUR enthalten. Darüber hinaus führten projektbezogene Aufwendungen zu einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Entgegen dem Wirtschaftsplan 2018 fiel der Materialaufwand insgesamt deutlich geringer aus. Dies hängt im Wesentlichen mit der geringen Sedimentation und den damit verbundenen niedrigeren Kosten für die Wassertiefeninstandhaltung zusammen. Zudem verschieben sich Instandhaltungsaufwendungen in das Jahr 2019.

Der im Vergleich zum Vorjahr um 17,3 Mio. EUR gestiegene Personalaufwand ist durch reguläre Tarifsteigerungen und Personalmehrungen bedingt. Darüber hinaus ergaben sich Aufwandssteigerungen durch Sondereffekte aus der Anpassung der Bewertung der Altersvorsorgeaufwendungen (4,9 Mio. EUR) sowie durch den Abschluss eines Altersteilzeitmodells (5,4 Mio. EUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr um 5,7 Mio. EUR gestiegen. Dieser Anstieg resultiert überwiegend aus Abgängen von bisher als Anlagen im Bau bilanzierten Aufwendungen, hier insbesondere im Zusammenhang mit der Stiftung Lebensraum Elbe.

Der Jahresüberschuss beträgt 18,3 Mio. EUR und fällt damit um 80,8 Mio. EUR besser als im Vorjahr aus. Diese positive Entwicklung ist zum einen maßgeblich auf die erstmalig vollständige öffentliche Finanzierung des Public-Bereiches und zum anderen auf eine sehr erfreuliche Entwicklung der Ergebnisrechnung im Commercial-Bereich zurückzuführen.

Die Auflösung der Kapitalrücklage in Höhe von 13,5 Mio. EUR stieg im Vergleich zum Vorjahr um 1,6 Mio. EUR. Im Wesentlichen handelt es sich bei dieser Position um den Ausgleich der Abschreibungen auf Anlagen, die in den Jahren 2009 bis 2014 durch die sogenannte HHLA-Milliarde finanziert wurden (8,0 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für die Fahrrinnenanpassung (5,5 Mio. EUR) im Jahr 2018, die ebenfalls durch Restmittel aus der HHLA-Milliarde finanziert wurden.

2.3.2 Finanzlage

In Mio. EUR	2018	2017	Veränderung
Darlehensstand	-353,8	-321,1	-32,7
Betriebsmittelkonto	-43,1	-29,5	-13,6
Fremdkapitalquote	56,5%	55,0%	1,5%

Die Zahlungsfähigkeit der HPA war im Berichtsjahr gesichert.

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

Im Geschäftsfeld Public bestand in der Vergangenheit eine strukturelle Unterfinanzierung, da die Aufwendungen für öffentliche und hoheitliche Aufgaben nicht vollständig durch Zuschüsse gedeckt waren. Im Jahr 2018 wurde das Geschäftsfeld Public durch zusätzliche Zuschüsse vollständig finanziert.

Die Investitionsfinanzierung im Geschäftsfeld Commercial erfolgt durch positive Cashflows und entsprechende Kreditaufnahmen.

2.3.3 Vermögenslage

In Mio. EUR	2018	2017	Veränderung
Anlagevermögen	1.967,9	1.879,1	88,8
Anlagenintensität	87,0	87,6%	-0,6
Anlagendeckungsgrad	50,0%	51,4%	-1,4
Eigenkapital	983,6	965,3	18,3
Eigenkapitalquote	43,5	45,0%	-1,5
Sonderposten	437,1	440,5	-3,4
Rückstellungen	393,5	352,9	40,6
hiervon Altersvorsorgerückstellungen	288,8	249,5	39,3

Die Bilanzsumme stieg im Geschäftsjahr 2018 um 117,7 Mio. EUR auf 2.262,4 Mio. EUR.

Im Berichtsjahr erfolgten Investitionen in das Anlagevermögen der HPA von 151 Mio. EUR. Der Deckungsgrad des Anlagevermögens durch Eigenkapital zzgl. des Sonderpostens für nicht rückzahlbare Zuschüsse beläuft sich auf 72,2% (VJ 74,8%).

Das Stammkapital der HPA beträgt unverändert 150 Mio. EUR. Das Eigenkapital steigt per 31. Dezember 2018 ergebnisbedingt um 18,3 Mio. EUR und beträgt nunmehr insgesamt 983,6 Mio. EUR.

Erhaltene Investitionszuschüsse werden als Sonderposten für Investitionszuschüsse ausgewiesen. Dieser betrug zum 31. Dezember 2018 insgesamt 437,1 Mio. EUR.

(Vorjahr 440,5 Mio. EUR). Diesem Wert stehen entsprechende Buchwerte der allgemeinen Infrastruktur im Anlagevermögen gegenüber.

Die Rückstellungen teilen sich hauptsächlich in Altersvorsorgeaufwendungen in Höhe von 288,8 Mio. EUR und sonstige Rückstellungen von 104,7 Mio. EUR auf. Die Altersvorsorgerückstellungen beziehen sich nahezu hälftig auf 262 aktive und passive Beamtinnen und Beamte und 2.380 aktive und passive Angestellte. Dem Rückstellungsbetrag stehen Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg in Höhe von 118,2 Mio. EUR gegenüber, welche aus der im Errichtungsgesetz festgelegten Zusage der Freien und Hansestadt Hamburg resultieren, die vor der Errichtung der HPA entstandenen Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu übernehmen.

Die Fremdfinanzierung der HPA erfolgt maßgeblich über Darlehen von Kreditinstituten.

2.4 NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

2.4.1 Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Ausgewählte Beschäftigtenzahlen

	2018	2017	Veränderung
Personalbestand per 31.12. in FTE	1.728,6	1.696,9	+31,7
Durchschnittlicher Bestand operativer Beschäftigter	1.709,8	1.688,4	+21,4
Fluktuationsrate	4,4%	4,4%	0

Die Fluktuationsrate beträgt auch im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut 4,4% und bleibt somit unverändert zum Vorjahr. Über die unterschiedlichen Fluktuationskategorien hinweg lassen sich, mit Ausnahme der Kündigungen und Auflösungsverträge, keine signifikanten Veränderungen in den Einzelkategorien zum Vorjahr feststellen. Die Fluktuationsquote der HPA ist weiterhin auf einem geringen Niveau.

