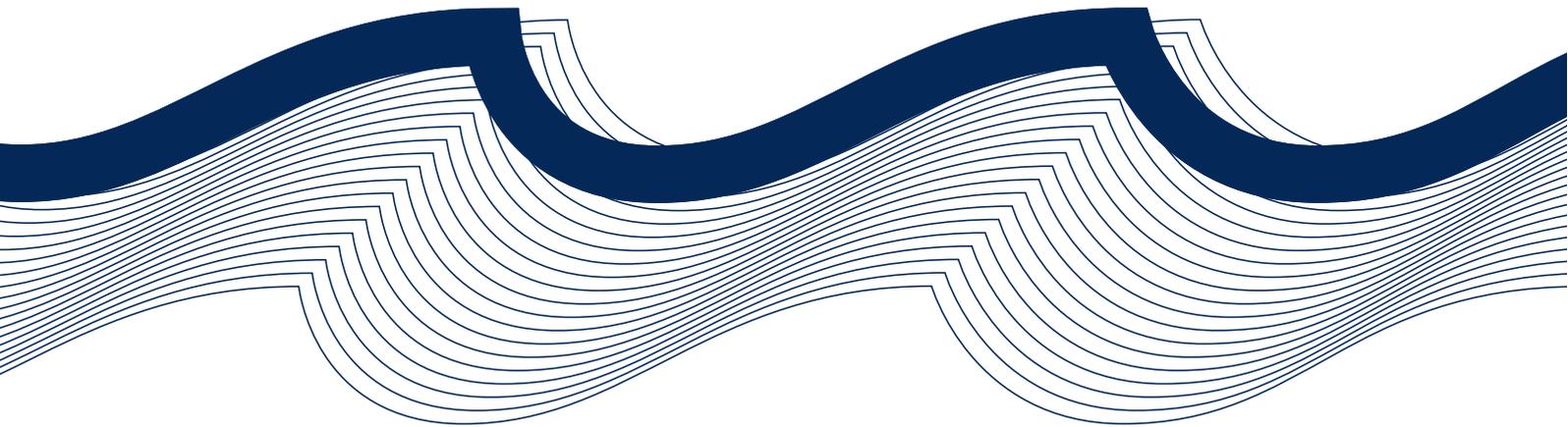




GESCHÄFTSBERICHT 2010



Kurzprofil	4
Die HPA in Zahlen	5
Interview Geschäftsführung	6
Hafenbahn	10
Central Terminal Steinwerder	14
Port Road Management	18
Schiffsverkehr	22
Flächen und Immobilien	26
Tagesgeschäft	28
Innovation	30
Interview Prof. Straubhaar	32
Finanzbericht	35
Bericht des Aufsichtsrates	36
Lagebericht	38
Jahresabschluss	49
Impressum	63



# MEHR ALS ZAHLEN

Es bieten sich viele Möglichkeiten, ein erfolgreiches Geschäftsjahr darzustellen. Man druckt Zahlen, Daten, Fakten, berichtet von verwirklichten Projekten und verweist auf die großen Schritte auf dem Weg zum Ziel. Aber Erfolg liegt auch im Auge des Betrachters. Und weil das so ist, stellen wir nicht nur unsere Ergebnisse und Zahlen vor, sondern erzählen auch die Geschichten dahinter. Deshalb kommen in diesem Geschäftsbericht auch unsere Partner und Kunden zu Wort. Denn nicht zuletzt sind sie es, die uns und unsere Arbeit sehr gut kennen.

Im vergangenen Jahr haben wir gemeinsam mit unseren Mitarbeitern und Kooperationspartnern viel erreicht. Sei es ein wirtschaftliches Rekordergebnis bei der Hafenbahn, Verbesserungen bei der Infrastruktur oder die Einführung echter Innovationen – es gibt viele gute Beispiele. Auf den folgenden Seiten stellen wir sie vor.

Der Geschäftsbericht der HPA führt alle Kennziffern des Jahres 2010 auf. Aber es sind nicht nur die Zahlen, Daten, Fakten, die für den Erfolg stehen. Um ein modernes, zukunftsorientiertes Hafenmanagement zu verwirklichen, muss der Hafen nicht nur wirtschaftlich erfolgreich sein, sondern immer auch ein bisschen mehr liefern.



JENS MEIER  
Vorsitzender der Geschäftsführung



WOLFGANG HURTIENNE  
Geschäftsführer



# DIE HPA

Die Hamburg Port Authority (HPA) nimmt mit ihren rund 1.900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als betriebswirtschaftlich ausgerichtete Anstalt des öffentlichen Rechts alle mit dem Hamburger Hafengebiet verbundenen Aufgaben wahr. Dazu gehören die Hafenplanung und -entwicklung, die Instandhaltung der Hafeninfrastruktur, die Gewährleistung der erforderlichen Fahrwassertiefen sowie die Sicherheit der Schifffahrt. 304 Kilometer Schienen, 143 Brücken, 132 Kilometer Straßen, 49 Kilometer Kaimauern sowie Tunnel, Schleusen und Leuchttürme liegen im Zuständigkeitsbereich der HPA.

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

---

# 49

Kilometer Kaimauern gehören zur HPA – dies entspricht in etwa der Strecke von Hamburg nach Lüneburg.

---

# 12000

Seeschiffe laufen den Hamburger Hafen etwa jährlich an.

---

# 304

Schienenkilometer gehören zur Hafentram – das ist fast dreimal so lang wie das U-Bahn-Netz der Hamburger Hochbahn.

---

# 150000

Menschen in der Metropolregion Hamburg haben ihren Arbeitsplatz direkt oder indirekt dem Hafen zu verdanken – das entspricht fast der Einwohnerzahl von Potsdam.

---

# 3

Der Hamburger Hafen ist die Nummer drei im europaweiten Vergleich.

---

# 950

Häfen in 178 Ländern verbindet der Hamburger Hafen miteinander.

---

# 7200

Hektar ist die Hafentfläche groß – das entspricht einem Zehntel der Fläche Hamburgs.

---

# 880

Weichen stehen der Hamburger Hafentram zur Verfügung.

---



---

**[Doppelte Spitze]** Jens Meier leitet seit April 2008 als Geschäftsführer die Geschicke des Hamburger Hafens, zuvor war er im Vorstand eines Logistikunternehmens. Seit August 2009 komplettiert Wolfgang Hurtienne die Doppelspitze der Geschäftsführung. Vor seinem Wechsel war Hurtienne Mitglied der Geschäftsleitung und verantwortete den Bereich Strategie.

# „VIELSEITIGKEIT IST DIE STÄRKE DES HAMBURGER HAFENS“

Ein Gespräch mit den Geschäftsführern Jens Meier und Wolfgang Hurtienne über die Entwicklung 2010, Herausforderungen und die künftige Ausrichtung des Hafens.

**Herr Meier, Herr Hurtienne, was waren für Sie die herausragenden Ereignisse bei der HPA 2010?**

MEIER: Ein herausragendes Ereignis war für mich, als die ersten neuen Verkehrsdetektoren aktuelle Daten zur Verkehrslage im Hafen übermittelt haben. Wir haben so zusammen mit unseren Partnern den Grundstein gelegt, Straßenverkehr, Bahn und Schifffahrt technisch miteinander zu vernetzen.

HURTIENNE: Herausragend war für mich, dass Hamburg sich in den Fahrplänen großer Containerschiffe der neuen Generation etablieren konnte. Das zeigt Vertrauen in die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens und der HPA, verbunden aber auch mit der klaren Erwartung, bald für dauerhaft wettbewerbsfähige Anlaufbedingungen zu sorgen.

**Die HPA feierte 2010 ihr fünfjähriges Jubiläum. Ist die HPA den Kinderschuhen entwachsen?**

HURTIENNE: Um im Bild zu bleiben: Wir sind immer noch dabei, erwachsen zu werden. In vielen Bereichen sind wir schon sehr reif. In anderen Feldern werden wir uns sicherlich noch weiterentwickeln. Auf der anderen Seite darf man nicht vergessen, dass wir nicht bei null angefangen haben. Unsere Mitarbeiter verfügen über langjährige Erfahrung.



