



GESCHÄFTSBERICHT 2012



Bericht des Aufsichtsrates

Nach den deutlichen Zuwächsen im Vorjahr war im Jahr 2012 auch der Hamburger Hafen von der allgemeinen Unsicherheit an den Märkten und der daraus resultierenden verhaltenen Entwicklung betroffen. Das Umschlagsvolumen im Hafen ist mit einem Minus von etwa 1 Prozent leicht gesunken. Vor allem im Containerumschlag konnte nicht mehr an das hohe Wachstum des Vorjahres angeknüpft werden. Dennoch blieb die Marktposition des Hamburger Hafens nahezu konstant. Hamburg bleibt nach Rotterdam der zweitwichtigste Containerhafen Europas. Anhaltendes starkes Wachstum erfuhr im Jahr 2012 hingegen der Bereich Kreuzschifffahrt. Mit über 160 Schiffsanläufen und 430.000 Passagieren wurde erneut ein Rekordergebnis erzielt.

Setzt sich der Verlauf des ersten Quartals fort, kann auch für das Jahr 2013 nur mit einer verhaltenen Entwicklung des Umschlages im Hamburger Hafen gerechnet werden. Allerdings sehen Wirtschaftsprognosen für die Folgejahre bereits deutliche Zeichen für eine stärkere wirtschaftliche Entwicklung. Vor dem Hintergrund bleiben die strategische Fortentwicklung des Hafens sowie die Optimierung der Hafeninfrastruktur unverzichtbar für einen effizienten Hafenbetrieb. Der Hafenentwicklungsplan „Hamburg hält Kurs“, der im Jahr 2012 veröffentlicht wurde, bietet eine notwendige Basis, damit Hamburg auch zukünftig im Wettbewerb der internationalen Seehäfen erfolgreich bestehen kann.

Die Geschäftsführung der Hamburg Port Authority (HPA) hat den Aufsichtsrat regelmäßig, umfassend, zeitnah, mündlich und schriftlich über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements informiert. Der Aufsichtsrat der HPA hat die Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2012 überwacht und die Geschäftsführung bei der Leitung der Gesellschaft beraten.

Im Geschäftsjahr 2012 fanden vier Aufsichtsratssitzungen statt. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand auch zwischen den Aufsichtsratssitzungen in regelmäßigem Kontakt mit der Geschäftsführung und wurde laufend über die aktuelle Geschäftsentwicklung und wesentliche Geschäftsvorfälle informiert. Zusätzlich zu den Aufsichtsratssitzungen fanden im Geschäftsjahr fünf Sitzungen des vom Aufsichtsrat gebildeten Finanz- und Personalausschusses statt. Der Finanz- und Personalausschuss hat sich insbesondere mit den von der Geschäftsführung vorgelegten finanzwirtschaftlichen und personalrelevanten Themen intensiv befasst und die Ergebnisse und Empfehlungen in den Aufsichtsratssitzungen vorgetragen.

Im Geschäftsjahr fasste der Aufsichtsrat folgende Beschlüsse im schriftlichen Verfahren: Widerspruch gegen den Bescheid des Denkmalschutzamtes vom 05. Dezember 2011 betreffend das Ensemble Peutestraße 22-26, 28-32, die Wahl von Herrn Schuberth in den Finanz- und Personalausschuss (damit ist Herr Schuberth seit 01. Februar 2012 Mitglied des Finanz- und Personalausschusses), die Budgeterhöhung für den Gebäudeneubau am Spreehafen und die Budgeterhöhung für die Flächenherrichtung am Reiherstiegknie.

Der in der Aufsichtsratssitzung am 9. Mai 2012 bestellte Abschlussprüfer Deloitte & Touche GmbH hat den Jahresabschluss der HPA zum 31. Dezember 2012 geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 16. Mai 2013 mit dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2012, dem Lagebericht und dem Vorschlag für die Verwendung des Jahresergebnisses eingehend befasst und diese geprüft. Den Mitgliedern des Aufsichtsrates wurden die Jahresabschlussunterlagen und der Bericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt.

Die Vertreter der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte & Touche GmbH waren bei den Beratungen über den Jahresabschluss in der Sitzung des Aufsichtsrates am 16. Mai 2013 anwesend, erläuterten die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Änderungen innerhalb des Aufsichtsrates

Herr Melsheimer hat mit Schreiben an den Aufsichtsratsvorsitzenden vom 18. Oktober 2012 sein Mandat niedergelegt. Eine Nachbesetzung ist bisher seitens der Stadt nicht erfolgt. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Melsheimer für die im Aufsichtsrat der HPA geleistete Arbeit.

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

Hamburg, 16. Mai 2013

Der Aufsichtsrat
Aufsichtsratsvorsitzender

Lagebericht 2012 der Hamburg Port Authority

Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

1. Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Seitwärtsjahr 2012

Nach dem Aufschwung der vergangenen zwei Jahre hat sich die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2012 deutlich verlangsamt. Wenngleich die Bundesrepublik im Vergleich zu vielen anderen Eurostaaten nach wie vor der Eurokrise trotzt, verzeichnete die deutsche Wirtschaft im Jahr 2012 lediglich ein Wachstum des Bruttoinlandsproduktes von 0,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr, sodass 2012 als Seitwärtsjahr bezeichnet werden kann.

Bei der Betrachtung der globalen wirtschaftlichen Entwicklung ist ebenfalls festzustellen, dass die unsichere Entwicklung der europäischen Finanzsysteme für Zurückhaltung an den weltweiten Märkten gesorgt hat. Nach wie vor bedroht die Finanzkrise der Eurounion die weltwirtschaftliche Stabilität und bremst vielerorts das Investitionsverhalten. Ferner ist das Wachstum des Welthandelsvolumens gegenüber dem Vorjahr mit lediglich 2,8 Prozent deutlich geringer ausgefallen als in der Periode zuvor. Allerdings sind es neben China insbesondere Länder wie Brasilien, Südkorea oder die Türkei, aber auch Russland, die im Jahr 2012 eine positive wirtschaftliche Entwicklung erzielt haben. Aber auch die großen Volkswirtschaften Japans und der USA sind mit über 2 Prozent solide gewachsen. Die Volksrepublik China konnte zuletzt jedoch nicht mehr so stark zulegen wie bisher. Das dortige Wachstum des BIP fiel mit 7,8 Prozent im Vergleich zu anderen Jahren deutlich geringer aus. Zuletzt kursierten Spekulationen über eine Fokussierung der chinesischen Wirtschaftspolitik auf die Stärkung des chinesischen Binnenmarktes. Dennoch bleibt China weiterhin der Wachstumsmotor der globalen Wirtschaft und das chinesische Exportvolumen stieg seit April 2011 um mehr als 25 Prozent an. Die für das Hinterland des Hamburger Hafens relevanten Volkswirtschaften in Zentral- und Osteuropa sowie Skandinavien und Russland verzeichneten zum Teil nur ein geringfügiges Wachstum (Tschechien, Österreich, Dänemark), jedoch konnten andere Länder wie Polen, Estland oder die Slowakei mit Wachstumsraten von mehr als 2,5 Prozent p.a. deutlich zulegen.

Hamburg trotz leicht rückläufiger Umschlagsmengen Europas Nr. 2 im Containerumschlag

Der Hamburger Hafen hat im Jahr 2012 130,9 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Dies entspricht einem leichten Minus von einem Prozent gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich der Wettbewerbshäfen entlang der Nordrange zeigt sich eine weitestgehend ähnliche Entwicklung wie in Hamburg. Lediglich die bremischen Häfen konnten das Umschlagsvolumen mit 4,2 Prozent auf rd. 84 Millionen Tonnen steigern. Rotterdam verzeichnete ein leichtes Plus von 1,6 Prozent auf 441,5 Millionen Tonnen und Antwerpen ein leichtes Minus von 1,6 Prozent auf 184,1 Millionen Tonnen.

Der Containerumschlag bleibt trotz eines leichten Rückgangs von 1,7 Prozent weiterhin das wichtigste Marktsegment Hamburgs. 8,9 Millionen umgeschlagene TEU bedeuten einen Anteil an der Gesamtumschlagstonnage von gut 68 Prozent und festigen Hamburgs Position mit 25 Prozent Marktanteil als zweitwichtigstem Umschlagsplatz für containerisierte Ladung in Europa. Während der Umschlag voller Container nahezu unverändert geblieben ist, waren im Umschlag leerer Container mit 12,1 Prozent deutliche Rückgänge zu verzeichnen. Aufgrund eines verhaltenen Weihnachtsgeschäfts und rückläufiger Umschlagszahlen im chinesischen Export befindet sich der Großteil der Leercontainer in den Depots der asiatischen Häfen.

Die Rückgänge im Containerumschlag basieren somit in erster Linie auf den sinkenden Asienverkehren. Das Volumen in der für den Hamburger Hafen wichtigsten Region ist gegenüber dem Vorjahr um 8,6 Prozent auf 4,7 Millionen TEU zurückgegangen. Insbesondere der Außenhandel Chinas als wichtigstem Handelspartner des Hafens schwächelte 2012, so dass mit 2,6 Millionen TEU 12,3 Prozent

weniger Umschlag aus diesem Fahrtgebiet generiert werden konnte als noch ein Jahr zuvor. Im Gegensatz dazu haben die Volumina in den meisten anderen Fahrtgebieten zugenommen. Sowohl Europa (6,1 Prozent) als auch Russland (13,3 Prozent) und die USA (28,1 Prozent) zeigten eine sehr erfreuliche Entwicklung.