2.4.2 Umweltstrategische Meilensteine

Durch die Nutzung der Landstromanlage in Altona wurde die Einhaltung der Ziele des Luftreinhalteplans der FHH unterstützt. Bei 21 Anläufen der AIDA Sol wurden 650 MWh erneuerbaren Stroms geliefert. Das entspricht einer eingesparten Menge von 458 Tonnen CO₂ gegenüber der Stromerzeugung durch die Dieselmotoren an Bord. Die HPA hat in Zusammenarbeit mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) sowie der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) und Stromnetz Hamburg daran mitgewirkt, Konzepte für die weitere Installation von Landstromanlagen, auch für Containerschiffe, und die Einführung sogenannter PowerPacs (Spezialcontainer zur Stromversorgung auf Basis von Flüssigerdgas/Liquefied Natural Gas (LNG) während der Liegezeit) zu entwickeln.

Die lärmtechnische Untersuchung von Container- und Kreuzfahrtschiffen im Rahmen der internationalen Projekte Green Cruise Port und Neptunes wurde 2018 fortgesetzt. Mit der Ermittlung weiterer wichtiger Datengrundlagen konnte die Einbringung einer Lärmkomponente in den Environmental Ship Index (ESI) angeschoben werden. Damit geht die im Koalitionsvertrag geforderte Implementierung einer Lärmkomponente in das Hafengeld einen weiteren Schritt nach vorne.

Die HPA hat das Hafen-Emissionskataster mit Basisdaten der vergangenen Jahre erstellt. Das Emissionskataster stellt die Entwicklung der verschiedenen Luftschadstoffe (NO_x, SO_x, CO₂, PM₁₀) im Hamburger Hafen dar und soll künftig regelmäßig aktualisiert werden.

LNG entwickelt sich zu einem wichtigen neuen Treibstoff in der Schifffahrt. Das erste LNG-betriebene Kreuzfahrtschiff wurde in Dienst gestellt. Um den Hamburger Hafen

auf die zukünftige Nachfrage nach Bunkerungsmöglichkeiten vorzubereiten, wird die HPA Risikoanalysen für ausgewählte Liegeplätze erstellen lassen. Dazu hat die HPA bereits eine Abstimmung mit bekannten Zertifizierern geführt und ein Angebotsverfahren gestartet.

Die HPA-Tochter FLH setzte in allen Bereichen ihres Modells zur Emissionsenkung weitere Maßnahmen um. Der überwiegende Anteil der Schiffe wurde mit dem umweltfreundlichen synthetischen Kraftstoff GTL (Gas to Liquids) betrieben. Das im Herbst 2018 ausgelieferte Feuerlöschboot „Branddirektor Westphal“ ist mit Stickoxidkatalysatoren und Rußpartikelfiltern ausgerüstet. Die beiden weiteren Ende des Jahres beauftragten Feuerlöschboote werden zusätzlich mit vollwertigen Plug-in-Hybridantrieben ausgestattet, so dass sie temporär auch im reinen Batteriebetrieb gefahren werden können. Für die Bestandsflotte wurde die Nachrüstung mehrerer Abgasnachbehandlungen beauftragt. Im Bereich innovativer Antriebstechnologien ist die Flotte Hamburg Mitglied im Beirat des internationalen Forschungsprojektes HyMethShip. Weiterhin wurden Machbarkeitsstudien für den Brennstoffzellen-Antrieb eigener Schiffe durchgeführt. Im Laufe des Geschäftsjahres wurden 90% der eigenen Schiffsführer im energieeffizienten Schiffsbetrieb geschult.

Die HPA hat im Geschäftsjahr 2018 die Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität der PKW-Flotte weiter ausgebaut. Dazu wurden insgesamt 33 Ladestationen im Parkhaus Speicherstadt, vor dem Speicher P, in der Brandenburger Straße (Bahnwerkstatt) und am St. Pauli Elbtunnel geschaffen.

3. PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

3.1 PROGNOSEBERICHT

3.1.1 Entwicklung Marktumfeld

Der Hamburger Hafen muss sich weiterhin in einer zunehmend dynamischeren Weltwirtschaft behaupten. Der Index für das ifo-Weltwirtschaftsklima ist im 1. Quartal 2019 zum vierten Mal in Folge gefallen. Entsprechend hat auch der Internationale Währungsfonds (IWF) seine Prognosewerte seit Frühjahr 2018 wiederholt abgeschwächt. Der IWF ging im Januar 2019 nunmehr von 3,5% Wirtschaftswachstum für das laufende Jahr aus. Im Euro-Raum erwartet der IWF 2019 nach zuletzt 1,9% nun ein Wirtschaftswachstum von 1,6%. Die Wirtschaft in Deutschland wird demnach um 1,3% wachsen. Vor neun Monaten wurde noch eine Zunahme des Bruttoinlandsprodukts um 2% prognostiziert.

Die Ursachen hierfür sind seit Monaten zu beobachten. Zu nennen sind vor allem die Handelsstreitigkeiten zwischen den USA und China, die über längere Zeit gewachsene Wahrscheinlichkeit eines „harten“ Brexits und eine zunehmende Tendenz, internationale Wirtschaftsbeziehungen stärker mit Zöllen, Sanktionen und politisch motivierten Restriktionen zu steuern.

Zudem zeichnet sich ab, dass sich das Wachstum der chinesischen Wirtschaft, über viele Jahre mit zweistelligen Raten ein wichtiger Antrieb des Weltwirtschaftswachstums, weiter abschwächt. Nach 6,9% im Jahr 2017 und voraussichtlich 6,6% im Vorjahr erwartet der IWF für 2019 einen Zuwachs des chinesischen Bruttoinlandsprodukts von 6,2%.

Vor diesem Hintergrund zeigte sich im Jahr 2018 zum dritten Mal in Folge, dass der Hamburger Hafen sich in einem zunehmend schwierigen Marktumfeld weitgehend behauptet, aber noch nicht in der Lage ist, auf den Wachstumspfad früherer Jahre zurückzukehren.

Begründet liegt dies zum einen darin, dass das Wachstum im für Hamburg besonders bedeutenden China-Verkehr aufgrund des verringerten chinesischen Wirtschaftswachstums und einer veränderten Entwicklungsstrategie Chinas deutlich unter den Erwartungen blieb und im vergangenen Jahr bei lediglich 0,5% lag.

Ferner leidet der Umfang des Containerverkehrs mit Russland, immer noch der größte europäische Handelspartner des Hamburger Hafens, seit Jahren unter der Sanktionspolitik. Hinzu kommen in letzter Zeit negative Mengeneffekte aus der Verlagerung von Transshipment-Verkehren in andere Häfen der Nordrange.