Hier arbeiten Experten in Sachen Hafen. Insofern: Als Organisation sind wir jung. Aber das Know-how unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gibt uns eine gute, solide Basis für die neue Aufstellung.

MEIER: Das ist gerade das Tolle an der HPA, gleichzeitig aber auch eine große Herausforderung an alle Kollegen und natürlich auch an uns. Den Kinderschuhen sind wir zwar schon einige Zeit entwachsen, doch durchlaufen auch wir verschiedene Entwicklungsphasen. Mal geht es schnell voran und wir sind selbst erstaunt, was schon alles funktioniert. Dann gibt es auch mal wieder Zeiten, in denen wir nur in kleinen Schritten vorankommen – und auch die ein oder andere pubertäre Phase haben wir schon hinter uns.

### **Nach einem schwierigen Start hat sich das Jahr 2010 gut für den Hafen entwickelt. Wie zufrieden sind Sie mit dem Jahr?**

HURTIENNE: Noch 2009 hätten die Wenigsten eine so schnelle Erholung der Umschlagzahlen erwartet. Hamburg hat etwas länger gebraucht, um aus dem Tal herauszukommen, wobei man auch nicht vergessen darf, dass uns die Krise später erreicht hat als beispielsweise Antwerpen. 2010 ist aber auf jeden Fall das Jahr, in dem der Hamburger Hafen die Krise hinter sich gelassen hat.

### **Welche Lehren haben Sie aus der Krise gezogen?**

MEIER: Wir haben die Krise genutzt, um mit unseren Kunden zu sprechen und ihre Anforderungen an den Hafen der Zukunft zu erfahren. Dabei hat sich erfreulicherweise herausgestellt, dass gerade die Vielseitigkeit des Hamburger Hafens seine Stärke ist. Auch wenn der Containerumschlag dominiert, werden wir Hamburg als Universalhafen mit starker Industrie weiterentwickeln. Die Krise hat gezeigt, wie wichtig es ist, direkt mit den Marktteilnehmern zu sprechen und zukünftige Bedarfe zu erkennen.

HURTIENNE: Die Krise hat einmal mehr gezeigt, dass für unseren Hafen Entscheidungen, die in Peking oder Washington getroffen werden, genauso wichtig sein können, wie jene, die im Hamburger Rathaus fallen. Wir haben daher unseren Blick für internationale Entwicklungen geschärft.

### **Wenn wir den Blick mal nach innen richten, an welchen Stellschrauben haben Sie gedreht und wie hat sich das bezahlt gemacht?**



„Wir haben unseren Blick für internationale Entwicklungen geschärft“

MEIER: Eine wichtige Entscheidung war, auch während der Krise alle Ausbauprojekte fortzusetzen und mit unverminderter Geschwindigkeit die Zukunft zu planen. Wir haben weiter in die Hafenbahn investiert, sodass das einstige Sorgenkind des Hafens Rekordzahlen schreibt und ein echter Leistungsträger geworden ist. Große Bauprojekte wie die Niedernfelder Brücken oder die neue Retheklappbrücke sind im Jahr 2010 weitergebaut worden und wir haben die Planungen für die neue Bahnbrücke Kattwyk vorgestellt. Gleichzeitig haben wir weiter konzeptionell an der technischen Vernetzung des Hafens gearbeitet.

### **Andere europäische Häfen bauen ihre Umschlagkapazitäten weiter aus. Was macht Hamburg, um hier im Wettbewerb bestehen zu können?**

HURTIENNE: Der Hamburger Hafen liegt mitten in der Stadt. Insofern können wir nicht einfach Küstenflächen aufschütten, um neue Terminalflächen zu schaffen. Wir arbeiten also weiter daran, noch effizienter zu werden und nach innen zu wachsen. 2010 sind wir dabei große Schritte vorangekommen: Wir schaffen am Burchardkai die infrastrukturellen



**[Hafen im Blick]** Wenn es die Zeit zulässt, fährt Jens Meier am liebsten mit dem Motorrad zum Bubendey-Ufer an der Südseite der Elbe. „Hier kann ich die Ruhe genießen und sehe gleichzeitig den Schiffsverkehr. Ich kann also auf einen Blick erkennen, ob es dem Hafen gut geht.“

Voraussetzungen für eine Verdoppelung der Kapazität fast um die des Jade-Weser-Ports, das Planfeststellungsverfahren zur Westerweiterung ist weitergegangen und die Überlegungen für das Central Terminal Steinwerder sind konkreter geworden. Dabei darf man nicht vergessen, dass der Hafen mehr als nur Umschlag ist. Hier sitzen zahlreiche Unternehmen, die von und mit dem Hamburger Hafen leben. Auch für die bauen wir den Hafen aus.

**Mit der Christophe Colomb hat erstmals ein Schiff dieser Größenordnung den Hamburger Hafen angelaufen. Was bedeutet das für den Hamburger Hafen und die zukünftige Entwicklung?**

MEIER: Der Trend zu immer größeren Schiffen hält an. Als die Christophe Colomb den Hamburger Hafen anlief, war das noch etwas Besonderes. Ende 2010 hatten wir jede Woche mehrere Containerfrachter dieser Größe. Darauf reagieren wir beispielsweise, indem wir 2010 einen neuen Ansatz bei der Planung der neuen Nautischen Zentrale gewählt haben. Unsere Mitarbeiter haben in Zusammenarbeit mit der Uni Hamburg alle Abläufe analysiert, um optimale Bedingungen zu schaffen. Gleichzeitig hat 2010 deutlich gezeigt, wie wichtig die geplante Fahrinnenanpassung für die Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens ist.

**Auf der Agenda der HPA steht die Stärkung der Industrie und ebenso die der Hafenvirtschaft. Ist das kein Widerspruch?**

MEIER: Es wäre ein Widerspruch, wenn sich die Nutzungen ausschließen würden. Das Gegenteil ist aber der Fall. Nehmen wir das Beispiel Elektromobilität. Der Automobilsektor ist eine der Schlüsselbranchen für Deutschland. Die Einzelteile werden weltweit gefertigt und auch über Hamburg umgeschlagen. Dieser Bereich wird sich zukünftig verändern. Neue Antriebe wie beispielsweise Elektromotoren werden die Branche verändern. Wenn es uns gelingt, den Hamburger Hafen frühzeitig als Ort für den Umschlag, aber auch für die Lagerung und Weiterverarbeitung von beispielsweise Batterien zu etablieren, können alle Seiten davon profitieren.

HURTIENNE: Wichtig ist doch, die Ladung an Hamburg zu binden. Wenn bestimmte Produkte in Hamburg weiterverarbeitet werden oder hier Teil einer integrierten Fertigungskette sind, wird uns diese Ladung auch in Krisen nicht verloren gehen.

**Die HPA hat sich vorgenommen, Innovationstreiber für Umweltverträglichkeit, Sicherheit und IT-Integration zu werden. Stichwort Umweltverträglichkeit – wie verträgt sich das mit der Industrie im Hafen?**

HURTIENNE: Ein einfaches Beispiel: Sowohl auf der Hafenbahn als auch auf den Straßen im Hafen arbeiten wir an neuen IT-Systemen, um die Wartezeiten zu verkürzen. Jede Minute, die ein Lkw-Fahrer weniger im Stau steht, ist erstens gut für die Umwelt und zweitens gut für die Unternehmen und die Effizienz des Hafens.

MEIER: Mittlerweile ist Nachhaltigkeit ein echtes Wettbewerbsmerkmal geworden. Unternehmen achten zunehmend auch auf die Umweltbilanz ihrer Logistikketten. Wir arbeiten daran, dass der Hamburger Hafen hier Maßstäbe setzt.

**Wie schafft man in einem großen, traditionsbewussten Unternehmen eine offene Innovationskultur?**

HURTIENNE: Die müssen wir nicht extra schaffen, aber wir müssen sie fördern und pflegen. Es hat sich gezeigt, dass in den unterschiedlichen Unternehmensbereichen die Offenheit gegenüber neuen Techniken und innovativen Herangehensweisen durchaus groß ist. Das gilt für die gesamte Bandbreite unseres Hauses. Was wir also verstärkt machen, ist, die Mitarbeiter zu ermutigen, ihre Ideen und Anregungen einzubringen.