Der Umschlag von Massengütern im Hamburger Hafen war im Jahr 2012 mit 0,4 Prozent gegenüber 2011 nahezu konstant. Beim Export von Massengütern sorgte vor allem die Flüssigladung für eine positive Entwicklung. Der Import war insgesamt rückläufig, jedoch konnte der Umschlag von Erz und Rohöl gesteigert werden.

Der Umschlag von konventioneller Ladung verzeichnete ein deutliches Minus von 15,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr, sodass lediglich 2,1 Millionen Tonnen umgeschlagen werden konnten.

Kreuzfahrt mit weiterem Rekordjahr

Weiterhin ausgesprochen positiv war die Entwicklung der Kreuzfahrtverkehre im Hamburger Hafen. Die Anzahl der Kreuzfahrtpassagiere konnte gegenüber dem Vorjahr erneut gesteigert werden. 160 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen brachten über 430.000 Passagiere in die Hansestadt. Darunter waren 151 Schiffe, bei denen Hamburg Start- oder Zielhafen gewesen ist. Lediglich neun Schiffe waren sogenannte Transitanläufe. Insgesamt haben 89 Prozent der Passagiere ihre Reise entweder in Hamburg begonnen oder beendet.

Für die kommende Saison zeichnet sich ein weiteres Rekordergebnis ab. Im Jahr 2013 werden über 170 Kreuzfahrtschiffe erwartet, sodass mit einem Überschreiten der 500.000-Passagier-Marke gerechnet werden kann.

Aufgrund des anhaltenden starken Wachstums in diesem Segment und der äußerst positiven Prognosen der Marktteilnehmer erwägt die HPA derzeit den Bau eines weiteren Kreuzfahrtterminals im Hamburger Hafen, um die steigenden Passagierzahlen und Schiffsanläufe abfertigen zu können.

Hinterlandanbindung des Hafens weiterhin erstklassig

Auch im Jahr 2012 hat der Hamburger Hafen seine Erfolgsgeschichte im Hafenhinterlandverkehr fortgesetzt. So konnte das Rekordergebnis aus dem Vorjahr trotz der leichten Rückgänge im Gesamtumschlag mit insgesamt rund 40 Millionen Tonnen auf der Schiene transportierter Güter nahezu wiederholt werden. Im Containerverkehr wurden knapp 2 Millionen TEU per Bahn in das Hinterland des Hamburger Hafens transportiert. Die durchschnittliche Auslastung der Züge konnte dabei erneut gesteigert werden und somit die Wirtschaftlichkeit der Bahnverkehre des Hamburger Hafens weiter erhöhen. Dabei profitierte der Hafen sowohl vom weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur als auch von den Implementierungen neuer IT-Systeme in der Bahnabwicklung. Die Hafenbahn hat dabei im Jahr 2012 einen entscheidenden Schritt in die Zukunft getan. In enger Zusammenarbeit mit den Ladestellen und den beteiligten Bahnunternehmen hat TransPORT Rail Basic Ende Juni seinen Betrieb aufgenommen. Die Implementierung weiterer logistischer Funktionen wird im Jahr 2013 fortgesetzt. Damit hat bei der Hafenbahn ein neues IT-System viele Funktionalitäten des alten HABIS abgelöst. Es stellt Infrastrukturdaten für die Verwaltung von Fahrten, Reihungen und Standortbuchungen bereit und hilft so, die immer komplexer werdenden Abläufe zu optimieren, die Durchfahrtszeiten zu verringern und damit die Umschlagskapazität zu erhöhen. Die Hafenbahn hat damit eines der weltweit modernsten IT-Systeme auf diesem Sektor bekommen, wodurch die Effizienz der Hafenbahn erneut gesteigert werden konnte.

Auch für die Zukunft verfolgt die Hafenbahn engagierte Pläne. So ist der Ausbau Bahninfrastruktur im Hamburger Hafen in einem 2-Achsenmodell Teil der Hafenentwicklungsplanung des Hamburger Senats. Ferner forciert Hamburg den weiteren Ausbau der überregionalen Anbindung des Hafens innerhalb des deutschen und europäischen Schienennetzes. Hamburg bleibt somit auch weiterhin der wichtigste Eisenbahnhafen Europas.

Im Bereich Straßenverkehr konnte der Hamburger Hafen seine erfolgreich implementierten Maßnahmen im Port Road Management weiter ausbauen. Im Jahr 2012 wurde ein Pilotprojekt initiiert, in dem Lkw-Fahrer Verkehrsinformationen aus dem Port Road Management auf Tablet-PCs erhalten und somit flexibel auf eventuelle Verkehrsbehinderungen reagieren können.

Langfristiges Ziel ist eine weitere Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger bis hin zu einem

integrierten Verkehrsmanagementsystem. In diesem Zusammenhang hat die HPA im Jahr 2012 Bluetooth-Messsysteme realisiert. Diese Messsysteme sind in der Lage, die eindeutigen MAC-Adressen sich vorbeibewegender Bluetooth-Geräte zu erfassen, die sich für verschiedene verkehrliche Analysen, wie z.B. Fahrzeiten, Verkehrslage und Nachfragematrizen, eignen. Dadurch soll der Verkehrsfluss im Hafen sowie zu den Verbindungsstellen an das Hinterland über alle Verkehrsträger hinweg kontinuierlich optimiert werden, um den Qualitätsansprüchen des Hafens gerecht zu werden und schnelle Durchlaufzeiten sowie Emissionsreduzierungen zu erzielen. Die Hamburg Port Authority beabsichtigt, die dafür notwendigen Technologien und Managementsysteme gemeinsam mit den Partnern im Hafen zu entwickeln sowie Informationen, Services und Mobilitätsdienste anzubieten.

Hamburg hält Kurs

Im Jahr 2012 hat der Hamburger Senat den Hafenenwicklungsplan „Hamburg hält Kurs“ vorgelegt. Darin wird die Planung für die Hafenenwicklung bis in das Jahr 2025 beschrieben. Mit der Umsetzung erster beschriebener Maßnahmen konnte bereits begonnen werden. Weiterhin verfolgt die Hamburg Port Authority die Umsetzung der strategischen Ausbauprojekte des Hafens.

Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte

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

Für die Fahrrinnenanpassung erging im April 2012 nach erfolgreicher Abstimmung mit den Nachbarländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein der Planfeststellungsbeschluss. Vor dem zuständigen Bundesverwaltungsgericht wurden 13 Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss erhoben. Zwar ist der Beschluss aufgrund eines Eilantrages zweier Umweltverbände derzeit nicht vollziehbar, das BVerwG hat jedoch eine zeitnahe Entscheidung angekündigt. Nach hiesiger Einschätzung stellen die Klagen das Projekt nicht grundsätzlich infrage, so dass mit einer positiven Gerichtsentscheidung zu rechnen ist.

Das Projekt zur Kapazitätserweiterung im Waltershofer Hafen befindet sich nach wie vor im Planfeststellungsverfahren. Die Hamburg Port Authority erwartet für das Jahr 2013 einen Planfeststellungsbeschluss.

Bei der Umstrukturierung des ehemaligen mittleren Freihafens für das Projekt Central Terminal Steinwerder konnten im Jahr 2012 weitere Fortschritte gemacht werden. Die Hamburg Port Authority konnte nach der Räumung erster Teilflächen mit der erforderlichen Kampfmittelräumung beginnen. Auf der Basis der langfristig ausgerichteten vorausschauenden Planungen der Hamburg Port Authority führen die konkreten Flächenvorbereitungsmaßnahmen im Planungsgebiet zu der Möglichkeit, auf die aktuellen Marktentwicklungen einzugehen und temporäre Zwischenlösungen in Erwägung zu ziehen.

Umweltstrategie wird zunehmend bedeutender

Die umweltstrategischen Fragestellungen rücken weiter in den Fokus der Hamburg Port Authority.

So wurden im Jahr 2012 die Grundsteine für eine Nachhaltigkeitsberichtserstattung der Hamburg Port Authority gelegt, die im Jahr 2013 erstmalig erfolgen soll. Ziel ist es, die Hamburg Port Authority nach dem Global Reporting Initiative (GRI) Standard zu zertifizieren.

Darüber hinaus konnte die Hamburg Port Authority im Jahr 2012 bei der weiteren Vorbereitung beziehungsweise Umsetzung verschiedener Maßnahmen Fortschritte machen. So soll beispielsweise am Kreuzfahrtterminal in Altona eine Landstromanlage für die Versorgung der Kreuzfahrtschiffe mit Strom während der Liegezeit im Hafen errichtet werden. Die Hamburg Port Authority ist für die Planung und Umsetzung verantwortlich. Ferner konnte in Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen aus der Wirtschaft und den lokalen Genehmigungsbehörden das Thema „Verfügbarkeit von Liquefied Natural Gas (LNG)“ als Kraftstoff im Hafen weiter vorangetrieben werden.