Es gibt bisher wenig Anzeichen, dass die Relationen mit Häfen in China und Russland in naher Zukunft wieder die Rolle früherer Jahre für das Wachstum des Umschlags im Hamburger Hafen spielen werden.

Ein weiterer Grund für die schwierige Wettbewerbssituation des Hamburger Hafens in der Nordrange ist auch in dem erfolgten Aufbau von Überkapazitäten zu sehen. Hier wirkt nach, dass die allgemeine weltwirtschaftliche Transportmengenentwicklung und die Warenströme in der Nordrange als Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2008 immer noch weit hinter den ursprünglichen mittelfristigen Prognosen zurückliegen.

In Kombination mit Reedereibeteiligungen an Terminals in den Wettbewerbshäfen führen bestehende Überkapazitäten dazu, dass besonders die Häfen in Rotterdam und Antwerpen von den Reedereien bevorzugt angelaufen werden, um dort die Auslastung eigener Anlagen zu gewährleisten.

Weitere Faktoren eines zunehmenden Wettbewerbsdrucks, die zudem Auswirkungen auf die Entwicklung traditioneller Hinterlandbeziehungen haben können, sind die u. a. mit EU-Mitteln geförderten Ausbauprojekte der Schienenanbindung Rotterdams an das natürliche Hinterland des Hamburger Hafens sowie der weitere Ausbau des Danziger

Hafens und auf längere Sicht die Perspektive einer zunehmenden Konkurrenz der gesamten Nordrange mit Häfen am Mittelmeer. In diesem Zusammenhang erfordert auch die chinesische „One Belt, One Road“-Initiative besondere Aufmerksamkeit seitens des Hamburger Hafens.

Die mit dem Zusammenschluss der Reedereien in Allianzen einhergehende Marktkonzentration kann weiterhin zu erheblichen, mit besonders großen Mengeneffekten verbundenen Beeinflussungen der Anlaufpläne für die einzelnen Hafenstandorte führen. Dies kann für den Hamburger Hafen mit spürbaren Veränderungen verbunden sein, da Reedereibeteiligungen nur in geringfügigem Maße bestehen. Aktuell profitiert der Hamburger Hafen von einigen Entscheidungen zur Neustrukturierung von Liniendiensten und entsprechenden Anlaufplänen. Die bedeutsamste Änderung ist die zum Jahresbeginn 2019 vollzogene Verlegung von vier Transatlantik-Diensten der Schifffahrtsallianz The Alliance vom Eurogate-Terminal Bremerhaven zum HHLA-Terminal Altenwerder, mit der ein Umschlagvolumen von 500.000 TEU verbunden ist.

Es besteht die Aussicht, dass mit diesem Zuwachs die im Amerikaverkehr im vergangenen Jahr eingetretenen Umschlagverluste – ebenfalls zurückzuführen auf Veränderungen von Liniendiensten – kompensiert werden und darüber hinaus die Basis für ein Wachstum des Containerumschlags im Jahr 2019 gelegt ist.

Daneben können das Wachstum im 4. Quartal 2018 und der allgemein gute Start in das Jahr 2019 – sowohl für den Container- als auch den Gesamtumschlag – Hoffnung geben auf eine positive Entwicklung des Hafenumschlags unter herausfordernden Wettbewerbsbedingungen.

Das Jahr 2019 bietet also ein weltwirtschaftliches Umfeld, in dem insgesamt noch mit einem moderaten Wachstum gerechnet werden kann, während es Anzeichen gibt, dass Skepsis und reale Hemmnisse die weitere Entwicklung beeinträchtigen. Vor diesem gesamtwirtschaftlichen Hintergrund steht der Hamburger Hafen unter den beschriebenen schwierigen Bedingungen im Wettbewerb. Sollte das Umfeld stabil bleiben, lässt der Verlauf der letzten Monate es aber möglich erscheinen, dass der Umschlag im Hamburger Hafen, insbesondere von Containern, in diesem Jahr ein leichtes Wachstum zeigen wird.

Auf mittlere Sicht kann sich der Hamburger Hafen mit der Fertigstellung der Fahrrinnenanpassung wieder eine bessere Wettbewerbsposition erarbeiten. Um diese Position aufrechterhalten zu können, kommt es darauf an, die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur für die steigenden Verkehrsmengen nach Anpassung der Fahrrinne schon jetzt kontinuierlich zu verbessern. Hierzu zählen insbesondere die Verbesserung der nautischen Bedingungen für große Schiffe durch Aufweitung der wasserseitigen Zufahrten, die Schaffung weiterer Großschiffsliegeplätze, die Entflechtung der Verkehrsträger Straße und Schiene, die Ertüchtigung der Kaimauern und die Digitalisierung der Prozessabläufe. Daneben müssen die Solltiefen im Hamburger Hafen durch eine der Sedimentation angepasste Wassertiefenstandhaltung weiterhin laufend gewährleistet sein. Diese Aufgaben werden auch im Jahr 2019 und in den folgenden Jahren erhebliche finanzielle Anstrengungen und den Einsatz kompetenter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfordern.

3.1.2 Wirtschaftsplanung

Aufgrund der weiterhin zurückhaltenden Wachstumserwartungen für den Hamburger Hafen werden die Erlöse im Wirtschaftsplan 2019 weitestgehend auf Vorjahresniveau geplant. Die Planung der Mieterlöse zeigt weiterhin eine positive Entwicklung. Sie ist insbesondere durch die Berücksichtigung neuer Mietverträge und genereller Mietpreisfortschreibungen begründet.

Der betriebliche Aufwand im Jahr 2019 wird mit einer restriktiven Steigerungsrate für Preis- und Inflationsanpassungen von 2,0% geplant.

Die gestiegenen Personalaufwendungen resultieren aus Tarifsteigerungen sowie der

Belastung aus Aufwendungen für die Altersvorsorge. Der Zinsaufwand beruht ebenfalls vor allem auf Pensionslasten sowie auf steigenden Fremdkapitalzinsen, die auf die Fortführung der Ersatz- und Ausbauinvestitionen, insbesondere bei der Hafentbahn und im Bereich Immobilien, zurückzuführen sind.

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

Der für das Jahr 2019 geplante Jahresfehlbetrag beträgt 42,50 Mio. EUR und ist durch eine bisher absehbare Unterfinanzierung im Geschäftsfeld Public begründet. Das Geschäftsfeld Commercial erzielt im Planungswerk ein positives Ergebnis. Die deutliche Verschlechterung der Ergebnislage gegenüber dem aktuellen Berichtsjahr 2018 ist insbesondere durch geringere öffentliche konsumtive Zuschüsse bedingt – im Plan 2019 wurden die im Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg enthaltenen 96 Mio. EUR (2018: 128,7 Mio. EUR) berücksichtigt.