**Was sind die wichtigsten Meilensteine für 2011?**

MEIER: 2011 gehen wir den eingeschlagenen Weg weiter. Stand 2010 sehr im Zeichen des Infrastrukturausbaus, so geht es nun darum, die Effizienz auf den vorhandenen Straßen und Schienen zu erhöhen. Die Konzepte, die wir 2010 für die technische Vernetzung des Hafens für alle drei Verkehrsträger erarbeitet haben, gehen sukzessive in Betrieb. Gleichzeitig steht 2011 als Umweltjahr auch im Hafen ganz im Zeichen der Nachhaltigkeit.

HURTIENNE: 2011 werden wir außerdem den Hafenentwicklungsplan, der nach der Neubildung des Senats noch einmal überarbeitet wird, entscheidend voranbringen. Dabei binden wir die an der Hafenentwicklung Beteiligten gezielt über Workshops ein.



**[Heimathafen Hamburg]** Einer der schönsten Ausblicke auf den Hafen ist für Wolfgang Hurtienne die Südeinfahrt in den Elbtunnel: „Hier hat man kurz vor dem Abtauchen den großartigen Blick auf die größten Schiffe der Welt, und das mehr als 100 Kilometer im Binnenland. Meine Familie kennt es schon: Bei der Heimfahrt von Süden muss dieser Umweg genommen werden.“



---

**WOLFGANG FELDMANN** | ERFINDER DER ERDWÄRME-WEICHENHEIZUNG BEI PINTSCH ABEN GEOTHERM GMBH |

»Zusammen mit der Hafенbahn ist es gelungen, einen Prototyp der Erdwärme-Weichenheizung zu entwickeln, zu testen und zu optimieren. Dazu gehört auch eine Portion Mut und Experimentierfreude seitens der HPA. Dass sie einer solchen Idee Raum gibt und auf eine umweltschonende Technik setzt, zeigt ihre nachhaltige Denkweise.«

# ERFOLG AUF GANZER SCHIENE

Die Hamburger Hafenbahn fuhr 2010 ein Rekordergebnis ein: Nie zuvor gingen hier mehr Container auf die Schiene, nie wurden mehr Tonnen Güter transportiert. Die Erfolgszahlen unterstreichen auch die bundesweite Relevanz des Hamburger Hafens und seiner Hafenbahn. Denn besonders für international agierende Unternehmen gewinnt die Hafenbahn an Bedeutung. Eine Erfolgsgeschichte.

Scheinbar herrenlos schieben sich die Wagons über die Schienen, teilen sich, rollen weiter, bis sie schließlich auf einem der 32 Gleise zum Stehen kommen. Nur das Klicken der Weichen verrät, dass am Bahnhof Alte Süderelbe keine Geisterhand, sondern moderne Technik am Werk ist: Vom fünften Stock des Towers, ähnlich dem eines Flughafens, steuern Disponenten die Weichen und Wagons an ihren richtigen Ort. Selbst das Bremsen und Stoppen der Güterzüge geschieht per PC.

Die schwer beladenen Wagons halten auf Gleis acht in Europas größtem Seehafenbahnhof. Ihre Ladung: in Graz gefertigte Drehgestelle aus dem Hause Siemens. Von Hamburg aus geht es für sie per Schiff nach China, wo sie in Züge für den Personenverkehr eingebaut werden.

Der Hamburger Hafen und die angebundene Hafenbahn sind für ein international agierendes Unternehmen wie Siemens immens wichtig: „Fast 80 Prozent unseres gesamten Transportvolumens laufen über den Hamburger Hafen“, sagt Padideh Moini Gützkow, zuständig für Mobility Consulting bei Siemens. „Dabei setzen wir verstärkt

auf die Schiene. Manchmal sind es Antriebe, manchmal elektronische Komponenten, die wir per Güterzug auf die Reise schicken. Dabei sind wir im Besonderen auf die reibungslose Arbeit der Hafenbahn angewiesen. So sparen wir nicht nur Geld, sondern schonen obendrein auch die Umwelt.“

## **Rekord: 40 Millionen Tonnen Güter**

Wie Siemens nutzen immer mehr Unternehmen die Schiene, um ihre Güter zum oder vom Hamburger Hafen zu transportieren. Rund 11 Prozent des gesamten Güterschienerverkehrs in Deutschland beginnen oder enden dort – Tendenz steigend. Dies bestätigt auch das Rekordergebnis im Jahr 2010: Erstmals in der 145-jährigen Geschichte der Hafenbahn gingen über 40 Millionen Tonnen Güter des Hafens auf die Schiene, ganze 18 Prozent mehr als im Vorjahr. Nicht nur in der absoluten Menge, sondern auch beim Containerumschlag erzielte die Bahn mit 1,93 Millionen Containern einen neuen Rekord. Zu den Transportgütern zählen Kaffee oder Früchte genauso wie Erzladungen, Autos, Mährescher oder – im Fall von Siemens – Bauteile für Züge oder medizinische Geräte.

---

# 40,1

Millionen Tonnen Güter gingen 2010 auf die Schienen der Hamburger Hafenbahn – das ist das 4.000fache Gewicht des Eiffelturms.

---



## **Auch Bayern braucht den Hamburger Hafen**

Der Hamburger Hafen und die Hafenbahn haben nationale Bedeutung: Rund ein Drittel der Transportgüter, die per Schiff in Hamburg ankommen, werden über die Hafenbahn weiter nach Süddeutschland, Tschechien, Polen und in den Alpenraum gebracht. 2010 transportierte allein Hessen doppelt so viele Standardcontainer (TEU) per Zug zum und vom Hamburger Hafen als im Vorjahr. Absoluter Spitzenreiter im Schienentransport mit der Hamburger Hafenbahn ist Bayern.

## **„Die Hafenbahn ist das Rückgrat unseres Hafens“**

Die Weichen für das Erfolgsergebnis wurden schon 2008 und 2009 mit dem Ausbau und der Modernisierung von Bahnhöfen sowie des Gleisnetzes gestellt: 56 des über 300 Kilometer langen Hafenbahnnetzes und 130 Weichen brachte die HPA auf den neuesten Stand, insgesamt 125 Millionen Euro hat sie seit 2008 in die Anlagen investiert. „Das zahlt sich jetzt aus“, sagt HPA-Geschäftsführer Jens Meier. „Die Hafenbahn ist das Rückgrat unseres Hafens. Wir müssen dafür sorgen, dass die Logistikunternehmen im Hafen auf der Schiene einen störungsfreien Zugang zu den Terminals haben.“

## **Pilotprojekt Erdwärme-Weichenheizung**

Um dies zu gewährleisten, geht die HPA auch ungewöhnliche Wege: Direkt vor der Polizeiwache am Rossdamm hat sie ein weltweit einzigartiges System installiert. Eine Weichenheizung, die ausschließlich Erdwärme nutzt und ganz ohne externe Energiezufuhr auskommt. Bislang werden Hunderte Weichen im Hafen mit elektrischen Heiz-

stäben oder Gasbrennern bei Eis oder Schnee vor dem Festfrieren bewahrt. Das kostet viel Energie. „Unsere konventionellen Weichenheizungen für die 630 Weichen verbrauchen so viel Strom wie 800 Haushalte“, rechnet Harald Kreft, Leiter der Hamburger Hafenbahn, vor. „Die Idee, wie man ohne externe Stromzufuhr die Weichen beheizt, ist für uns hochinteressant.“

Zehn Jahre hat Wolfgang Feldmann an seiner umweltfreundlichen Heizung getüftelt, bis er zusammen mit Pintsch Aben Geotherm GmbH, einem Hersteller von Eisenbahntechnik, den Prototyp im Winter 2010 erfolgreich im Gleisnetz der Hafenbahn testete: „Während der harte Winter dem Bahnverkehr zu schaffen machte, hat unsere Weiche mit der Erdwärmeheizung gut funktioniert“, sagt Erfinder Feldmann stolz. „Und das ohne Strom, ohne Wartung und ohne komplizierte Technik.“ Ein weiterer entscheidender Vorteil: Im Gegensatz zu den konventionellen Weichenheizungen kann die Erdwärmeheizung auch in Überschwemmungsgebieten eingesetzt werden.