Im Jahr 2012 hat die Hamburg Port Authority gemeinsam mit der Stadt Hamburg sowie diversen Partnerunternehmen aus der Wirtschaft das Projekt Energiekooperation Hamburger Hafen initiiert. Erklärtes Ziel Hamburgs ist es, die energetische Neuausrichtung des Hamburger Hafens mit der Umsetzung verschiedener Teilprojekte voranzutreiben, um zur Erreichung der umwelt- und klimapolitischen Ziele der Stadt Hamburg beizutragen. Dabei sollen sowohl der generelle Energieverbrauch im Hafen gesenkt sowie Emissionen reduziert werden. In den drei Bereichen „Erneuerbare Energien“, „Energieeffizienz und Smart Energy“ und „Mobilität“ werden daher künftig zahlreiche Maßnahmen verfolgt.

Informations- und Kommunikationstechnologie

Im Zuge der Neugestaltung der Nautischen Zentrale wurde mit dem Port Monitor eine neue Applikation in Produktion genommen, die viele IT-Verfahren integriert und die Informationen der verschiedenen Quellsysteme zielgruppengerecht präsentiert. Dazu werden jetzt alle Informationen zu den wasserseitigen Baustellen zentral für alle Beteiligten gepflegt. Mit der neuen IT-Architektur, die dem Port Monitor zugrunde liegt, wurde eine potenzielle Basis für die geplanten übergreifenden Leitstände gelegt. Ein Pilot zu einer internen App wurde ebenfalls eingebunden.

Ein großer Erfolg wurde durch die Produktivsetzung des neuen Document Management System erreicht. Die alte, nicht mehr unterstützte Lösung wurde komplett abgelöst. Neben dem technischen Archiv wurden zusätzlich ein Rechnungs- und ein Vertragsarchiv erstellt. Dieses ist auf derselben technischen Basis wie das Kollaborationstool realisiert, sodass es über dieselbe Oberfläche genutzt wird.

Investitionsprogramm wurde im Jahr 2012 fortgesetzt

Die Hamburg Port Authority hat im abgeschlossenen Geschäftsjahr das Investitionsprogramm der letzten Jahre unverändert fortgeführt. Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 212,0 Mio. EUR, davon 125,5 Mio. EUR das Anlagevermögen sowie 5,6 Mio. EUR das Umlaufvermögen (Kaimauern) der HPA betreffend, konnten umfangreiche Ersatzmaßnahmen und Ausbauinvestitionen getätigt werden.

Der strategisch wichtige Neubau der Rethelbrücke konnte wesentlich vorangetrieben werden. Die Baugrunderstellung wurde zwischenzeitig erfolgreich abgeschlossen, die Vormontage der Stahlbrückenelemente läuft planmäßig. Des Weiteren konnten die Entwurfsplanungen der Bahnbrücke im Bereich der heutigen Kattwykbrücke abgeschlossen und wesentliche Pakete der Verdingungsunterlagen erstellt werden. Der Planfeststellungsbeschluss für die Gesamtmaßnahme wird im 1. Quartal 2013 erwartet.

Neben der Erneuerung und Sanierung der Brückenbauwerke im Hafen wurde das Ausbau- und Ersatzinvestitionsprogramm für das Hafennetz inkl. der Bahnhöfe planmäßig vorangetrieben. Im Hafennahbahnhof Waltersdorf konnte die 1. Umbaustufe in Verbindung mit etlichen Instandsetzungen im Jahr 2012 abgeschlossen werden.

Ein weiterer Investitionsschwerpunkt lag im Bereich der Flächenherrichtung von zurzeit brachliegenden Hafennähen sowie der Umgestaltung einzelner Hafennähen, um die räumliche Erweiterung innerhalb des vorhandenen Flächenbestandes zu erreichen und die Neuansiedlung von Hafennähenbetrieben möglich zu machen.

Hierzu wurden u.a. weitere Flächen am Mittleren Reihertiege für die Ansiedlung eines Logistikunternehmens zur Verfügung gestellt, eine Böschung- und Flächenherrichtung im südlichen Bereich der Kattwyk-Halbinsel durchgeführt sowie die Umgestaltung der Flächen des ehemaligen Peutebahnhofs für eine Firmenverlagerung realisiert.

Der Ausbau und die Überbauung vorhandener Kaimauerstrecken konnte mit der Fertigstellung des Liegeplatzes 4 am Burchardkai weiter vorangetrieben werden. Mit der Sanierung der Harburger Hafenschleuse wurde begonnen, dies führt zu einer weiteren Ertüchtigung der öffentlichen Hochwasserschutzlinie.

Im Projekt „Verkehrsanknüpfung Burchardkai“ wurde mit der Sanierung der Rugenberger Schleuse und der zugehörigen Brücke für den Rugenberger Damm begonnen.

Die herausfordernde Sanierung der Oströhre des St. Pauli Elbtunnels läuft auf Hochtouren.

Das Pilotprojekt des Tideelbe-Konzepts „Entwicklung eines tidebeeinflussten Flachwassergebietes Spadenländer Busch/Kreetsand“ hat im April 2012 den Planfeststellungsbeschluss erhalten. Mit dem Beschluss konnten erste vorbereitende Baumaßnahmen vergeben und abgeschlossen werden. Zum Ende des Jahres haben die ersten großen Erdbauarbeiten auf der Fläche begonnen.

2. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Hamburg Port Authority verringert erneut den Bilanzverlust

Der Hamburg Port Authority ist es gelungen, das zweite Jahr in Folge den Bilanzverlust zu reduzieren; zum 31. Dezember 2012 beträgt dieser lediglich 26,0 Mio. EUR gegenüber 32,4 Mio. EUR im Vorjahr. Der in der Gewinn- und Verlustrechnung auszuweisende Jahresfehlbetrag von 108,4 Mio. EUR (i.Vj. 97,6 Mio. EUR) wurde durch die planmäßige Auflösung der Kapitalrücklage in Höhe von 114,8 Mio. EUR (i.Vj. 102,6 Mio. EUR) überkompensiert. Hierfür maßgeblich ist das verstärkte Engagement der Hamburg Port Authority im Projektgeschäft für die öffentliche Infrastruktur des Hafens. An die im Vorjahr realisierten Steigerungen der Umsatzerlöse konnte wegen der deutlich verlangsamten konjunkturellen Entwicklung hingegen nicht angeknüpft werden. Die Erträge der drei großen Erlösbringer Immobilienmanagement (76,2 Mio. EUR), Maritime Commercial Management (47,7 Mio. EUR) und Hafensbahn (19,1 Mio. EUR) verharren auf dem Niveau des Vorjahres. Bei einem Anziehen der Konjunktur und einem entsprechenden Einfluss auf den Güterumschlag im Hamburger Hafen rechnet die Hamburg Port Authority mit einem entsprechenden internen Wachstum, vor allem bei den Erlösen aus Maritime Commercial Management und der Hafensbahn.

Umsatzerlöse liegen auf dem hohen Niveau des Vorjahres

Die erwirtschafteten Umsatzerlöse liegen mit 157,0 Mio. EUR um 0,9 Mio. EUR leicht unter denen des Vorjahres. Der nach wie vor wichtigste Erlösbringer Immobilienmanagement legte nur in geringem Umfang um 0,4 Mio. EUR auf 76,2 Mio. EUR zu. Grund für die schwache Erlössteigerung ist vor allem die moderate Mietpreisanpassung bei den bestehenden Verträgen sowie eine geringe Neuvermietung, bedingt durch eine weit über 90 Prozent liegende Vermietungsquote und einzelne Entmietungen, die im Zusammenhang mit der strategischen Flächenentwicklung stehen. Bei Neuverträgen können seit Jahren signifikant höhere Mieten erzielt werden. Dies zeigt, dass auch in schwierigen konjunkturellen Zeiten eine große Nachfrage nach Flächen im Hamburger Hafen besteht und maßvolles Wachstum für die Hamburg Port Authority möglich ist.

Die Hafengelderlöse haben sich auf dem Niveau des Vorjahres gehalten. Bedingt durch die abkühlende Entwicklung der Welthandelsströme und die weitere Verzögerung der Fahrpläneanpassung sind hier die erwarteten Umsatzerlösststeigerungen nicht eingetreten. Dem gegenüber steht die positive Entwicklung der Hafensbahnerlöse (0,7 Mio. EUR), die insbesondere auf die weitere Anpassung des Entgeltsystems zurückzuführen ist. Bei den Dritttaufträgen sowie den periodenfremden Erträgen haben Einmaleffekte aus dem Vorjahr zu einer rückläufigen Entwicklung geführt.

Betrieblicher Aufwand entwickelte sich erfreulich

Der betriebliche Aufwand verringerte sich um 8,8 Mio. EUR von 342,6 Mio. EUR auf 333,8 Mio. EUR. Positiv entwickelten sich die um 20,5 Mio. EUR verringerten Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen. Zum 31. Dezember 2012 liegen diese bei 144,4 Mio. EUR. Der Materialaufwand aus Projekten für die öffentliche Infrastruktur des Hafens bewegt sich unter Vorjahresniveau (-4,8 Mio. EUR). Damit geht die Abweichung weitestgehend auf den betrieblichen Bereich zurück und resultiert aus einem Einmaleffekt aus der Bildung von Rückstellungen in Höhe von 19,4 Mio. EUR des Vorjahres. Gegenläufig hat sich die Bildung einer Instandhaltungsrückstellung für die Bundeswasserstraße in Höhe von 6,1 Mio. EUR ausgewirkt.