Davon werden 179 Mio. EUR bezuschusst und 115 Mio. EUR von der HPA finanziert. Darüber hinaus ist das geplante Ergebnis 2019 durch ein gegenüber dem Jahr 2018 geringeres Commercial-Ergebnis geprägt, das im Jahr 2018 durch positive Einmaleffekte beeinflusst war. Im Jahr 2019 sollen mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 294 Mio. EUR der Ausbau und die Entwicklung des Hamburger Hafens sowie die Grundinstandsetzung und die Erneuerung der bestehenden Infrastrukturanlagen weiter vorangetrieben werden.

3.2 RISIKOBERICHT

3.2.1 Risikomanagementsysteme

Das Risiko- und Chancen-Management (RCM) ist ein wichtiges Element zur erfolgreichen Unternehmenssteuerung. Das Management der HPA berücksichtigt sämtliche relevanten Risiken und Chancen, die sich im Sinne des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ergeben können. Dies wird sichergestellt, indem ein Risiko- und Chancen-Managementsystem als Instrument der Unternehmenssteuerung etabliert ist. Zu den bedeutenden Zielen des RCM gehören die Sicherstellung einer effizienten Aufgabenwahrnehmung gemäß dem Gesetz über die HPA und die Einhaltung der Wirtschaftsplanung durch risikobewusste Entscheidungen. Diese berücksichtigen gerade auch die Möglichkeit der mit der Inkaufnahme des Risikos verbundenen Chancennutzung sowie die Begrenzung der Risiken auf ein akzeptables Niveau bei möglichst geringen Kosten. Im Ergebnis soll erreicht werden, dass potenziell wesentliche bzw. bestandsgefährdende Bedrohungen aus Risiken ebenso wie ein mögliches Versäumen von Chancen rechtzeitig erkannt und geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden, um dadurch das Unternehmensergebnis insgesamt zu verbessern.

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

3.2.2 Risiken

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

Entwicklung der Terminalkapazitäten in Nordwesteuropa

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

Fahrrinnenanpassung

Der bisherige Projektverlauf der Fahrrinnenanpassung der Elbe ist durch fortwährende Gegenwehr von Umweltverbänden gekennzeichnet. Die Klagen der Umweltverbände gegen den Planfeststellungsbeschluss haben zu erheblichen Verzögerungen des Projektes geführt. Die Planfeststellungsbehörden des Bundes und der Stadt Hamburg haben am 23. August 2018 den 3. Planergänzungsbeschluss erlassen und damit den Weg für die Umsetzung des Vorhabens frei gemacht. Da die Umweltverbände auf einen erneuten Eilantrag gegen diesen Planergänzungsbeschluss verzichtet haben, steht der Umsetzung des Vorhabens derzeit rechtlich nichts im Wege. Mit den Bauarbeiten wird daher unverzüglich gestartet.

Da die Umweltverbände allerdings erneut Klage gegen den Planergänzungsbeschluss eingereicht haben, ist es grundsätzlich denkbar, dass erneut Verzögerungen eintreten und Bauarbeiten unterbrochen werden müssen. Die dadurch eintretende Verzögerung des Projektes könnte sich weiterhin nachteilig auf die Wettbewerbssituation des Hamburger Hafens auswirken, mit entsprechenden Umschlag- und Umsatzeinbußen, die auch zu Einnahmeverlusten für die HPA führen könnten.

Schiffsgrößenentwicklung

In vielen Flottensegmenten ist in den vergangenen Jahren ein überdurchschnittlicher Anstieg bei Schiffen der oberen Größenklassen festzustellen. Mit zunehmenden Schiffsgrößen nimmt auch die Bedeutung der genannten Restriktionen für die Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens und deren Auswirkungen auf die HPA zu. Durch diese Tendenzen erhöht sich die Verkehrsdichte, zudem steigen die Komplexität der hoheitlichen Aufgaben zur Überwachung des Schiffsverkehrs und das Risiko vermehrt auftretender Verkehrsengpässe im Hamburger Hafen. Damit würden zum einen Haftungsrisiken entstehen oder, im Falle dauerhafter Verkehrsengpässe, das Risiko der Abwanderung von Liniendiensten, was wiederum Einnahmeverluste für die HPA mit sich bringen würde. Um dieses Risiko zu vermeiden, optimiert die HPA stetig die Verkehrsablaufsteuerung. Dies erfolgt unter anderem durch die Weiterentwicklung der Verkehrssicherungssysteme, regelmäßige Schulungen sowie Simulationen vor Großschiffs-Erstanläufen. Durch vielfältige Maßnahmen, wie die stetige operative, technische und personelle Optimierung der Nautischen Zentrale, wird diesem Risiko ebenfalls entgegengesteuert.

Infrastruktur

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

Finanzierung

Der Wirtschaftsplan 2019 berücksichtigt eine Mittelverwendung entsprechend den Haushaltsvorgaben mit der entsprechenden Aufteilung in investiv (124,0 Mio. EUR) und konsumtiv (96,0 Mio. EUR) zu verwendende Zuschüsse.

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

Auf der Basis dieser geschaffenen Transparenz werden derzeit die notwendigen Entscheidungen im Zuge der Haushaltsplanung zu treffen sein, um das Defizit zu beseitigen. Großprojekte, wie z. B. die Westerweiterung, bedürfen noch zusätzlich tragfähiger Finanzierungsmodelle, um letztendlich erfolgreich umgesetzt werden zu können.

Sedimentation

Der reibungslose Betrieb des Hamburger Hafens hängt in hohem Maße davon ab, ob eine ausreichende Wassertiefe für eine verlässliche seeseitige Zugänglichkeit vorhanden ist. Dabei spielt neben der erfolgreichen Umsetzung der geplanten Fahrrinnenanpassung für die tideabhängige Fahrt mit Tiefgängen bis zu 14,5 Metern insbesondere die regelmäßig erforderliche Wassertiefenunterhaltung eine entscheidende Rolle.