## **Fit für die Zukunft**

Nicht nur die Ideen von Wolfgang Feldmann lassen die HPA optimistisch in die Zukunft blicken. Die Umschlagprognose für den Hamburger Hafen lässt zweistellige Zuwachsraten auch beim Bahnverkehr erwarten. Bis 2017/2018 sollen dann statt bisher 200 rund 400 Güterzüge täglich die Bahnhöfe ansteuern und die Gleise als Transportwege der Zukunft nutzen. Ein entsprechendes Modernisierungsprogramm hat Jens Meier bereits in der Tasche. Er weiß: Investieren lohnt sich.



**DR. PADIDEH MOINI GÜTZKOW** [INDUSTRY SECTOR MOBILITY DIVISION COMPLETE TRANSPORTATION MOBILITY CONSULTING, SIEMENS AG]

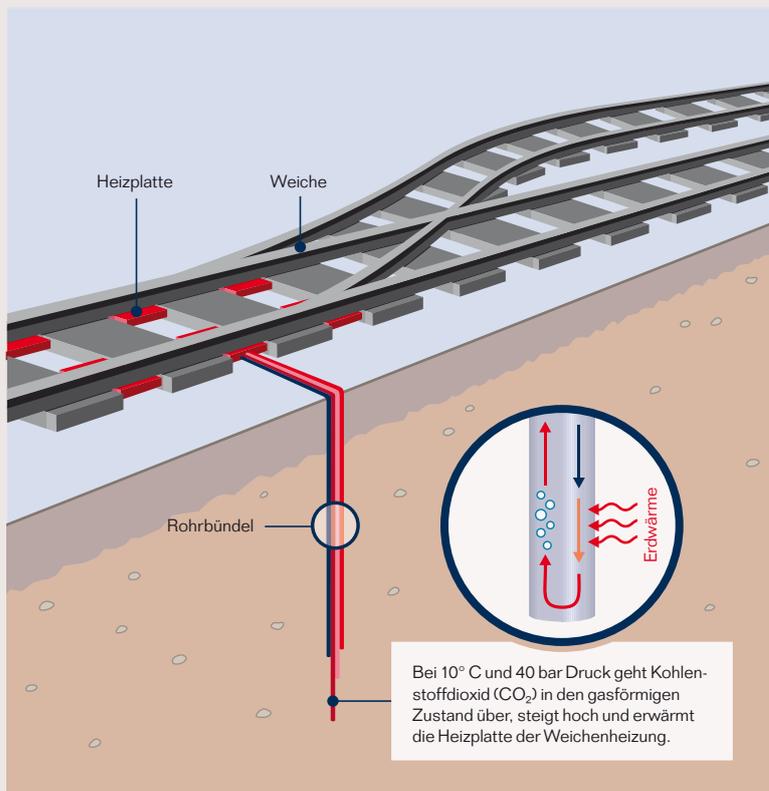
»Das Transportvolumen von Siemens wird sich bis 2015 schätzungsweise um 30 Prozent erhöhen. Dabei sind wir bemüht, auf umweltfreundliche Verkehrsträger umzusteigen. Durch die Nutzung der Bahn reduzieren wir unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen und tatsächlich auch unsere Kosten.«

Optimale Weichenstellung: Hier an der Weiche vor der Polizeiwache am Rossdamm tüfteln HPA-Mitarbeiter unter Anweisung von Erfinder Wolfgang Feldmann an der ersten geothermischen Weichenheizung der Welt.



Pilotprojekt geothermische Weichenheizung

Einfach genial: Erdwärme statt Strom und komplizierter Technik



Zwei Rohrbündel mit insgesamt 18 Einzelrohren reichen wie eine Sonde bis zu 50 Meter ins Erdreich und bilden einen geschlossenen Kreislauf. Durch die Wärme der Sonne bleibt der Boden in Norddeutschland auch bei Minustemperaturen ab einem Meter Tiefe immer frostfrei. Friert es an der Erdoberfläche, ist es bereits ab zehn Meter Tiefe sehr viel wärmer.

Diesen Temperaturunterschied macht sich die Weichenheizung zunutze: Das in den Rohren unter hohem Druck eingebrachte Kohlenstoffdioxid verdampft bei zehn Grad Celsius in der Tiefe, steigt als warmes Gas zur Heizplatte an der Weiche und bringt dort Eis und Schnee zum Schmelzen. Die Kälte lässt das Gas wieder kondensieren, es fließt an der Innenwand des Rohrs in die Tiefe, der Kreislauf beginnt von neuem. So arbeitet die Erdwärmeheizung **komplett CO<sub>2</sub>-neutral** und kommt ohne externe Pumpen und Steuerung aus.



**[Wie die Zeit vergeht]** Am 10. August 1866 eröffnete die Hamburger Hafenbahn ihren Betrieb mit der 700 Meter langen zweigleisigen Quaibahn. Heute ist das Gleisnetz im Hamburger Hafen auf über 300 Kilometer angewachsen. Als eigenes Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen der HPA ist sie das Bindeglied zwischen den Terminals und dem deutschen sowie europäischen Eisenbahnnetz.



---

**FRANK HORCH** [ WIRTSCHAFTSSENATOR DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG ]

»Der Bau des Central Terminal Steinwerder (CTS) ist eine große Chance für Hamburg und die gesamte Metropolregion, die Position unseres Hafens im internationalen Wettbewerb zu festigen. Mit diesem herausragenden Projekt strukturieren wir den Hafen mit dem Ziel um, ihn zukunftssicher zu machen und zusätzliche Wertschöpfung und Beschäftigung zu generieren. Bei der künftigen Nutzung orientieren wir uns eng am Markt, um das CTS bedarfsgerecht zu entwickeln.«

# DER HAFEN DER ZUKUNFT

Der Bau des neuen Central Terminal Steinwerder (CTS) ist ein Großprojekt, das die HPA in den nächsten Jahren fordern wird. Im nächsten Jahrzehnt soll auf 125 Hektar ein modernes, leistungsstarkes Terminal entstehen.

Doch wie plant und nutzt man den Hafen der Zukunft? Mit dieser Frage beschäftigt sich ein siebenköpfiges Planungsteam. Für dessen Mitglieder war 2010 ein Jahr der Visionen, des Ideensammelns und der Gespräche.

Mittagspause. Von den Keksen im Konferenzzimmer sind nur noch Krümel übrig. Der Vormittag des Strategieworkshops in den Räumen der HPA verging wie im Flug. Zahlreiche Experten diskutierten die Nutzungsmöglichkeiten des geplanten Central Terminal Steinwerder. Workshopleiterin Iris Scheel nippt zufrieden an ihrem Kaffee: „Für das Projekt ist dieser Workshop einer von vielen Bausteinen, die alle eines zum Ziel haben: den optimalen Hafen der Zukunft zu gestalten.“ Die Ingenieurin ist als Projektleiterin verantwortlich für die Entwicklung und Gestaltung des 125 Hektar großen Areals im mittleren Freihafen. Gemeinsam mit ihrem Team arbeitet sie seit 2008 an dem Projekt. Im Ideal-



---

# 125

Hektar umfasst das Gebiet des geplanten Central Terminal Steinwerder – eine Fläche so groß wie 175 Fußballfelder.

---



fall sollen neben dem Umschlag verschiedene zukunftsfähige Branchen angesiedelt werden, die von der Nähe zum Wasser und der Landanbindung profitieren.

### Branchenscreenings und Tipps von Kollegen

„Wir prüfen unterschiedliche Konzepte und blicken dabei auch über den Hamburger Wasserrand hinaus“, sagt Jörg Jocker. Er ist bei der HPA für Business Development zuständig und arbeitet ebenfalls an den Planungen mit. Gespräche mit anderen Terminalbetreibern, Reedern, Unternehmen, internationalen Produzenten und Logistikern geben neue Impulse, um herauszufinden, was die Märkte jetzt und in Zukunft umtreibt. Auch die Aktivitäten anderer Häfen werden intensiv beobachtet. Rotterdam beispielsweise baut ebenfalls ein brandneues Terminal, allerdings ohne alte Gebiete zurückbauen zu müssen. „Auch wenn sich die verschiedenen Projekte nicht immer zu hundert Prozent vergleichen lassen, ist der Erfahrungsaustausch mit den Kollegen, zum Beispiel aus Bremerhaven oder Rotterdam, extrem wertvoll“, sagt Jocker.