Die Kosten für Personal stiegen hingegen um 5,4 Mio. EUR auf 99,9 Mio. EUR. Die Hintergründe für den Anstieg des Personalaufwands um 5,7 Prozent sind vor allem die Tarifsteigerung um 3,5 Prozent für das Jahr 2012 sowie höhere Zuführungen zu den Personalarückstellungen.

Die Abschreibungen liegen mit 43,5 Mio. EUR um 2,8 Mio. EUR unter denen des Vorjahres. Ohne die im Vorjahr vorgenommene Teilwertabschreibung in Höhe von 5,7 Mio. EUR steigt das Abschreibungsniveau im Geschäftsjahr um 2,9 Mio. EUR.

Mit einem Gesamtwert von 46,1 Mio. EUR liegt der sonstige betriebliche Aufwand um 9,2 Mio. EUR über dem Vorjahresniveau. Maßgeblich hierfür sind Entschädigungszahlungen für Verlagerungsfälle, die im Zusammenhang mit strategischen Flächenentwicklungen notwendig wurden, sowie Kosten für die Umstrukturierung der Hafensbahn-IT.

Kräftige Steigerung des Gesamtvermögens

Während des Geschäftsjahres erhöhte sich die Bilanzsumme auf 1.486,0 Mio. EUR, im Vergleich zu 1.466,7 Mio. EUR im Vorjahr (1,3 Prozent). Von der Bilanzsumme entfallen zum 31. Dezember 2012 1.262,2 Mio. EUR (i. Vj. 1.182,8 Mio. EUR) auf das Anlagevermögen. Dies stellt eine Steigerung von

79,4 Mio. EUR oder 6,7 Prozent dar und zeigt erneut, dass die Hamburg Port Authority weiter auf hohem Niveau in die nachhaltige Infrastruktur des Hamburger Hafens investiert. Weiterhin im Umlaufvermögen ausgewiesen werden die bereits fertiggestellten Kaimauern der Liegeplätze 2, 3 und 4 des Burchardkais sowie des Liegeplatzes 5 am Container Terminal Tollerort, der Buchwert beträgt zum 31. Dezember 2012 insgesamt 95,0 Mio. EUR (i.Vj. 88,8 Mio. EUR).

Die Ausbauiinvestitionen für die öffentlichen Straßen und den öffentlichen Hochwasserschutz werden nicht im Anlagevermögen der Hamburg Port Authority ausgewiesen, da sich diese Vermögensgegenstände im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befinden. In den Ausbau des Straßen- und Brückennetzes wurden 43,9 Mio. EUR und in den Ausbau des öffentlichen Hochwasserschutzes 6,6 Mio. EUR investiert.

Vorräte steigen, Außenstände sinken

Das Vorratsvermögen der Hamburg Port Authority weist zum 31. Dezember 2012 erneut die fertiggestellten Kaimauern aus. Der Liegeplatz 4 des Burchardkais wurde im laufenden Geschäftsjahr zusätzlich fertiggestellt und dementsprechend in den fertigen Erzeugnissen ausgewiesen. Die den Kaimauern zugrunde liegenden Mietverträge stellen auf Grundlage der Vereinbarung mit dem Unternehmensverband Hafen Hamburg zur Mietberechnung für neu zu errichtende Kaimauern Finanzierungsleasing dar. Insoweit wird das wirtschaftliche Eigentum an den Kaimauern bei Vertragsabschluss zum Mieter wechseln, der die Kaimauern in seinem Anlagevermögen auszuweisen hat. Die Verhandlungen mit dem Mieter konnten noch nicht zum Abschluss gebracht werden, sodass die Herstellungskosten der betreffenden Kaimauern, wie im Vorjahr, unter den Vorräten ausgewiesen werden.

Die ausstehenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen konnten von 14,3 Mio. EUR im Vorjahr auf 8,0 Mio. EUR (44,1 Prozent) abgebaut werden.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen sanken von 122,2 Mio. EUR im Vorjahr auf nun 112,7 Mio. EUR. Zwar stiegen die Forderungen gegen Gesellschaften und Behörden der Freien und Hansestadt Hamburg um 9,5 Mio. EUR. Diese wurden aber von der Abnahme der bei der Kasse Hamburg verwalteten flüssigen Mittel von 19,3 Mio. EUR auf -4,9 Mio. EUR überkompensiert.

Eigenkapital systemimmanent verringert

Das Eigenkapital der Hamburg Port Authority beträgt zum 31. Dezember 2012 insgesamt 684,4 Mio. EUR (i.Vj. 713,1 Mio. EUR) und sank damit systemimmanent um 4,0 Prozent. Der Rückgang resultiert überwiegend aus den höheren Entnahmen aus der Kapitalrücklage von 114,8 Mio. EUR, die über der planmäßigen Zuführung in die Kapitalrücklage in Höhe von 77,4 Mio. EUR lagen.

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse wird mit 280,5 Mio. EUR ausgewiesen und liegt demnach mit 1,9 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahres. Diesem Wert stehen entsprechende Buchwerte der allgemeinen Infrastruktur im Anlagevermögen gegenüber.

Durch das im Vergleich zum Gesamtkapital verringerte Eigenkapital verminderte sich die Eigenkapitalquote von 48,6 Prozent im Vorjahr auf aktuell 46,1 Prozent. Analog hierzu sinkt die Eigenfinanzierungsquote des Anlagevermögens auf 76,4 Prozent (i.Vj. 83,8 Prozent).

Risikovorsorge erhöht

Die Rückstellungen wurden insgesamt um 35,9 Mio. EUR oder 16,5 Prozent auf 253,8 Mio. EUR erhöht. Die Rückstellungen für Pensionen in Höhe von 117,7 Mio. EUR (+11,2 Mio. EUR) teilen sich nahezu hälftig in Verpflichtungen für 249 Beamte und 2.061 Angestellte auf. Dem Zuführungsbetrag stehen Erstattungen aus fortgeschriebenen Ausgleichsansprüchen gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg in Höhe von 5,6 Mio. EUR gegenüber. Der Forderungsanspruch basiert auf der im Errichtungsgesetz festgelegten Zusage der Freien und Hansestadt Hamburg, die vor der Errichtung der Hamburg Port Authority entstandenen Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Mitarbeitern zu übernehmen.

Zudem wurden für ausstehende Lieferantenrechnungen und Aufwendungen für den privaten Hochwasserschutz insgesamt 29,4 Mio. EUR zugeführt; für Baggerarbeiten in der Elbe wurde erneut eine Rückstellung in Höhe von 6,1 Mio. EUR gebildet.

Die zurückgestellten künftigen Zahlungsverpflichtungen an die Stiftung Lebensraum Elbe verminderten sich auf 10,5 Mio. EUR; im Geschäftsjahr wurde ein Anteil an den Hafengelderlösen von 2,0 Mio. EUR abgeführt.

Die Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur erfolgt durch laufende Erträge in diesem Bereich und durch die Zahlung der sog. HHLA Mrd.-Tranchen von der FHH. Weitere Liquidität wird in Form eines Kontokorrentkredites bei der Kasse Hamburg in Höhe von 20,0 Mio. EUR sichergestellt. Per ultimo 2012 und bis zum Eingang der nächsten Zahlung aus der HHLA Mrd. am 30. Juni 2013 wurde das Limit von der Stadt auf 100,0 Mio. EUR erhöht. Das Konto bei der Kasse Hamburg weist per 31. Dezember 2012 einen Saldo von -8,8 Mio. EUR (Vj. +13,8 Mio. EUR) auf.

Die Finanzierung der Investitionen im nutzerspezifischen Bereich erfolgt durch laufende Erträge und durch entsprechende Kreditaufnahmen.

In 2012 wurde ein neuer Kredit in Höhe von 7,0 Mio. EUR zur Finanzierung eines Lagergebäudes auf der Peute aufgenommen. Drei weitere Kredite über insgesamt 35,0 Mio. EUR wurden zum Ende des Jahres ausgeschrieben und befinden sich aktuell kurz vor dem Abschluss.

Die Tilgung aller Darlehen bewegt sich im Rahmen der Abschreibungen und ist damit gesichert. Die Summe der Darlehen per 31. Dezember 2012 beträgt 205,9 Mio. EUR (Vj. 211,5 Mio. EUR). Die Liquidität des nutzerspezifischen Bereichs ist durch das positive Ergebnis und den Liquiditätszufluss durch die verdienten Abschreibungen gegeben.

Insgesamt war die Zahlungsfähigkeit der HPA im Berichtsjahr gesichert.

Personalbestand verharrt nahezu auf Vorjahresniveau

Der durchschnittliche Bestand der operativen Mitarbeiter liegt mit 1.780 leicht um 7 über dem Niveau des Vergleichsstichtages des Vorjahres. Der gestiegene Personalaufwand ist im Wesentlichen auf die Tarifsteigerungen (3,5 Prozent) und höhere Aufwendungen für die Altersversorgung zurückzuführen.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Durch seine exponierte Lage im Stadtzentrum hat der Hamburger Hafen eine besondere Verantwortung im Hinblick auf den Umwelt- und Klimaschutz. Die Hamburg Port Authority konnte auch im Jahr 2012 den eingeschlagenen Pfad zur Entwicklung als Green Port erfolgreich fortsetzen.

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

Im Jahr 2012 wurden zudem Überlegungen zum Konzept der Landstromanlagen intensiviert. Für 2013 wird mit über 170 Anläufen für Kreuzfahrtschiffe gerechnet. Die Nutzung von Landstrom statt Schweröl wird somit einen erheblichen ökologischen Beitrag leisten können.