Die natürliche Sedimentation aus dem Oberlauf der Elbe und der Nordsee führt zu Eintreibungen, die durch regelmäßige Unterhaltungsbaggerung entfernt werden müssen. Die Sedimentation weist eine hohe natürliche Schwankungsbreite auf. Entscheidender Faktor für den Umfang der Sedimentation im Hamburger Hafen ist der Oberwasserzufluss aus dem Einzugsgebiet der Elbe. Er sorgt für eine Spülwirkung des Ebbstroms, der Sedimente auf natürliche Weise aus dem Hamburger Hafen austragen kann, bzw., wenn er ausbleibt, für einen Anstieg der Sedimentation im Hafen. Die Sicherstellung einer ganzjährigen Verbringungsmöglichkeit der Sedimente ist existenzielle Voraussetzung, um die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens sicherstellen zu können. Die heutige Möglichkeit der Verbringung zur Tonne E3 in der Nordsee muss verlängert und weitere Optionen, wie z.B. die Verbringung in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ), gesichert werden.

Die noch immer vorhandene Schadstoffbelastung der Elbsedimente stellt eine weitere Herausforderung für den Umgang mit Hamburger Baggergut dar. Gemeinsam mit der BUE betreibt die HPA das Projekt ELSA „Schadstoffsanierung Elbesedimente“. Mit diesem Projekt sollen unter anderem konkrete Maßnahmen zur quellnahen Sanierung von Sedimentaltlasten im Einzugsgebiet der Elbe finanziell unterstützt werden. Zudem leistet Hamburg mit seinem Engagement im Bereich der Landbehandlung und -entsorgung von Sedimenten seit Mitte der 1990er Jahre einen wichtigen Beitrag für die Schadstoffentfrachtung der Elbe. Für die Entsorgung von höher belastetem Baggergut, das nicht im Gewässer umgelagert werden kann, steht ab 2019 die Deponie Feldhofe auf Hamburger Landesgebiet zur Verfügung.

3.2.3 Risiken in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten

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

3.2.4 Gesamtbild der Risikolage

Die Gesamteinschätzung der Risikolage hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich verändert. Die ausstehende Beseitigung der strukturellen Unterfinanzierung des Geschäftsfeldes Public stellt weiterhin eine maßgebliche Einflussgröße dar. Darauf wird seitens der Geschäftsführung ausdrücklich hingewiesen.

3.3 CHANCENBERICHT

Erlössteigerung

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

Fahrrinnenanpassung

Durch den Fahrrinnausbau wird gewährleistet, dass die weltweit größten Containerschiffe den Hafen zu wirtschaftlich attraktiven Bedingungen bedienen können. Das Umschlagvolumen kann so deutlich gesteigert werden. Die Planfeststellungsbehörden des Bundes und der Stadt Hamburg haben den 3. Planergänzungsbeschluss erlassen und damit die Umsetzung der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe genehmigt. Der Umsetzung des Vorhabens steht derzeit rechtlich nichts im Wege, so dass mit den ersten Arbeiten unverzüglich gestartet werden konnte.

Digitaler Wandel

Die HPA hat die Chancen für die Weiterentwicklung in der Digitalisierung erkannt. Mit der im Jahr 2014 gestarteten strategischen Initiative „smartPORT“ hat die HPA begonnen, die Digitalisierung im Hamburger Hafen weiter voranzutreiben. Von der Ideenfindung über die Konzeption bis hin zur Entwicklung und Umsetzung der Prototypen werden Forschungs- und Entwicklungsgelder zur Verfügung gestellt. Anschließend wird entschieden, ob die Prototypen für die Effizienzsteigerungen im Unternehmen durch die innovativen Technologien und Geschäftsprozessoptimierung tauglich sind oder ob auf Basis der Prototypen neue Geschäftsmodelle innerhalb der HPA oder mit Unternehmenspartnern aus der Wirtschaft aufgestellt werden können.

Hamburg, im März 2019

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Matthias Grabe
Geschäftsführer

ZAHLEN

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Gewinn-und-Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018, Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	2018	2017
1. Umsatzerlöse	229.111.657,40	192.086.593,08
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	14.711.276,45	11.498.178,59
3. Sonstige betriebliche Erträge	230.055.324,71	130.141.686,70
	473.878.258,56	333.726.458,37
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für RHB und bezogene Waren	27.749.845,78	9.196.837,08
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	147.792.958,23	136.189.164,84
	175.542.804,01	145.386.001,92
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	106.325.596,34	93.655.705,83
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	27.700.563,62	23.032.751,97
	134.026.159,96	116.688.457,80
6. Abschreibungen	49.292.110,66	49.443.209,28
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	59.401.046,74	53.665.809,95
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	12.850.918,16	8.913.659,92
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	43.695.696,23	33.442.867,07
10. Ergebnis nach Steuern	24.771.359,12	-55.986.227,73
11. Sonstige Steuern	6.426.874,66	6.505.698,65
12. Jahresüberschuss (Vj. Jahresfehlbetrag)	18.344.484,46	-62.491.926,38
13. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-73.935.736,25	-23.410.940,30
14. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	13.522.731,52	11.967.130,43
15. Bilanzverlust	-42.068.520,27	-73.935.736,25

ZAHLEN

Bilanz

Bilanz zum 31. Dezember 2018, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

AKTIVA

In EUR	31.12.2018	31.12.2017
A Anlagevermögen		
I Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	15.856.540,97	16.674.181,91
2. Geleistete Anzahlungen auf immaterielle WG	2.888.344,17	3.295.871,89
	18.744.885,14	19.970.053,80
II Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.230.477.057,27	1.208.631.237,41
2. Technische Anlagen und Maschinen	341.723.941,52	334.328.935,72
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.901.033,46	12.632.106,45
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	303.201.133,38	263.666.961,73
	1.888.303.165,63	1.819.259.241,31
III Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	17.916.781,52	13.716.781,52
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	42.872.979,22	26.097.853,64
3. Beteiligungen	20.907,73	17.503,00
	60.810.668,47	39.832.138,16
	1.967.858.719,24	1.879.061.433,27
B Umlaufvermögen		
I Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.500.485,87	2.592.207,54
II Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.124.436,37	6.991.734,83
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	276.729.209,52	219.318.595,15
3. Sonstige Vermögensgegenstände	4.123.157,63	29.944.691,86
	290.976.803,52	256.255.021,84
III Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	150.254,75	5.479.993,42
	293.627.544,14	264.327.222,80
C Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	897.548,87	1.332.533,26
	2.262.383.812,25	2.144.721.189,33