### Trendwatching

Welche Branchen sind auch nach 2020 noch wirtschaftlich attraktiv? Wie kann man sich gezielt von anderen Häfen absetzen, um wettbewerbsfähig zu bleiben? Die Suche nach Antworten hat CTS-Projektleiterin Iris Scheel und ihre Kollegen rund um den Globus geführt: „Im Rahmen anderer Aufträge haben wir uns beispielsweise in Shanghai den Tiefseewasserhafen Yangshan angeschaut, in Israel den Elektroauto-Hersteller ‚Better Place‘. Wir wollten sehen, wie Warenströme verlaufen und welche die kom-

menden Wachstumsbranchen sind“, erzählt Iris Scheel. Elektroautos stellen eine vielversprechende Option für die Zukunft dar, genau wie erneuerbare Energien, Wind und Biomasse. Das belegt auch eine von der HPA in Auftrag gegebene weltweite Analyse der Unternehmensberatung McKinsey. E-Mobility, Logistik Light Assembly oder Offshore-Windenergie heißen die globalen Trends. „Daher ist es wichtig, dass wir uns frühzeitig in solchen Zukunftsmärkten positionieren“, betont Scheel.

### Eine Option: Elektromobilität

Die Elektromobilitätsbranche könnte ein Schlüsselmodell sein, bei dem Teile der Produktion im Universalhafen Hamburg gefertigt werden. Eine gute Möglichkeit, um Firmen an den Hafen zu binden. Ladungsbindung heißt der Schlüssel zum Erfolg: „Wenn eine industrielle Fertigungsstufe hier im Hamburger Hafen stattfindet, sichert uns das Umschlag und damit Arbeitsplätze“, erläutert Iris Scheel. Auch für den Produzenten ergeben sich Synergien: Die Transportwege ab der Kaikante sind kurz, Schienen und Straßen in unmittelbarer Nähe. Gerade in der weltweiten Wirtschaftskrise hat die HPA erfahren müssen, wie schnell Ladung an andere Häfen verloren geht. Produktionsstätten können nicht so leicht abwandern. All dies gilt es bei der Planung des CTS zu bedenken, denn nur so bleibt Hamburg als einer der wichtigsten Häfen Europas international wettbewerbsfähig – auch zukünftig.

### Markterkundung per Ideenwettbewerb

Um herauszufinden, welche Anforderungen der Markt an ein Terminal der Zukunft stellt, ging die HPA einen neuar-



HEINRICH-B. ROSSBACH [PROJEKT MANAGER MARITIME DIVISION BEI ROYAL HASKONING]

»Professionalität, Engagement und Kreativität sind die wesentlichen Eigenschaften des HPA-Teammanagements, im Besonderen vertreten durch Projektleiterin Iris Scheel, die das erfolgreiche und international einmalige Marktanalyseverfahren ausgezeichnet haben.«

## Hafenentwicklung

### Kaimauerbau im Wandel der Zeit



Die Kaianlagen in Steinwerder sind noch geprägt durch eine traditionelle Bauweise – die so genannte Fingerstruktur. Da die Schiffe früher nicht so viel Ladung aufnehmen konnten wie heute, wurden lange Kaikanten und wenig Lagerfläche benötigt. Heute bringen die größer werdenden Schiffe deutlich mehr Ladung auf einmal in den Hafen. Daher besteht ein hoher Bedarf an Lagerfläche hinter den Kaimauern.

tigen und erfolgreichen Weg: Mittels eines Markterkundungsverfahrens rief sie bereits 2009 Unternehmen aus der ganzen Welt dazu auf, mögliche Nutzungskonzepte für das CTS-Gelände zu entwickeln. Im März 2010 prämierte dann eine unabhängige Jury die Siegerkonzepte. Als Gewinner ging das britisch-niederländische Unternehmen Royal Haskoning mit einem Entwurf für ein CO<sub>2</sub>-neutrales Terminal hervor. Aber auch in den anderen eingereichten Konzepten stecken bereits viele Ideen, die maßgeblich zur finalen Nutzung beitragen sollen. Die größte Gemeinsamkeit der Entwürfe: Ideen für ein nachhaltiges, umweltfreundliches Terminal. Denn die HPA legt großen Wert auf eine gesunde CO<sub>2</sub>-Bilanz und Ressourcenschonung.

#### Bauliche Schritte erforderlich

Bis die Ideen umgesetzt werden können, stehen allerdings noch zahlreiche bauliche Veränderungen an. Im Büro von Ulrich Schmekel, dem technischen Leiter des Projekts, hängen Skizzen und Zeichnungen des zukünftigen CTS-Geländes. „Der nächste Schritt ist das Planfeststellungsverfahren, bei dem die geplanten baulichen Maßnahmen zunächst von der Behörde genehmigt werden müssen“,

so Schmekel. Eine Umweltverträglichkeitsstudie prüft darüber hinaus auch die Auswirkungen auf die Umwelt.

#### Mut zur Größe

Geben die Behörden grünes Licht, folgt die wirkliche Herausforderung: 1.800 Meter neue Kaimauern müssen gebaut, 20 Hektar Landfläche zurückgebaut und 60 Hektar Wasserfläche zugeschüttet werden. Insgesamt 14 Millionen Kubikmeter Sand sind zum Füllen des Hafenbeckens nötig. Eine Baustelle dieser Größenordnung bedeutet selbst für den erfahrenen Bauleiter Schmekel Neuland. Doch Schmekel ist Optimist: „Wer, wenn nicht wir, sollte diese Herausforderung meistern? Die HPA hat jahrzehntelange Erfahrung im Bau von Terminals. Das ist unser Metier.“

Ein wenig Zeit hat die Truppe um Iris Scheel noch, um ihre Hafenvisionen reifen zu lassen: Ab 2020 sollen erste Teilflächen an die Betreiber übergeben werden. Spätestens dann ist der Hafen der Zukunft in der Gegenwart angekommen.



**[Viel zu tun]** Seit 2005 arbeitet die HPA bereits an der Entwicklung des Central Terminal Steinwerder, seit 2008 unter der Leitung von Ingenieurin Iris Scheel. Das siebenköpfige Kernteam besteht aus einem Diplomkaufmann und sechs Bauingenieuren, darunter drei Frauen. In den nächsten Jahren wird das Team deutlich wachsen: „In der Umsetzungsphase werden wir noch viele Hände mehr brauchen“, sagt Projektleiterin Scheel.



HANS STAPELFELDT [ GESCHÄFTSFÜHRENDER GESELLSCHAFTER DER STAPELFELDT TRANSPORT GMBH ]

» Hamburgs neue DIVA ist der erste Schritt zu einer verbesserten Verkehrssituation im Hafen. Wenn ein Zollamt voll ist, wenn es einen Verkehrsunfall gab, wenn ein Terminal ausfällt, dann benötigen wir Spediteure diese Daten, um Staus vermeiden zu können. Diese Informationen liefert künftig das Verkehrsinformationssystem der HPA – ein enormer Gewinn für unsere ganze Branche, aber auch für die vielen privaten Pendler.«

# ALLES IM FLUSS

Egal ob Unfall, Baustelle oder hohes Verkehrsaufkommen: Autofahrer im Hamburger Hafengebiet wissen künftig sofort, wie es möglichst schnell weitergeht. Denn DIVA sagt Bescheid. Das neue IT-gestützte Straßeninformationssystem versorgt die Verkehrsteilnehmer in Echtzeit mit den wichtigen Informationen. Die dafür gesammelten Daten laufen bei Bernd Jurrat im Port Road Management Center der HPA zusammen. Ein Blick hinter die Kulissen seiner Hightech-Schaltzentrale.