Zudem wurde im Jahr 2012 mit der Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichtes in Übereinstimmung mit dem Leitfaden der Global Reporting Initiative (GRI) begonnen. Der GRI-Leitfaden folgt dem Ziel der Standardisierung und ermöglicht eine internationale Vergleichbarkeit mit Häfen wie Antwerpen und Rotterdam. Durch die Forderung der Richtlinie, bestimmte Kennzahlen und Indikatoren zu wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Aspekten der Unternehmenstätigkeiten darzustellen, wird die Vergleichbarkeit des Berichts erhöht. Darüber hinaus soll der Bericht HPA helfen, den Dialog mit den Anspruchsgruppen dauerhaft zu etablieren.

Mit einer Fluktuationsrate von 5,06 Prozent für das Jahr 2012 liegt die Hamburg Port Authority erneut unter dem Durchschnitt der Freien und Hansestadt Hamburg. Bei der Freien und Hansestadt Hamburg lag diese im Jahr 2011 bei 7,9 Prozent.

Das Kompetenzmanagementsystem wurde im Jahr 2012 weiter stabilisiert und auf breiter Basis fortgeführt.

3. Mitarbeiter/-innen

Um die zukünftigen Herausforderungen, die sich aus dem demografischen Wandel ergeben, erfolgreich zu bewältigen, wurden im Geschäftsjahr 2012 weitere Schritte zur Professionalisierung des Recruitings und der Nachwuchssicherung eingeleitet.

Im Recruiting wurde u.a. der Auftritt der Hamburg Port Authority im Bewerbermarkt durch die Erstellung von Video-Trailern, Aktivitäten in Xing und durch den Aufbau einer Kooperation mit dem LSBG (Landesbetrieb Strassen, Brücken und Gewässer), der BSU (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) sowie der BWVI (Initiative „Bauingenieure für Hamburg“) weiter professionalisiert.

Die Programme zur Nachwuchssicherung wurden verstetigt und ausgebaut. Neben der Ausbildung von Dualen Studenten, Trainees, Baureferendaren und Technischen Oberinspektor-Anwärtern wurden unternehmensweit und systematisch interne Potenzialträger ermittelt, die an spezifischen Entwicklungsprogrammen teilnehmen und für weiterführende Aufgaben qualifiziert werden.

Durch die Einführung von SAP-HCM wurde die Effizienz in der Personalarbeit weiter gesteigert. Auch im neuen Geschäftsjahr wird die Personalarbeit durch weitere Strukturveränderungen weiter professionalisiert.

Erstmalig wurde bei der Hamburg Port Authority ein systematisches betriebliches Gesundheitsmanagement aufgesetzt. Grundlage für die Implementierung von gesundheitsfördernden Maßnahmen ist die im letzten Geschäftsjahr durchgeführte, umfängliche Mitarbeiterbefragung, deren Ergebnisse im ersten Quartal des Jahres 2013 vorliegen werden.

Weiterhin wurde die Organisationsstruktur der Hamburg Port Authority weiter optimiert. Dabei wurden die bisherigen Strukturveränderungen gefestigt und Feinjustierungen der Aufbau- und Prozessstruktur durch begleitende Change-Maßnahmen unterstützt. Ziel dieser Maßnahmen ist die Steigerung der Akzeptanz und Transparenz sowohl für die Kunden als auch für die Beschäftigten und damit die Hebung von Optimierungspotenzialen im Rahmen der Effektivitäts- und Effizienzverbesserung.

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

Prognosebericht

Die bedeutendste Maßnahme für die wirtschaftliche Entwicklung des Hamburger Hafens ist nach wie vor das in der Genehmigungsphase befindliche Projekt zur Fahrrinnenanpassung. Erst wenn dieses umgesetzt ist, ist die Voraussetzung für einen auch weiterhin prosperierenden Hafen geschaffen. Im April 2012 erging der Planfeststellungsbeschluss für die Fahrrinnenanpassung. Die sofortige Vollziehung wird jedoch durch eine anhängige Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gehemmt. In Bezug auf den Entscheidungszeitpunkt ist eine verbindliche Aussage nicht möglich. Mit Blick auf die Bedeutung dieses Vorhabens wird jedoch davon ausgegangen, dass das Verfahren so zügig wie möglich vorangetrieben wird und mit einem positiven Gerichtsentscheid endet.

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

Der Ausbau, aber auch bereits die Verteidigung der heutigen Marktpositionierung des Hamburger Standortes unter Berücksichtigung der prognostizierten Mengenentwicklungspotenziale führen zu der Notwendigkeit, umfangreiche öffentliche Infrastrukturausbaumaßnahmen zeitgerecht zu realisieren. Inwieweit dies in

der Zukunft gelingen wird, hängt maßgeblich von zwei Faktoren ab. Zum einen wird es notwendig sein, eine nachhaltige Finanzierung für die Investitionsprojekte in die öffentliche Infrastruktur sicherzustellen, und dies nicht nur unmittelbar auf Hamburger Staatsgebiet, sondern auch durch entsprechende Investitionen der Bundesrepublik Deutschland im Bereich der Hinterlandanbindung. Zum anderen wird eine erfolgreiche Entwicklung nur dann möglich sein, wenn in Zukunft Großprojekte, wie z.B. die Fahrrinnenanpassung, überhaupt noch in einem kalkulierbaren Zeitraum eine öffentlich-rechtliche Genehmigung erhalten.

Die wesentlichen Eckdaten der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Hamburg Port Authority werden sich in den kommenden Jahren nicht entscheidend verändern. Die Position des Hamburger Hafens im Wettbewerbsumfeld der Nordrange-Häfen ist stabil, sodass unter der Maßgabe einer positiven weltwirtschaftlichen Entwicklung auch die Geschäftszahlen des Hamburger Hafens und damit der Hamburg Port Authority gesichert sein werden. Die Finanzierung der Investitionen in die öffentliche Infrastruktur im Rahmen der allgemeinen Daseinsvorsorge erfolgt in Zukunft zu einem wesentlichen Teil über den öffentlichen Haushalt der FHH. Die Beschäftigtenzahlen werden vor dem Hintergrund der geschilderten Entwicklungsprognose auch in den kommenden Jahren auf einem ähnlichen Niveau bleiben.

Risiko- und Chancenbericht

Das Management der Hamburg Port Authority berücksichtigt alle relevanten Risiken und Chancen, welche sich im Sinne des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG), ergeben können. Dies wird sichergestellt, indem ein Risiko- und Chancen-Managementsystem (RCM) als Instrument der Unternehmenssteuerung etabliert ist. Hiermit verbunden erfolgen zweimal jährlich Inventuren. Diese beinhalten die Analyse, Identifikation und Bewertung der Risiken und Chancen sowie die Überprüfung der Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen. Eine ständige Weiterentwicklung und Anpassung des Systems stellt sicher, dass die vielfältigen organisatorischen Änderungen der Hamburg Port Authority berücksichtigt werden.

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

Marktentwicklungsrisiken und Chancen

Der Ausblick für die wirtschaftliche Entwicklung in den Jahren 2013 und 2014 bleibt zurückhaltend. Die Bundesregierung erwartet für das Jahr 2013 ein Wachstum des Bruttoinlandsproduktes von schwachen 0,4 Prozent. Allerdings ist auch eine zusätzliche wirtschaftliche Dynamik durch die im September anstehenden Bundestagswahlen denkbar. Für das Jahr 2014 wird derzeit von einem Wirtschaftswachstum von 1,6 Prozent ausgegangen. Der Internationale Währungsfonds (IMF) rechnet für 2013 ebenfalls mit einer schwachen wirtschaftlichen Entwicklung von minus 0,2 Prozent in 2013 bzw. plus 1 Prozent im Jahr 2014 innerhalb der Eurozone, sieht aber die Bundesrepublik mit einem Plus von 0,6 Prozent im Jahr 2013 bzw. 1,4 Prozent in 2014 deutlich oberhalb des europäischen Durchschnitts. Vor allem in China sowie den Schwellenländern wird wieder mit deutlich höheren Wachstumsraten gerechnet.

Die anhaltende finanzielle und wirtschaftliche Unsicherheit im Euroraum stellt also im Jahr 2013 weiterhin ein Marktentwicklungsrisiko dar. Auch wenn Deutschland deutlich bessere Wirtschaftsdaten aufweist als insbesondere die südeuropäischen Euroländer drückt, die Eurokrise auch auf die Marktentwicklungspotenziale des Hamburger Hafens. Der schwache Eurokurs stärkt jedoch weiterhin den deutschen Export, sodass auch für das Jahr 2013 mit einem deutlichen Anstieg des Exportvolumens von bis zu 5 Prozent gerechnet wird.