PASSIVA

In EUR	31.12.2018	31.12.2017
A Eigenkapital		
I Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II Kapitalrücklage	875.676.275,69	889.201.365,74
III Bilanzverlust	-42.068.520,27	-73.935.736,25
	983.607.755,42	965.265.629,49
B Sonderposten		
Sonderposten aus Investitionszuschüssen	437.141.305,50	440.544.521,30
	437.141.305,50	440.544.521,30
C Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	259.939.164,00	224.357.889,00
2. Sonstige Rückstellungen	133.532.466,66	128.563.139,41
	393.471.630,66	352.921.028,41
D Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	353.769.189,48	321.060.777,87
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,00	11.800,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.642.902,28	14.007.648,93
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	49.825.136,11	35.614.599,40
5. Sonstige Verbindlichkeiten	11.628.856,60	11.087.153,46
	442.866.084,47	381.781.979,66
E Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	5.297.036,20	4.208.030,47
	2.262.383.812,25	2.144.721.189,33

ZAHLEN

Anlagenspiegel

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018, Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	Anschaffungs- oder Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2018	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2018
I Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	67.748.466,90	2.328.134,12	373.956,07	2.379.667,27	72.082.312,22
2. Geleistete Anzahlungen	3.295.871,89	1.944.031,51	12.609,25	-2.338.950,01	2.888.344,17
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	71.044.338,79	4.272.165,66	386.565,32	40.717,26	74.970.656,39
II Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.271.177.242,61	10.043.052,04	2.227.993,01	25.023.696,81	1.304.015.998,45
2. Technische Anlagen und Maschinen	628.251.880,62	16.868.856,35	2.712.278,97	18.437.908,08	660.846.366,08
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	45.500.559,53	4.207.353,96	2.618.700,09	359.358,64	47.448.572,04
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau ¹⁾	263.666.961,73	92.302.246,69	8.906.394,25	-43.861.680,79	303.201.133,38
Summe Sachanlagen	2.208.596.644,49	123.421.509,04	16.465.366,32	-40.717,26	2.315.512.069,95
III Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	13.716.781,52	4.950.000,00	750.000,00	0,00	17.916.781,52
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	26.097.853,64	18.499.996,00	1.724.870,42	0,00	42.872.979,22
3. Beteiligungen	42.268,00	3.404,73	0,00	0,00	45.672,73
Summe Finanzanlagen	39.856.903,16	23.453.400,73	2.474.870,42	0,00	60.835.433,47
Summe Anlagevermögen	2.319.497.886,44	151.147.075,43	19.326.802,06	0,00	2.451.318.159,81

¹⁾ Davon 58.602,00 EUR Zugänge Fremdkapitalzinsen.

Stand 01.01.2018	laufendes Geschäftsjahr	Abschreibungen			Stand 31.12.2018	Buchwert 31.12.2018	Buchwert 31.12.2017
		Abgänge	Umbuchungen				
51.074.284,99	5.343.525,82	192.039,56	0,00	56.225.771,25	15.856.540,97	16.674.181,91	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.888.344,17	3.295.871,89	
51.074.284,99	5.343.525,82	192.039,56	0,00	56.225.771,25	18.744.885,14	19.970.053,80	
62.546.005,20	12.549.831,10	1.556.895,12	0,00	73.538.941,18	1.230.477.057,27	1.208.631.237,41	
293.922.944,90	27.109.202,16	1.908.930,44	-792,06	319.122.424,56	341.723.941,52	334.328.935,72	
32.868.453,08	4.289.551,58	2.611.258,14	792,06	34.547.538,58	12.901.033,46	12.632.106,45	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	303.201.133,38	263.666.961,73	
389.337.403,18	43.948.584,84	6.077.083,70	0,00	427.208.904,32	1.888.303.165,63	1.819.259.241,31	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17.916.781,52	13.716.781,52	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42.872.979,22	26.097.853,64	
24.765,00	0,00	0,00	0,00	24.765,00	20.907,73	17.503,00	
24.765,00	0,00	0,00	0,00	24.765,00	60.810.668,47	39.832.138,16	
440.436.453,17	49.292.110,66	6.269.123,26	0,00	483.459.440,57	1.967.858.719,24	1.879.061.433,27	

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 2018

1. GRUNDLAGEN

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

Darstellung, Gliederung, Ansatz und Bewertung des Jahresabschlusses entsprechen den Vorjahresgrundsätzen. Lediglich bei den Rückstellungen hat es eine Umgliederung der Beihilfe- und Sterbegeldrückstellungen von den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in die sonstigen Rückstellungen gegeben. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

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.

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

Die Nutzungsdauern liegen zwischen 3 (Hardware) und 75 Jahren (Eisenbahnbrücken aus Stahl). Bei voraussichtlich dauernden Wertminderungen werden außerplanmäßig Abschreibungen vorgenommen.

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 250 EUR Anschaffungskosten werden ab dem 1. Januar 2018 im Jahr des Zugangs sofort abgeschrieben. Für Vermögensgegenstände mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten zwischen 250 EUR und 1.000 EUR, die nach dem 31. Dezember 2017 zugegangen sind, wird ein Sammelposten gebildet, der jährlich mit 20% linear abgeschrieben wird.

Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten bewertet.

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

Liquide Mittel sind zum Nennwert bewertet worden.

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

Bei der Festlegung des laufzeitkongruenten Rechnungszinssatzes wird in Anwendung des Wahlrechts nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB bei der Abzinsung pauschal eine durchschnittliche Restlaufzeit von 15 Jahren unterstellt.

Der Rechnungszinssatz basiert wie im Vorjahr – entsprechend der gesetzlichen Regelung in § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB – auf dem von der Deutschen Bundesbank ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre in Höhe von 3,21% (im Vorjahr: 3,68%).

Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre ergibt sich zum 31. Dezember 2018 im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 47.604 TEUR.

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

Bei Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt und eine Abzinsung auf den Bilanzstichtag

vorgenommen. Als Abzinsungssätze werden die den Restlaufzeiten der Rückstellungen entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre verwendet, wie sie von der Deutschen Bundesbank gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung monatlich ermittelt und bekanntgegeben werden. Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Der Ansatz latenter Steuern gemäß § 274 HGB kommt nicht in Frage, da die HPA als Infrastrukturunternehmen ausschließlich steuerliche Verluste erzielt, welche durch Eigenkapitalzuführungen der FHH ausgeglichen 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 den Rückstellungen Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen.

3. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

Anlagevermögen

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

Die Finanzanlagen beinhalten Anteile an folgenden verbundenen Unternehmen:

CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (TEVG)

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25 TEUR, von dem 100% von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2018 beträgt 30 TEUR (28 TEUR), der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 beträgt 2 TEUR (1 TEUR).

CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (TEG)

Die Gesellschaft entstand gemäß Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 28. November 2018 durch Umwandlung im Wege des Formwechsels der CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, das Stammkapital beträgt 25 TEUR, von dem 100% von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2018 beträgt 4.259 TEUR (-710 TEUR), der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 beträgt 19 TEUR (322 TEUR).