Auf der Köhlbrandbrücke ist ein Lkw liegen geblieben. Der Verkehr gerät ins Stocken, die Haupthafenroute droht zu verstopfen. Bernd Jurrat weiß das lange vor dem Verkehrsfunk. Der Verkehrsingenieur arbeitet im sechsten Stock von Speicher T inmitten von Hamburgs historischer Speicherstadt. Vom gerade erst eingerichteten Port Road Management Center der HPA aus überwacht er den Verkehr im Hamburger Hafen. Hochkonzentriert verfolgt er die Veränderungen im Straßenbild, ruft unterschiedliche Kameraeinstellungen auf, gleicht Daten ab. „Die Verkehrsstörung wird jetzt auf den Verkehrsinformationstafeln am Veddeleer Damm und an anderen Knotenpunkten im Hafengebiet angezeigt. Durch diese zeitnahen Informationen können die betroffenen Fahrer auf die Verkehrslage reagieren und so einen Stau großräumig umfahren. Und die Polizei ist auch schon unterwegs“, erklärt er. Faszinierender als an seinem Arbeitsplatz könnten sich das alte und das neue Jahrtausend kaum vereinen: außen das denkmalgeschützte Gemäuer des backsteinroten Kontorgebäudes aus dem 19. Jahrhundert, innen digitale Informationstechnologie des 21. Jahrhunderts. Vier Bildschir-

me und eine raumfüllende Großbildwand dokumentieren den Verkehrsfluss. Jeder Unfall, jede ausgefallene Ampel, jeder Stau, jede Straßensperrung an den beweglichen Brücken, jeder noch so kleine Zwischenfall auf den Hauptstraßen im Hafen wird hier erfasst.

## **Digitale Verkehrsinformation**

Dafür sorgt das neue IT-gestützte Straßeninformationssystem „DIVA“. Der göttliche Name steht für „Dynamische Information zum Verkehrs-Aufkommen“, mit der die HPA künftig den Verkehr im Hafengebiet im Fluss halten will. Seit 2009 arbeitet die HPA an dem Projekt. Als sich die Chance auf Fördermittel im Rahmen des Bundeskonjunkturprogramms II ergab, nutzte die HPA diese Möglichkeit. Seitdem laufen die Vorbereitungen für das digitale Verkehrsinformationssystem der Zukunft auf Hochtouren. Nach der Montage riesiger LED-Tafeln überall im Hafengebiet und der Installation zahlreicher Messstellen an den strategisch relevanten Verkehrsknotenpunkten im Jahr 2010 hat das neue System im Juni 2011 den Testbetrieb aufgenommen und informiert die Verkehrsteilnehmer über die aktu-

---

# 33000

Fahrzeuge sind pro Tag auf der Haupt-  
hafenroute unterwegs. Davon entfallen  
36 Prozent auf den Schwerlastverkehr.

---



elle Lage auf den Straßen: „Störungen, Wartezeiten und Alternativrouten zeigt das System in Echtzeit an“, erläutert Jurrat. „Auf diese Weise hoffen wir die Effizienz auf den vorhandenen Strecken deutlich zu erhöhen.“

#### Teurer Stau

Es wird höchste Zeit für DIVA: Das Verkehrsaufkommen im Hamburger Hafen und auf den Zubringerstraßen ist enorm. Allein auf der Haupthafenroute transportieren täglich rund 12.000 Lkw ihre Güter von der Kaikante ins Hinterland oder liefern ihre Container am Hafen ab. Noch kämpfen sie alle mit demselben Problem: „Läuft im Radio die Stauwarnung, steht der Fahrer meist schon mittendrin“, klagt Hans Stapelfeldt, Betreiber einer der traditionsreichsten Speditionen der Stadt. Fünf- bis zehnmal am Tag benutzen seine Fahrzeuge die Hafenrouten, um die Seecontainer ins norddeutsche Hinterland zu verteilen. Kommt der Verkehr ins Stocken, kann das teuer werden: „Stehen meine 30 Lkw alle gleichzeitig im Stau, kostet mich das pro Stunde 1.500 Euro – und jede Menge Nerven“, rechnet der Spediteur vor.

#### Staus vermeiden, Umwelt schonen

Das soll mit dem neuen Verkehrsmanagementsystem der HPA anders werden. DIVA wird die Verkehrsteilnehmer über Internet oder die 16 Verkehrsinformationstafeln im Hafengebiet so frühzeitig über die Verkehrssituation im Hafen informieren, dass sich die Fahrer im Falle einer Störung nach Möglichkeit für die beste Alternativroute entscheiden können. „Auf diese Weise verteilt sich der Verkehr sehr viel besser im Straßennetz“, sagt Jurrat. Staus

werden minimiert, Wartezeiten verringert. Das bedeutet ein erhebliches Plus auch für die Umwelt, denn eine entspannte Verkehrslage wirkt sich günstig auf den Kraftstoffverbrauch aus und reduziert damit die Schadstoffkonzentration in der Luft.

#### Mit DIVA zeitnah informiert

Die vier mal vier Meter großen Verkehrsinformationstafeln an den Haupteinfallsstraßen ins Hafengebiet sind der ganze Stolz von DIVA-Projektleiter Sascha Westermann: „Sie verfügen über die größte Anzahl an LED-Elementen, die weltweit bei Verkehrsinformationsschildern im Einsatz sind“, schwärmt der Ingenieur. Die hochauflösenden Tafeln bilden das strategische Straßennetz im Hafen ab und zeigen an, wo genau es zu Störungen kommt. „Dabei richten sie sich vor allem an Fahrer, die sich im Hafen auskennen. Knapp 90 Prozent der Verkehrsteilnehmer sind nahezu täglich im Hafen unterwegs. Ergänzend liefern Textanzeigen konkrete Hinweise zu Störungen, die in Fahrtrichtung zu erwarten sind. Blitzschnell wird die Anlage auf Staus oder Unfälle im Hafen reagieren“, verspricht Westermann. 300 Induktionsschleifen und 160 Detektoren an Brücken und Pfeilern registrieren dafür präzise das Verkehrsaufkommen im Hafen: die Anzahl und Art der Fahrzeuge sowie die Geschwindigkeiten. „Durch ein integriertes Messsystem können wir sogar an der Köhlbrandbrücke das Gewicht der einzelnen Lkw messen, um eine bessere Einschätzung der Brücken-Lebensdauer zu bekommen.“

#### DIVA wird selbstständig

Zusätzlich setzt die HPA modernste Bluetooth- und Video-



**MARKUS FRIEDRICH** | PROFESSOR AM LEHRSTUHL FÜR VERKEHRSPLANUNG UND VERKEHRSTECHNIK, UNIVERSITÄT STUTTGART – DER VERKEHRSEXPERTE WAR AN DER PLANUNG UND UMSETZUNG VON DIVA BETEILIGT |

»Die Sicherung einer ausreichenden Mobilität für die Bevölkerung sowie der zügige Transport von Gütern und Waren ist eine unverzichtbare Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung des Standorts Hamburg. Mit dem neuen Port Road Management System trägt die HPA zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen bei und aktiviert bestehende Leistungsreserven.«



DIVA warnt die Verkehrsteilnehmer, bevor sie im Stau stehen – wie diese Lkw-Fahrer auf der Köhlbrandbrücke. Alle Daten zum Verkehrsaufkommen im Hafenstraßennetz laufen im Port Road Management Center der HPA zusammen. Automatisch werden Vorschläge für die Anzeige der Tafeln generiert und mit Informationen, etwa zu aktuellen Unfällen, ergänzt.

technik ein: Bluetooth-Detektoren ermitteln die Reisezeit von Fahrzeugen innerhalb des Hafengebiets, Videokameras zeichnen das Verkehrsaufkommen auf und senden ihre hochauflösenden Bilder direkt an die Verkehrsleitzentralen der Polizei. All das folgt strengen datenschutzrechtlichen Bestimmungen, personenbezogene Daten werden nicht erfasst. Die verschlüsselten Daten erreichen via Glasfaserverbindung über das Rechenzentrum die Schaltzentrale. „Schneller als mit diesem Verfahren kann man nicht auf Unfälle oder Staus reagieren“, so Westermann. Noch kontrollieren Jurrat und seine Kollegen im Port Road Management Center, ob die wichtigen Informationen umgehend sowohl auf den Tafeln erscheinen, als auch im Internet zur Verfügung stehen. Nach dem erfolgreich abgeschlossenen Testbetrieb soll das System ab Herbst dann automatisch laufen.