Generell ist festzuhalten, dass sich die Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen im Jahr 2012 nicht außerordentlich von der Entwicklung der wesentlichen Wettbewerber unterscheidet. Der Markteintritt des JadeWeserPort in Wilhelmshaven hat bislang keine Auswirkungen auf den Hamburger Hafen gehabt. Andere Auswirkungen sind durch die Inbetriebnahme der Containerterminals auf der Maasvlakte 2 im Hafen Rotterdam im Jahr 2014 zu erwarten. Neben den Entwicklungen in Rotterdam können auch neue potenzielle Wettbewerber wie London Gateway, Göteborg oder die polnischen Häfen Gdansk und Gdynia zu Verschiebungen im Marktumfeld des Hamburger Hafens führen. Potenziell besteht dadurch die Gefahr von La-

dungsverlusten und damit einhergehend Marktanteilsverlusten ebenso wie Verlusten bei den Einnahmen. Allerdings verfügt der Hamburger Hafen nach wie vor über hervorragende Voraussetzungen, um sich im Wettbewerb der Nordrange-Häfen zu behaupten und seinen Marktanteil zu festigen. Voraussetzung dafür ist jedoch die konsequente Umsetzung der bereits beschriebenen Maßnahmen zur Verbesserung der seewärtigen Erreichbarkeit und Hinterlandanbindung sowie die Optimierung und Entwicklung der Infrastruktur und Umsetzung der strategischen Ausrichtung des Hafens.

Finanzierungsrisiken

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

Für den Betrieb und für den erforderlichen Ausbau der öffentlichen Infrastruktur wird es notwendig sein, ein Anschlussfinanzierungskonzept zu erstellen, das eine auskömmliche Finanzierung dieser Aufgaben gewährleistet. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat im Haushaltsplan 2013/2014 beschlossen, ab dem Jahr 2014 erneut Investitionsmittel für die Investitionen in die öffentliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Für den laufenden Betriebszuschuss, der im Zusammenhang mit den öffentlichen Aufgabenstellungen steht, ist es beabsichtigt, ab dem Jahr 2015 erneut Finanzmittel aus dem Haushalt zur Verfügung zu stellen.

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

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

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

Zur Absicherung der Kalkulation erfolgt die Finanzierung langfristig. Die Darlehen werden zu festen Konditionen abgeschlossen oder durch die Anwendung von Zinssicherungsinstrumenten abgesichert. Zur weiteren Abdeckung des Zinsänderungsrisikos liegt der Kalkulationszins mit 5 Prozent oberhalb der tatsächlich am Markt erzielten Konditionen.

Technische Risiken

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

Personalrisiken

Nach den intensiven unternehmensinternen Umstrukturierungen der letzten Jahre hat die Leistungsfähigkeit der Hamburg Port Authority dank eines motivierten Mitarbeiterstammes weiter an Fahrt zugelegt. Die geringe außerplanmäßige Fluktuation des Personals macht deutlich, dass die Führungs- und damit die Unternehmenskultur in den letzten Jahren gefestigt und gestärkt wurde. Weiterhin bleibt dennoch das Risiko bestehen, die zeit- und bedarfsgerechte Rekrutierung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im schwieri-

gen Tarifumfeld der Hamburg Port Authority sicherzustellen. Dieses Risiko wird mit steigenden Leistungsanforderungen und der Verschärfung des demografischen Wandels tendenziell weiter zunehmen.

Naturbedingte Risiken

Der Hamburger Hafen ist in hohem Maße von ausreichenden Wassertiefen der seeschifftiefen Zufahrt abhängig. Dabei spielt neben der erfolgreichen Umsetzung der geplanten Fahrrinnenanpassung für die tideabhängige Fahrt mit Tiefgängen bis zu 14,5 Meter insbesondere der dauerhafte Erhalt der Wassertiefen eine entscheidende Rolle. Die natürliche Sedimentation führt zu ständigen Eintreibungen, die durch regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen zu entfernen sind. Diese Sedimentation weist eine hohe Schwankungsbreite auf; sie unterliegt vielerlei Faktoren und kann nur sehr begrenzt beeinflusst werden. Die immer noch vorhandene Schadstoffbelastung der Elbesedimente stellt zudem eine besondere Herausforderung für Hamburg dar.

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

Gemeinsam mit der BSU betreibt HPA das Projekt ELSA „Schadstoffsanierung Elbesedimente“, mit dem Maßnahmen zur Sanierung im Einzugsgebiet der Elbe unterstützt werden. Im Jahr 2012 wurden die mit der BSU vereinbarten Rahmenbedingungen für die Umlagerung von Elbesedimenten auf Hamburger Gebiet fortgeschrieben. Aufgrund kritischer gewässerökologischer Situationen, z.B. eines niedrigen Sauerstoffgehalts des Wassers, stehen in den Sommermonaten jedoch nur eingeschränkte Handlungsoptionen für die Wassertiefenunterhaltung zur Verfügung.

Aufgrund des geringen Oberwasserabflusses der Elbe im Jahr 2012 trat eine verstärkte Sedimentation auf. Dies führte sowohl zu einem Anstieg der Baggermenge in Hamburg als auch zu temporären Tiefgangsbeschränkungen. Um für derartige Notsituationen eine Handlungsoption zu erhalten, werden 2013 die Bemühungen für eine einvernehmliche Regelung zur Verbringung von Sedimenten in die Nordsee mit Schleswig-Holstein fortgesetzt.

Eine mittelfristige tragfähige Anschlusslösung soll auf Grundlage der genannten Systemstudie in Verbindung mit dem Sedimentmanagementkonzept der IKSE entwickelt werden.

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

5. Nachtragsbericht

Die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg hat am 27. Februar 2013 die Einlage einer 195,0 ha großen Hafentfläche, überwiegend in Altenwerder gelegen, beschlossen. Die Einlage führt zu einer Ertragskraftsteigerung der HPA.

Hamburg, den 18. März 2013

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Wolfgang Hurtienne
Geschäftsführer

Gewinn- und Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Hamburg Port Authority,
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

	2012	2011
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	156.976.795,45	157.865.999,77
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	14.191.057,61	10.309.445,36
3. Sonstige betriebliche Erträge	72.487.134,92	75.212.313,90
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	12.368.901,69	11.128.867,97
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	132.000.434,73	153.793.883,59
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	82.040.306,02	79.563.516,45
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung EUR 1.944.509,24 (Vorjahr: EUR 486.573,11)	17.831.709,49	14.945.962,23
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegen- stände des Anlagevermögens und Sachanlagen	43.465.874,65	46.249.605,77
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	46.090.682,26	36.918.908,61
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus der Freien und Hansestadt Hamburg EUR 11.897,39 (Vorjahr: EUR 66.219,08)	7.454.732,30	6.999.964,10
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	19.639.438,73	17.382.639,28
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-102.327.627,29	-109.595.660,77
11. Außerordentliche Erträge	1.587.180,60	1.587.180,60
12. Außerordentliche Aufwendungen	2.515.007,32	2.012.307,33
13. Außerordentliches Ergebnis	-927.826,72	-425.126,73
14. Sonstige Steuern	5.109.735,79	-12.443.406,83
15. Jahresfehlbetrag	-108.365.189,80	-97.577.380,67
16. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-32.429.679,22	-37.452.298,55
17. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	114.753.000,00	102.600.000,00
18. Bilanzverlust	-26.041.869,02	-32.429.679,22

Bilanz zum 31. Dezember 2012
Hamburg Port Authority,
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

AKTIVA	31.12.2012	31.12.2011
	EUR	EUR
A Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	18.821.592,69	14.784.512,95
2. Geleistete Anzahlungen	4.983.443,54	7.649.062,83
	23.805.036,23	22.433.575,78
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	823.029.959,47	787.185.292,55
2. Technische Anlagen und Maschinen	270.369.637,88	259.313.693,64
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	22.358.468,24	23.861.558,33
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	122.596.200,07	89.977.079,41
	1.238.354.265,66	1.160.337.623,93
III. Finanzanlagen		
Beteiligungen	16.453,00	16.453,00
	1.262.175.754,89	1.182.787.652,71
B Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.583.384,75	2.889.814,59
2. Unfertige Erzeugnisse	0,00	13.605.559,06
3. Fertige Erzeugnisse	94.987.567,19	75.229.716,30
	97.570.951,94	91.725.089,95
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.955.075,20	14.269.059,74
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	112.687.324,58	122.217.447,59
3. Sonstige Vermögensgegenstände	5.306.416,36	9.640.674,22
	125.948.816,14	146.127.181,55
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	55.990,08	45.825.486,81
	223.575.758,16	283.677.758,31
C Rechnungsabgrenzungsposten	264.384,00	273.237,39
	1.486.015.897,05	1.466.738.648,41

PASSIVA	31.12.2012	31.12.2011
	EUR	EUR
A Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II. Kapitalrücklage	560.419.352,28	595.482.567,83
III. Bilanzverlust	-26.041.869,02	-32.429.679,22
	684.377.483,26	713.052.888,61
B Sonderposten aus Investitionszuschüssen		
	280.494.129,71	278.634.435,71
C Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	127.345.492,57	115.020.325,91
2. Sonstige Rückstellungen	126.471.284,12	102.933.930,99
	253.816.776,69	217.954.256,90
D Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	205.850.616,03	211.504.640,67
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.632.959,23	14.935.182,92
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	5.468.725,25	2.934.751,46
4. Sonstige Verbindlichkeiten	31.688.740,94	23.028.050,67
	262.641.041,45	252.402.625,72
E Rechnungsabgrenzungsposten		
	4.686.465,94	4.694.441,47
	1.486.015.897,05	1.466.738.648,41

**Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 – Handelsrecht**
Hamburg Port Authority,
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