Flotte Hamburg Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (FLHV)

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25 TEUR, von dem 100% von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2018 beträgt 33 TEUR (27 TEUR), der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 beträgt 6 TEUR (2 TEUR).

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

Kommanditistin ist die HPA mit einer Kommanditeinlage von 100 TEUR. Komplementärin ist die FLHV, ohne am Vermögen der Gesellschaft beteiligt zu sein. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2018 beträgt 14.152 TEUR (13.250 TEUR), der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 beträgt 902 TEUR (433 TEUR).

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.125	6.992
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	276.729	219.318
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	213.571	206.577
Sonstige Vermögensgegenstände	4.123	29.945
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	290.977	256.255
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	213.571	206.577

Der Bilanzposten Forderungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen enthält mit 128.106 TEUR (im Vorjahr 101.621 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie mit 148.623 TEUR (im Vorjahr 117.698 TEUR) sonstige Forderungen. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen sind 95.365 TEUR (im Vorjahr 95.521 TEUR) abgezinste Forderungen aus der langfristigen Vermietung von vier Kaimauern enthalten. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betragen 4.287 TEUR (im Vorjahr 0 TEUR).

Eigenkapital

In TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	875.676	889.201
davon Kapitaleinlage	0	17.885
davon Kapitalentnahme	-13.525	-11.967
Bilanzverlust	-42.068	-73.935
davon aus Jahresergebnis	18.344	-62.492
davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	13.523	11.967
Eigenkapital	983.608	965.265

Aus der Kapitalrücklage sind 13.525 TEUR entnommen worden, davon 5.536 TEUR für laufende Aufwendungen, 7.987 TEUR für Abschreibungen und Abgänge von aus der „HHLA-Milliarde“ finanziertem Anlagevermögen sowie 2 TEUR aufgrund der Rückübertragung einer Grundstücksfläche an die FHH.

Sonderposten aus Investitionszuschüssen

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

Rückstellungen

In TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	259.939	224.358
Rückstellungen für den Personalbereich	43.662	37.742
Andere sonstige Rückstellungen	89.871	90.821
davon für ausstehende Rechnungen	10.898	19.104
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	3.462	3.462
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	37.186	33.673
davon für Risikovorsorge Hamburger Aluminium-Werke	0	5.000
davon Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	31.687	24.536
Gesamtbetrag der Rückstellungen	393.472	352.921

Für die Pensionsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Dabei wurde ein Zinssatz von 3,21% 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 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der letzten zehn Jahre lt. Bundesbank angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

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

Die Rückstellung für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut besteht aus einer langfristigen Nachsorgeverpflichtung für die Schlickdeponien der HPA (37.186 TEUR).

Verbindlichkeiten

In TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	353.769	321.061
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	22.212	23.560
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	114.445	114.665
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	217.112	182.836
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	12
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	0	12
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.643	14.008
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	27.643	14.008
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen	49.825	35.614
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	49.825	35.614
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	11.629	11.087
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	11.601	11.045
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	28	42
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	442.866	381.782
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	111.280	84.239
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	114.473	114.707
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	217.112	182.836

Der Bilanzposten Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen enthält mit 49.289 TEUR (im Vorjahr 35.111 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten sowie mit 536 TEUR (im Vorjahr 503 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit der FHH.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind mit 1.207 TEUR (im Vorjahr 0 TEUR) noch abzuführende Lohnsteuern enthalten.

Es bestehen keine durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besicherten Verbindlichkeiten

Haftungsverhältnisse

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

In TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	44.788	55.021
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	28.523	37.759
Bestellobligos	190.481	223.085
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	51.491	61.829
Kampfmittelräumung	380	956
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	287.140	340.891

4. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

Gliederung der Umsatzerlöse

In TEUR	2018	2017
Mieterlöse Flächen	73.667	71.241
Mieterlöse Kaimauern	17.250	17.375
Sonstige Mieterlöse	12.410	9.163
Gesamtmieterlöse	103.327	97.779
Hafenentgelte	55.388	51.984
Hafenbahnerlöse	23.915	20.473
Elbtunnel-/Brückenentgelte	83	84
Gebühren	3.152	3.147
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	42.140	16.519
Periodenfremde Umsatzerlöse	1.107	2.101
Summe der Umsatzerlöse	229.112	192.087

Mieterlöse Kaimauern

Die Mieterlöse für Kaimauern in Höhe von 17.250 TEUR (im Vorjahr 17.375 TEUR) enthalten neben echten laufenden Mieten für Kaimauern von 12.503 TEUR (im Vorjahr 12.608 TEUR) eine Unterposition für „Zinsen/Marge Kaimauern“ in Höhe von 4.747 TEUR (im Vorjahr 4.767 TEUR). Diese beinhaltet die lineare Verteilung der Gewinnmarge aus der Vermietung von vier Kaimauern mit Übergang des wirtschaftlichen Eigentums auf den Mieter über die Vertragslaufzeiten sowie die Aufzinsungsbeträge der daraus resultierenden Forderungen. Bei dem Ausweis der Aufzinsungsbeträge unter den Umsatzerlösen handelt es sich um ein Wahlrecht, das die HPA aus Gründen der übersichtlicheren Darstellung ausgeübt hat.

Auflösung/Einstellung Sonderposten aus Investitionszuschüssen

Im Geschäftsjahr wurden 19.097 TEUR (im Vorjahr 19.026 TEUR) dem Sonderposten aus Investitionszuschüssen zugeführt, während ertragswirksam 22.500 TEUR (im Vorjahr 20.530 TEUR) aufgelöst wurden.

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Die periodenfremden Erträge betragen im Geschäftsjahr 14.289 TEUR (im Vorjahr 4.098 TEUR) und betreffen die Auflösung von Rückstellungen.

Die periodenfremden Aufwendungen belaufen sich auf 4.690 TEUR (im Vorjahr 11.003 TEUR) und betreffen im Wesentlichen die Ausbuchung von in Vorjahren nicht realisierten Zuwendungserträgen.