#### Grüne Welle im Hafen

Dabei ist die Information der Verkehrsteilnehmer über die LED-Anzeigetafeln nur ein erster Schritt. Langfristiges Ziel der HPA ist es, die Fahrer mit ganz individuellen Informationen zu versorgen. „Eine Möglichkeit wäre, Lkw-Fahrer, die häufig im Hafengebiet unterwegs sind, mit einem Smartphone auszustatten und ihnen darauf ihre ganz individuellen Daten und Routenvorschläge zu schicken. Etwa: Wenn du jetzt 33 Stundenkilometer fährst, dann wird die nächste Ampel grün sein“, wagt Westermann einen Blick in die Zukunft. Geringere Wartezeiten, geringerer Spritverbrauch, weniger Abgase und weniger Lärm: Der Blick auf die von DIVA gespeiste LED-Anzeigetafeln lohnt sich schon heute. Bernd Jurrat in Speicher T wünscht gute Fahrt.



**Intelligente Ampelschaltung dank DIVA** 2012 wird auf der Haupthafenroute eine adaptive Netzsteuerung installiert. Die Signalprogramme der einzelnen Ampeln werden dann automatisch geschaltet – in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsaufkommen. Der Verkehr auf der Haupthafenroute läuft dann noch reibungsloser.



---

REINHARD PESCHEL | DEUTSCHLAND-GESCHÄFTSFÜHRER DER FRANZÖSISCHEN REEDEREI CMA CGM |

»Wir haben uns bewusst dazu entschieden, mit Schiffen wie der Christophe Colomb nach Hamburg zu kommen. Hier finden wir eine sehr gute Hinterlandanbindung vor und profitieren von dem Service der HPA. Auf unsere 13.830-TEU-Schiffe hat man sich intensiv vorbereitet. Die Planung des Oberhafenamtes sowie die Vorbereitung der Lotsen waren sehr gut. Durch die reibungslose Zusammenarbeit mit den Terminals haben wir verhältnismäßig kurze Liegezeiten.«

# PREMIERE FÜR CMA CGM CHRISTOPHE COLOMB

Mit dem Erstanlauf der Christophe Colomb im Sommer 2010 hat im Hamburger Hafen eine neue Ära begonnen – wieder einmal. Der 13.830-TEU-Containerriese der französischen Reederei CMA CGM ist das größte Schiff, das bisher in der Hansestadt angelegt hat. Dank der akribischen Vorbereitung war die Premiere ein voller Erfolg – und ein deutlicher Beleg für den Aufschwung.

Der 13. Juli 2010 ist für Hafenskapitän Jörg Pollmann ein ganz besonderer Moment seiner Karriere – und das, obwohl er an diesem Tag im Urlaub weilt. „Meine Familie hätte mich vor die Tür gesetzt, wenn ich den lang geplanten Urlaub für Christophe Colomb abgesagt hätte“, schmunzelt er. Pollmann meint das nach dem Amerika-Entdecker benannte Schiff der französischen Reederei CMA CGM, das sich an jenem Dienstagabend majestätisch in den Hamburger Hafen schiebt. Die Sonne scheint, der Himmel ist blau. Selbst der Wind, so scheint es, hält den Atem an und weht zur Premiere nur als sanfte Brise. Beste Bedingungen also für das größte Containerschiff, das je in der Hansestadt angelegt hat.

Der kräftige Schlepper, der die Christophe Colomb seit der Landesgrenze begleitet, wirkt im Vergleich zu dem Meeresgiganten wie ein Spielzeugschiffchen. Kein Wunder: Mit 365,50 Metern Länge und 51,20 Metern Breite ist die Christophe Colomb so lang, wie der Berliner Fernsehturm hoch ist. „Das Schiff ist so groß, dass man von der Brücke aus links und rechts neben dem Schiff kein Wasser mehr sieht, wenn man die Elbe herauffährt“, erläutert Hafenlotse Eckart Wilharm. Die besondere Herausforderung

bestehe darin, die Abstände zu Ufern oder Kaikante richtig einzuschätzen. Deshalb beraten zwei erfahrene Lotsen Kapitän Pierre Gilles Coat auf seinem Kommandostand beim Einlaufen in den Hafen.

#### **Freie Sicht dank neuer Konstruktion**

Um 19:00 Uhr passiert das Schiff die Schiffsbegrüßungsanlage Willkomm-Höft – begleitet von den Klängen der Marseillaise und Hunderten Schaulustiger, die den Koloss mit eigenen Augen sehen wollten. Stolze acht Containerlagen passen an Deck übereinander, elf weitere unter Deck: 13.830 Standardcontainer (TEU) insgesamt. Ganz so schwer allerdings ist die Christophe Colomb auf ihrer Hamburg-Fahrt nicht beladen, sonst hätte sie für die Elbe zu viel Tiefgang gehabt. Aus Südostasien bringt sie vor allem Konsumgüter nach Hamburg und nimmt dort Maschinenteile, Recyclingstoffe und Mischware auf. Dank ihrer modernen Bauweise hat Kapitän Pierre Gilles Coat einen hervorragenden Blick über das Containermeer an Bord. Seine Kommandobrücke steht, anders als bei bislang gängigen Typen, weit vorn auf dem Schiff, 180 Meter von Maschinenhaus und Schornstein entfernt.

---

# 825

Großschiffe (AGF) mit über 330 Metern Länge liefen 2010 im Hamburger Hafen ein. 17 Prozent mehr als im Vorjahr.

---



## Probefahrt im Schiffssimulator

Bedächtig steuert der Großfrachter die Elbe hinauf Richtung Liegeplatz am Containerterminal Burchardkai. Doch bevor er dort festmachen kann, muss er in Höhe des Waltershofer Hafens eine 90-Grad-Drehung vollziehen und den Rest der Strecke rückwärtsfahren. Ein nautisch anspruchsvolles Manöver – immerhin ist das Schiff länger als drei Fußballfelder: „Wenn wir die Colomb von der Elbe rückwärts in den Parkhafen ziehen, dann ist sie vergleichbar mit einem Schleusentor, das quer zum Strom steht“, erklärt Eckart Wilharm. „Auf das Schiff wirken riesige Kräfte und es droht schnell zu treiben.“ Deshalb hat man sich auf diesen Moment besonders intensiv vorbereitet. Im Schiffssimulator haben die Hafenslotsen zusammen mit den Mitarbeitern der Nautischen Zentrale und des Oberhafenamtes eine Manöverstrategie entwickelt. Auf dieser Grundlage konnten alle 75 Lotsen der Hafenslotsenbrüderschaft den Einlauf der Christophe Colomb im Marine Training Center in Hamburg-Stellingen bis ins kleinste Detail proben. „Dieses Training ist für uns äußerst wichtig, weil man im Simulator Erfahrungswerte sammelt, wie sich das Schiff auch in Extremsituationen verhält“, so Wilharm.

## „Der Service im Hamburger Hafen ist Weltklasse“

Dank Schlepperassistenz- und Lotsenberatung gelingt das Drehmanöver ohne Probleme. Nach ca. 45 Minuten ist das Schiff auf Position, nur wenige Meter von der Kai-mauer entfernt. Jetzt drücken die mächtigen 80-Tonnen-Schlepper die Christophe Colomb in Richtung Terminal. Um 21:00 Uhr liegt das Schiff sicher am nagelneuen Großschiffliedplatz am Burchardkai. Hier warten die derzeit

fünf leistungsstärksten Containerbrücken des Elbe-Hafens auf ihre Ladung. Jede einzelne kann vier 20-Fuß- oder zwei 40-Fuß-Container gleichzeitig heben, 120 Tonnen Gewicht insgesamt. Das ist Rekord und ein enormer Produktivitätsgewinn. All das hat auch die französische Reederei CMA CGM überzeugt. Seit August 2010 schickt sie jeden Freitag einen ihrer Meeresriesen nach Hamburg. „Der Service im Hamburger Hafen ist Weltklasse“, lobt Reinhard Peschel, Deutschland-Geschäftsführer von CMA CGM. „Was jetzt fehlt, ist die schnelle Fahrrinnenanpassung auf der Elbe, damit Großfrachter wie die Christophe Colomb oder die Magellan wirtschaftlich sinnvoll Hamburg anlaufen können.“ Auch Hafenskapitän Jörg Pollmann weiß: Von diesem Schritt hängt viel für die Zukunft seines Hafens ab. Wird die Entscheidung zur Anpassung der Elbe 2011 verkündet, wird er nicht in den Urlaub gehen.