	Anschaffungs- oder Herstellkosten				
	Stand 01.01.2012	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2012
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	24.717.329,70	4.188.318,93	14.345,64	5.685.925,63	34.577.228,62
2. Geleistete Anzahlungen	7.649.062,83	2.778.330,91	1.334,94	-5.442.615,26	4.983.443,54
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	32.366.392,53	6.966.649,84	15.680,58	243.310,37	39.560.672,16
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	815.124.171,77	21.899.321,70	1.965.134,18	19.931.702,96	854.990.062,25
2. Technische Anlagen und Maschinen	404.251.305,26	29.547.607,24	3.459.027,50	10.059.697,59	440.399.582,59
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	44.745.595,76	2.903.924,03	867.589,33	1.043.506,37	47.825.436,83
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	89.977.079,41	64.163.904,52	266.566,57	-31.278.217,29	122.596.200,07
Summe Sachanlagen	1.354.098.152,20	118.514.757,49	6.558.317,58	-243.310,37	1.465.811.281,74
III. Finanzanlagen					
Beteiligungen	16.453,00	0,00	0,00	0,00	16.453,00
Summe Finanzanlagen	16.453,00	0,00	0,00	0,00	16.453,00
Summe Anlagevermögen	1.386.480.997,73	125.481.407,33	6.573.998,16	0,00	1.505.388.406,90

Stand 01.01.2012	Abschreibungen			Stand 31.12.2012	Buchwert	
	laufendes Geschäftsjahr	Abgänge	Umbuchungen		Buchwert 31.12.2012	Buchwert 31.12.2011
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
9.932.816,75	5.836.175,88	13.356,70	0,00	15.755.635,93	18.821.592,69	14.784.512,95
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.983.443,54	7.649.062,83
9.932.816,75	5.836.175,88	13.356,70	0,00	15.755.635,93	23.805.036,23	22.433.575,78
27.938.879,22	5.011.296,00	990.072,44	0,00	31.960.102,78	823.029.959,47	787.185.292,55
144.937.611,62	27.323.217,06	2.230.883,97	0,00	170.029.944,71	270.369.637,88	259.313.693,64
20.884.037,43	5.295.185,71	712.254,55	0,00	25.466.968,59	22.358.468,24	23.861.558,33
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	122.596.200,07	89.977.079,41
193.760.528,27	37.629.698,77	3.933.210,96	0,00	227.457.016,08	1.238.354.265,66	1.160.337.623,93
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16.453,00	16.453,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16.453,00	16.453,00
203.693.345,02	43.465.874,65	3.946.567,66	0,00	243.212.652,01	1.262.175.754,89	1.182.787.652,71

Anhang zum Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Hamburg Port Authority,
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

1. Grundlagen

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Das Geschäftsjahr der HPA entspricht dem Kalenderjahr.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

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

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

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

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

Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten bewertet.

Die unter den **Vorräten** ausgewiesenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden zu Anschaffungskosten oder den niedrigeren Tageswerten (Niederstwert) bewertet. Die Ermittlung der Herstellungskosten für die unfertigen und die fertigen Erzeugnisse erfolgte gemäß § 255 Abs. 2 HGB. In die Herstellungskosten sind Fremdkapitalzinsen gemäß § 255 Abs. 3 Satz 2 HGB einbezogen worden. Der verlustfreien Bewertung wurde Rechnung getragen.

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

Liquide Mittel sind zum Nennwert bewertet worden.

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

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

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

3. Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

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

Die Finanzanlagen beinhalten die Beteiligung an der Polder-Seehäfen-Hamburg GmbH, Hamburg, mit einem Beteiligungsansatz von 9 TEUR. Die Beteiligung der HPA beträgt rund 9 Prozent des Eigenkapitals von 99 TEUR, der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2011/2012 hat 3 TEUR betragen.

Vorräte

Die zum Zwecke der Vermietung hergestellten Kaimauerneubauten werden unter den Vorräten als fertige Erzeugnisse ausgewiesen. Der Grund hierfür ist die vorgesehene Mietdauer von fünfzig Jahren, mit der das wirtschaftliche Eigentum an den Kaimauern mit Abschluss der betreffenden Mietverträge an den Mieter übergehen wird. Somit sind die Kaimauern nicht mehr im Anlagevermögen des Vermieters HPA auszuweisen. Es erfolgte im Geschäftsjahr 2011 eine Umgliederung der Herstellungskosten aus dem Anlagevermögen in das Umlaufvermögen. Die Mietverträge sind am 31. Dezember 2012 noch nicht unterschrieben gewesen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	31.12.2012	31.12.2011
	in TEUR	in TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.955	14.269
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und vbU	112.687	122.217
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	96.234	91.217
sonstige Vermögensgegenstände	5.306	9.641
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	151	380
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	125.948	146.127
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	96.385	91.597

Der Bilanzposten Forderungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen enthält mit 97.523 TEUR (im Vorjahr: 111.815 TEUR) sonstige Forderungen sowie mit 15.164 TEUR (im Vorjahr: 10.402 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Eigenkapital	31.12.2012	31.12.2011
	in TEUR	in TEUR
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	560.419	595.482
davon Kapitaleinlage	79.690	124.500
davon Kapitalentnahme	-114.753	-102.636
Bilanzverlust	-26.042	-32.429
davon aus Jahresergebnis	-108.365	-97.577
davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	114.753	102.600
Eigenkapital	684.377	713.053

Aufgrund der Änderung des Finanzierungssystems der HPA im Jahr 2009 erhält diese seither jährliche Tranchen aus dem Erlös des Teilbörsengangs der Hamburger Hafen und Logistik AG, Hamburg, (HHLA), der sogenannten „HHLA-Milliarde“, um die Entwicklung und die Bewirtschaftung des Hamburger Hafens zu finanzieren. Diese Tranchen werden der Kapitalrücklage zugeführt. Die Zuführung im Geschäftsjahr betrug 77.400 TEUR.

Aus der Kapitalrücklage sind 114.753 TEUR für laufende Aufwendungen entnommen worden, wobei 64.753 TEUR für Projekte und 50.000 TEUR für Instandhaltungen bestimmt waren.

Sonderposten für Investitionszuschüsse

Das Finanzierungssystem der HPA wurde während des Geschäftsjahres 2009 grundlegend umgestellt. Bis zum 30. April 2009 erhielt die HPA öffentliche Zuwendungen für die Investitionen und Projekte zum Erhalt und Ausbau der allgemeinen Infrastruktur. Diese wurden weitgehend durch jährliche Tranchen aus der „HHLA-Milliarde“ ersetzt. Die Tranchen werden der Kapitalrücklage zugeführt. Insofern entspricht der **Sonderposten für Investitionszuschüsse** zum Anlagevermögen in seiner Höhe den Restbuchwerten der geförderten allgemeinen Infrastruktur. Die Auflösung des Sonderpostens erfolgt ratierlich in Höhe der jeweiligen Abschreibungsbeträge.

Rückstellungen	31.12.2012	31.12.2011
	in TEUR	in TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	127.345	115.020
Rückstellungen für den Personalbereich	15.775	15.272
Andere sonstige Rückstellungen	110.697	87.662
davon für ausstehende Rechnungen	23.844	10.397
davon für Stiftung Lebensraum Elbe	10.467	11.782
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	5.059	5.089
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	35.430	34.384
davon für Instandhaltungsbaggerungen	6.080	0
davon für Risikovorsorge Hamburger Aluminium Werke	5.000	5.000
davon für Kampfmittelräumung	3.457	5.960
Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	17.289	10.676
Gesamtbetrag der Rückstellungen	253.817	217.954

Für die Pensionsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Dabei wurde ein Zinssatz von 5,04 Prozent sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0 Prozent zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0 Prozent für Arbeiter/Angestellte und 2,0 Prozent für Beamte. Es wurden die Sterbetafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz lt. Bundesbank angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

Durch die Umstellung der Bewertung der Pensionsrückstellungen und Beihilfen nach BilMoG und die FHH-weite Umstellung der Berechnung auf die Anwartschaftsbarwertmethode ergab sich ein zusätzlicher einmaliger Rückstellungsbetrag in Höhe von 26.098 TEUR für Pensionsrückstellungen und 3.459 TEUR für Beihilfen. Von der Übergangsregelung gem. Art. 67 Abs. 1 EGHGB wurde Gebrauch gemacht und von diesem Betrag jährlich ein Fünfzehntel den Pensionsrückstellungen in Höhe von 1.740 TEUR und 230 TEUR den Beihilfen zugeführt. Die Zuführung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als außerordentlicher Aufwand gezeigt. Der noch nicht in der Bilanz ausgewiesene Betrag aus der Erstanwendung in Höhe von nunmehr 20.878 TEUR wird für Pensionsrückstellungen und 2.767 TEUR für Beihilfen innerhalb des verbleibenden Übergangszeitraums gleichmäßig den Pensionsrückstellungen zugeführt.

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

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

Die Rückstellung für **Baggergut/Sedimente** beinhaltet einen langfristigen Anteil für die Nachsorgeverpflichtungen der Schlickdeponien der HPA (20.430 TEUR). Außerdem wurde abweichend zum Vorjahr eine Rückstellung für im Folgejahr nachzuholende Instandhaltungsbaggerungen eingestellt (6.080 TEUR).