Personalaufwand

Im Posten „Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung“ sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 8.844 TEUR (im Vorjahr 3.464 TEUR) enthalten.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die Zinserträge beinhalten im Wesentlichen Erträge für die Aufzinsung langfristiger Forderungen in Höhe von 10.537 TEUR (im Vorjahr 8.691 TEUR) sowie aus der Abzinsung von Rückstellungen 1.617 TEUR (im Vorjahr 0 TEUR). Die Position Zinsaufwendungen enthält mit 35.978 TEUR (im Vorjahr 26.920 TEUR) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Außergewöhnliche Aufwendungen und Erträge

Im Geschäftsjahr ist aufgrund des Verkaufs eines Löschbootes an die FLH sowohl im Materialaufwand als auch in den Umsatzerlösen jeweils ein Betrag von 18.500 TEUR als außergewöhnlicher Posten enthalten.

Aus der Auflösung von Rückstellungen sind Erträge in Höhe von 14.289 TEUR (im Vorjahr 4.098 TEUR) entstanden. Hierin ist unter anderem eine Instandhaltungsrückstellung aus dem Jahre 2006 in Höhe von 5.000 TEUR enthalten.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Bilanzverlust in Höhe von 42.069 TEUR auf neue Rechnung vorzutragen.

5. SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Mitarbeiter

Die HPA beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1.801 Mitarbeiter (im Vorjahr 1.756). Es handelt sich hierbei um 168 Beamte (im Vorjahr 171) und 1.633 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr 1.585). Von den Mitarbeitern sind 233 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr 219).

Derivative Finanzinstrumente

Zur langfristigen Zinssicherung von zwei Darlehen wurde über die gesamte Summe und Laufzeit (bis 2023 bzw. 2037) ein Zinsswap abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2018 ermittelte Zeitwert der Zinsswaps beträgt 954 TEUR sowie -15.194 TEUR. Er wurde aufgrund allgemein anerkannter Bewertungsmethoden (Mark-to-Market) ermittelt. Die Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäft sind identisch („Critical Terms Match Method“), daher ist eine Bewertungseinheit gebildet worden. Der Darlehensstand zum 31. Dezember 2018 beträgt 16.260 TEUR bzw. 46.739 TEUR; die Höhe der aus den Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 378 TEUR bzw. 2.162 TEUR.

Aufsichtsrat

Frank Horch	(bis 27.11.2018) Aufsichtsratsvorsitzender, Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Michael Westhagemann	(seit 13.12.2018) Aufsichtsratsvorsitzender (bis 19.12.2017) Staatsrat der Finanzbehörde
Bettina Lentz	(seit 13.04.2018) Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende, Staatsrätin der Finanzbehörde
Hermann Ebel	Vorstandsvorsitzender der Hansa Treuhand Holding AG
Jana Schiedek	Staatsrätin der Behörde für Kultur und Medien
Christine Beine	Leiterin Geschäftsbereich Infrastruktur, Handelskammer Hamburg
Michael Pollmann	Staatsrat der Behörde für Umwelt und Energie
Ralf Surm	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority
Silvia Nitsche-Martens	Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority
Stefan Rechter	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Geschäftsführung (hauptberuflich)

Jens Meier	Vorsitzender der Geschäftsführung, Chief Executive Officer
Matthias Grabe	Geschäftsführer, Chief Technical Officer

Aufwandswirksame Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und der Geschäftsführung

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 2 TEUR gezahlt. Die aufwandswirksamen Bezüge der Geschäftsführung betragen insgesamt 567 TEUR. Hiervon stellen 464 TEUR eine fixe und 103 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente dar.

In TEUR	Meier	Grabe
Fixe Komponente	272	192
davon Dienstwagen	13	16
Maximale variable Komponente 2018	78	25
Gesamtbezüge der Geschäftsführung	350	217

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 13. Dezember 2018 erklärt, dass die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodexes (HCGK), die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 bis 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte), eingehalten werden. Von folgendem Punkt wurde abgewichen:

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

Der Jahresabschluss, der Lagebericht sowie die Entsprechenserklärung zum HCGK werden auf <http://www.hamburg-port-authority.de> unter den Menüpunkten Aktuelles und Presse/Download-Center in der Kategorie Berichte im Geschäftsbericht 2018 veröffentlicht.

Konzernverhältnisse

Die HPA ist Mutterunternehmen im Sinne des § 290 HGB und hat für das Geschäftsjahr 2018 einen Konzernabschluss gemäß § 290 HGB aufgestellt. Die Jahresabschlüsse der HPA und ihrer Tochterunternehmen werden in den Konzernabschluss der HPA einbezogen.

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

Der Konzernabschluss wird im Internet veröffentlicht.

Hamburg, den 15. März 2019

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Matthias Grabe
Geschäftsführer

SONSTIGE ANGABEN

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

Wir haben den Jahresabschluss der **Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg**, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 so wie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften, den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005 und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften, den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005 in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, 22. März 2019

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Hartmut Schmidt
Wirtschaftsprüfer

Jens Engel
Wirtschaftsprüfer

SONSTIGE ANGABEN

Hamburger Corporate Governance Kodex

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

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



Entsprechenserklärung zum Hamburg Corporate Governance Kodex (HCGK)

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

Die Hamburg Port Authority und ihre Tochtergesellschaften CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG und CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH, Flotte Hamburg GmbH & Co. KG und Flotte Hamburg Verwaltungs-GmbH haben im Geschäftsjahr 2018 alle Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den jeweiligen Geschäftsführungen und Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 – 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Die Tochtergesellschaften CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG und CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH, Flotte Hamburg GmbH & Co. KG und Flotte Hamburg Verwaltungs-GmbH verfügen über keinen Aufsichtsrat. Sie haben im Geschäftsjahr 2018 alle Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den Geschäftsführungen zu verantworten sind.

Von folgendem Punkt wurde abgewichen:

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

Hamburg, 13. Dezember 2018

<p>Für die Geschäftsführung:</p> <p> _____ Jens Meier (Vorsitzender)</p> <p> _____ Matthias Grabe</p>	<p>Für den Aufsichtsrat:</p> <p> _____ Michael Westhagemann (Vorsitzender)</p>
---	---

Hamburg Port Authority AG | Neuer Wandkahn 4 | 22457 Hamburg
 Geschäftsführer: Jens Meier (Vors.), Matthias Grabe | Aufsichtsratsvorsitzender: Senator Frank Huth
 Deutsche Bundesbank (BIC: 2500 0000 0020 0010 74 | Steuernummer: 27025101309 | USt-Id: DE243314960

Impressum**Herausgeber**

Hamburg Port Authority AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

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

www.hamburg-port-authority.de

Bildnachweis

© HPA-Bildarchiv: Andreas Schmidt-Wiethoff, Titel

Papier

Color Copy 90 g/m²

© HPA, Stand: 06/19

Hamburg Port Authority AöR

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

www.hamburg-port-authority.de



WIR MACHEN HAFEN