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

Verbindlichkeiten	31.12.2012	31.12.2011
	in TEUR	in TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	205.851	211.505
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	13.546	13.340
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahre	140.865	147.659
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.633	14.935
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	19.633	14.935
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahre	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen	5.469	2.935
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	5.469	2.935
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahre	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	31.689	23.028
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	25.578	10.776
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahre	55	69
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	262.641	252.403
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	64.226	41.986
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahre	140.920	147.728

Der Bilanzposten Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen enthält mit 4.992 TEUR (im Vorjahr: 1.759 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten sowie mit 477 TEUR (im Vorjahr: 1.176 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Es bestehen keine durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besicherten Verbindlichkeiten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen	31.12.2012	31.12.2011
	in TEUR	in TEUR
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	26.279	20.359
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	6.510	6.916
Bestellobligos	221.617	205.827
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	76.711	83.286
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	324.607	309.472

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung

Gliederung der Umsatzerlöse	2012	2011
	in TEUR	in TEUR
Mieterlöse Flächen	59.280	58.956
Mieterlöse Kaimauern	11.903	12.138
Sonstige Mieterlöse	5.063	4.764
Gesamtmieterlöse	76.246	75.858
Hafengeld (inkl. sonstiger Erlöse aus Hafenbetrieb)	47.714	47.953
Hafenbahnerlöse	19.101	18.382
Elbtunnelentgelte	129	164
Gebühren	4.173	3.390
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	9.614	12.119
Summe der Umsatzerlöse	156.977	157.866

Auflösung/Einstellung Sonderposten für Investitionszuschüsse

Im Geschäftsjahr wurden 26.629 TEUR (im Vorjahr: 31.517 TEUR) dem Sonderposten für Investitionszuschüsse zugeführt, während ertragswirksam 24.769 TEUR (im Vorjahr: 24.418 TEUR) aufgelöst wurden.

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Die **periodenfremden Erträge** betragen im Geschäftsjahr 4.848 TEUR (im Vorjahr: 7.742 TEUR). Sie betreffen im Wesentlichen Erträge aus der Nachbelastung von Flächenmieten mit 838 TEUR sowie der Auflösung von Rückstellungen mit 3.767 TEUR.

Die **periodenfremden Aufwendungen** belaufen sich auf 107 TEUR (im Vorjahr: 34.388 TEUR). Die Aufwendungen entfielen im Vorjahr mit 34.384 TEUR auf die Zuführung zur Rückstellung für Nachsorgeverpflichtungen für Einlagerungen von Baggergut, die im Materialaufwand erfasst wurden.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die **Zinserträge** beinhalten im Wesentlichen Erträge für die Aufzinsung langfristiger Forderungen in Höhe von 7.104 TEUR (im Vorjahr: 5.705 TEUR).

Die Position **Zinsaufwendungen** enthält mit 10.918 TEUR (im Vorjahr: 8.332 TEUR) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Außerordentlicher Ertrag, außerordentlicher Aufwand

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

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

5. Sonstige Erläuterungen

Mitarbeiter

Die HPA beschäftigt durchschnittlich insgesamt 1.780 Mitarbeiter (im Vorjahr: 1.773). Es handelt sich hierbei um 183 Beamte (im Vorjahr: 187) und 1.597 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr: 1.586). Von den Mitarbeitern sind 114 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr: 105).

Derivative Finanzinstrumente

Zur langfristigen Zinssicherung des Darlehens wurde über die gesamte Summe und Laufzeit ein Zinsswap abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2012 ermittelte Zeitwert des Zinsswaps beträgt – 17.093 TEUR. Er wurde aufgrund allgemein anerkannter Bewertungsmethoden (Mark-to-Market) ermittelt. Da es sich bei den zugrunde liegenden Geschäften um geschlossene Positionen handelt, ergab sich kein Rückstellungsbedarf. Der Darlehensstand zum 31. Dezember 2012 beträgt 61.498 TEUR; die Höhe der aus dem Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 2.825 TEUR.

Honorar des Abschlussprüfers

Das vom Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2012 berechnete Gesamthonorar beläuft sich auf 80 TEUR und betrifft Abschlussprüfungsleistungen für 2012 in Höhe von 60 TEUR sowie andere Bestätigungsleistungen von 5 TEUR. Weitere 15 TEUR entfallen auf sonstige Leistungen.

Aufsichtsrat

Frank Horch

Aufsichtsratsvorsitzender
Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Jens Lattmann

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender
Staatsrat der Finanzbehörde

Herrmann Ebel

Vorstandsvorsitzender der Hansa Treuhand Holding AG

Burghardt Madsen

Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Fritz Horst Melsheimer

Präses der Handelskammer Hamburg
Ausgeschieden am 19.10.2012

Rolf Kirchfeld

Ehem. Vorstandsmitglied der Vereins- und Westbank AG, Hamburg

Dr. Horst-Michael Pelikahn

Staatsrat der Behörde für Wissenschaft und Forschung

Claudia Schick

Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority

Rolf Schubert

Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Es besteht ein Finanz- und Personalausschuss.

Geschäftsführung

Herr Jens Meier

Vorsitzender der Geschäftsführung

Herr Wolfgang Hurtienne

Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

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

Die Bezüge der Geschäftsführung betragen insgesamt 467 TEUR. Hiervon sind 347 TEUR eine fixe und 120 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente.

Bezüge der Geschäftsführung	Meier in TEUR	Hurtienne in TEUR
Fixe Komponente	238	109
davon Dienstwagen	13	11
Variable Komponente	75	45
Gesamtbezüge der Geschäftsführung	313	154

Die variable Komponente beinhaltet jeweils ausschließlich Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung.

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 20. Dezember 2012 erklärt, dass die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodexes (HCGK), die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 bis 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte), eingehalten werden. Von folgendem Punkt wurde abgewichen: 5.1.5 Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse (Sitzungen, Beschlüsse im Umlaufverfahren etc.) sollen spätestens vier Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen. Begründung: Aufgrund von Reise- bzw. Urlaubszeiten der einzubeziehenden Entscheidungsträger konnte eine rechtzeitige Abstimmung nicht durchgeführt werden.

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

Konzernverhältnisse

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

Der Konzernabschluss wird im Internet veröffentlicht.

Hamburg, den 18. März 2013

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Wolfgang Hurtienne
Geschäftsführer

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 1. Oktober 2005 liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung der Anstalt. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Anstalt sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 1. Oktober 2005 und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Anstalt. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Anstalt und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 18. März 2013

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Dietterle)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Kannen)
Wirtschaftsprüfer

Der Hamburger Corporate Governance Kodex

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

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



Entsprechenserklärung zum Hamburg Corporate Governance Kodex (HCGK)

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

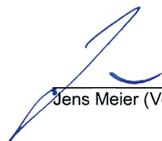
Die Hamburg Port Authority hat im Geschäftsjahr 2012 mit folgender Ausnahme die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3-7 des HCGK sowie deren Unterpunkte).

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

Hamburg, 20. Dezember 2012

Für die Geschäftsführung:

Für den Aufsichtsrat:



Jens Meier (Vorsitzender)



Frank Horch (Vorsitzender)



Wolfgang Hurtienne

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

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

Deutsche Bundesbank
BLZ 200 000 00, Kto. 20001574
Steuernummer: 271257/01309
USt ID: DE243314560

Herausgeber

Hamburg Port Authority, AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Telefon 040 42847-0
Telefax 040 42847-2325

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

Konzept und Design

3F Kommunikation

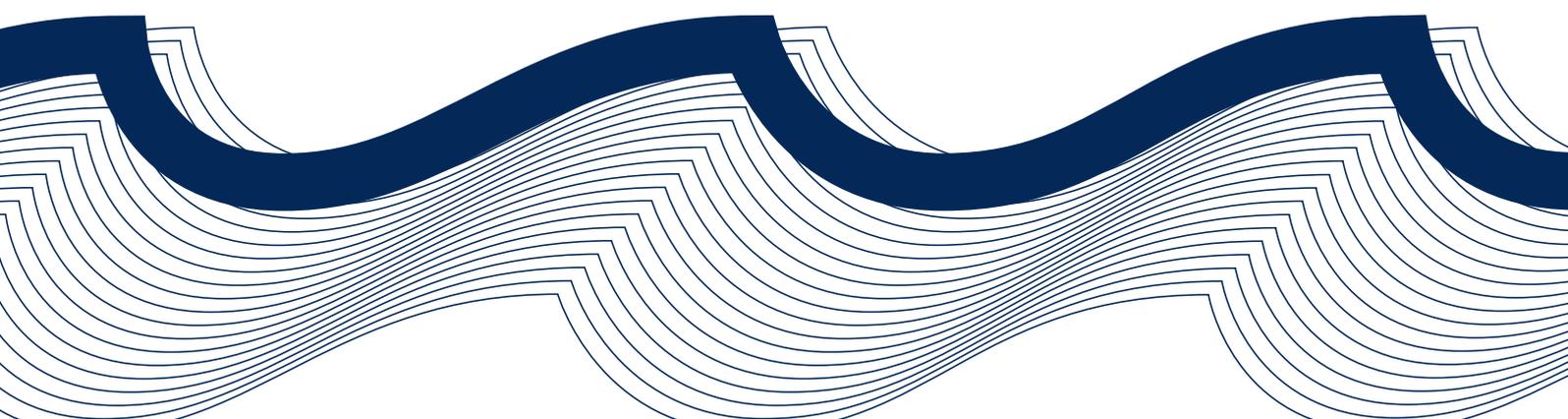
Foto

www.istockphoto.com

© Copyright

Hamburg Port Authority, AöR
Stand Juni 2013





Hamburg Port Authority
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

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