Anspruchsvoll: das Drehmanöver der Christophe Colomb

---

**[Gigantische Ausmaße]** Mit 365,50 Metern Länge und 51,20 Metern Breite, einem Tiefgang von maximal 15,50 Metern sowie einem Fassungsvermögen von 13.830 Standardcontainern (TEU) zählt die CMA CGM Christophe Colomb zu den größten Containerschiffen der Welt. Ihr Ersteinlauf in den Hamburger Hafen im Juli 2010 war ein Meilenstein – mittlerweile gehört die Ankunft dieser Schiffe zur Routine.



„Stillstand ist unser natürlicher Feind.“

### Ein Gespräch mit Hafenkapitän Jörg Pollmann über die Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens

#### Herr Pollmann, Sie managen den Schiffsverkehr im Hafen. Vor welchen Herausforderungen stehen Sie dabei?

Die Schiffe wachsen sehr schnell, die Wasserflächen bleiben jedoch dieselben: In den letzten vier Jahren hat sich die Anzahl der Großschiffe mit über 330 Metern Länge im Hamburger Hafen mehr als verdoppelt. Was vor 30 Jahren noch als Ozeanriesen galt, wirkt heute wie das Rettungsboot eines 13.000-TEU-Containerriesen. Das stellt die Verkehrsablaufsteuerung vor erhebliche Herausforderungen. Damit diese Kolosse die Elbe und den Hafen befahren können, müssen wir die technischen und örtlichen Gegebenheiten ständig optimieren. Stillstand ist unser natürlicher Feind.

#### Mit den Schiffen wachsen auch die Anforderungen an eine sichere und schnelle Abwicklung im Hafen. Wie können Sie diese in Zukunft garantieren?

Wir verfügen über eins der technisch modernsten Verkehrssicherungssysteme der Welt. Um die vorhandenen Ressourcen im Hafen noch effektiver zu nutzen, entwickeln wir gerade gemeinsam mit den Kaibetrieben, den Lotsen und den Festmachern das IT-gestützte Informationssystem PRISE (Port River Information System Elbe). Es soll Auskunft über den jeweiligen Produktionsstand aller Beteiligten geben: Werden die Kaibetriebe mit dem Löschen des Schiffs pünktlich fertig? Sind genug Lotsen und Schlepper verfügbar? Steht die Ablaufsteuerung? Je früher alle Beteiligten wissen, an welcher Stelle es hakt, desto eher kann eine Lösung des Problems gefunden werden – ohne weitere Prozesse zu behindern. Parallel dazu verbessern wir unser Radar- und Transponder-

system, um noch präzisere Daten über den Standort der einzelnen Schiffe im Hafen und auf der Elbe zu bekommen. Und zusammen mit der Universität Hamburg haben wir untersucht, wie man die Arbeitsprozesse in der Nautischen Zentrale verbessern kann.

#### Wie wird die Nautische Zentrale der Zukunft aussehen?

Es galt zu klären, wie eine möglichst übersichtliche Darstellung der ganzen Informationen auf den Monitoren aussehen muss, damit Mitarbeiter umgehend die wichtigsten Daten herausfiltern können. Denkbar wäre als Ergänzung zu unseren Bildschirmen eine interaktive Videowand, auf der die Karte des gesamten Hafens samt Schiffsbewegungen in großem Maßstab zu sehen ist. Aber es gab auch ganz simple Ergebnisse: Die Kaffeeküche darf nicht zu weit vom Funkgerät weg sein.

#### Wie wichtig ist die Fahrrinnenanpassung der Elbe für die Zukunft des Hamburger Hafens?

Unter den derzeit geltenden Tiefgang- und Breitenrestriktionen kann ein Schiff wie die CMA CGM Christophe Colomb Hamburg nur in einem eng begrenzten Zeitfenster anlaufen und darüber hinaus nicht ihre gesamte Ladekapazität ausnutzen. Solche Einschränkungen werden von den Reedern nicht dauerhaft akzeptiert. Wir bleiben nur wettbewerbsfähig, wenn wir ihnen langfristig garantieren können, dass sie mit ihren Großschiffen den Hamburger Hafen nicht nur sicher, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll anlaufen können. Ein Meter mehr Tiefgang bedeutet für diese Schiffe immerhin 11.000 Tonnen zusätzliche Ladung – so viel, wie das berühmte Museumsschiff Cap San Diego befördern konnte. Genauso wichtig ist auch die Elbverbreiterung. Nur so bekommen wir die großen Schiffe aneinander vorbei und bauen uns keine Einbahnstraße.

#### Was entgegnen Sie den Kritikern?

Ich bin davon überzeugt, dass die Fahrrinnenanpassung sicher umgesetzt und auch die Deichsicherheit gewährleistet werden kann. Schon aus persönlichem Interesse: Ich wohne hinter dem Deich im Alten Land und würde nur ungern mit meiner Familie bis zum Hals im Wasser stehen. Ganz wichtig ist, dass die Umwelt geschont und entsprechende Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden. Nicht umsonst ist in den Plänen en détail berücksichtigt worden, wie man Flora und Fauna schützen kann.



**[Gut geleitet]** In der Nautischen Zentrale auf dem Seemannshöft in Hamburg-Waltershof wird der gesamte Schiffsverkehr im Hafen gesteuert und überwacht. 30.000 Seeschiffsbewegungen begleiten die erfahrenen Nautiker pro Jahr. Dabei arbeiten sie eng mit den Hafenslotsen zusammen, beraten die Schiffsführer zu Verkehrswegen und koordinieren die Liegeplätze.

# WASSERBLICK INKLUSIVE

Mit seinen 7.200 Hektar ist der Hamburger Hafen so groß wie eine kleine Stadt. Einen Großteil dieser Fläche verwaltet die HPA. Eine Herausforderung für die Mitarbeiter im Team Flächenmanagement: Sie kümmern sich um die Bewirtschaftung und die Entwicklung von Flächen und Immobilien, betreuen 800 Mietverträge – und helfen auch mal beim Umzug.



**NIELS UNGER** [ GESCHÄFTSFÜHRER DER VOPAK DUPEG TERMINAL HAMBURG GMBH ]

»Der Umzug von Vopak stellte eine logistische und planerische Herausforderung dar. Eine kontinuierliche Abstimmung zwischen den Partnern ist der Schlüssel zum Erfolg. Zusammen mit der HPA haben wir auch für schwierige Aufgaben professionelle Lösungen gefunden.«

---

# 4236

Hektar umfasst die reine Landfläche des gesamten Hafengebiets. Eine Fläche, so groß wie die Flughäfen Hamburg, München und Frankfurt a. M. zusammen.

---



Umzüge bedürfen einer guten Planung. Im Falle von Vopak ganze drei Jahre. Kein Wunder: Der weltweit größte Betreiber von Tanklagern musste ja auch keine Umzugskisten verladen, sondern riesige Öltanks im Hamburger Hafen von Waltershof an ihren neuen Standort in Neuhof transportieren. Insgesamt 20 Stück, die größten 22 Meter hoch und 450 Tonnen schwer. „Das ist mehr als das doppelte Gewicht der Freiheitsstatue“, erklärt Vopak-Geschäftsführer Niels Unger. „Um die zu bewegen, haben wir extra einen schwimmenden Spezialkran in den Niederlanden bestellt.“ Besonders spektakulär war dann auch der Umzug von Nummer 152 und zwei weiteren Riesentanks, die auf der Elbe zum neuen Gelände des Vopak-Terminals, einem der größten Umschlagplätze der Mineralölindustrie in Deutschland, gebracht wurden. Für den Geschäftsführer des Petroleumhafens bestand eine weitere Herausforderung darin, das Tagesgeschäft nicht durch den Umzug zu beeinflussen. Umso wichtiger war die Planungsphase. „Drei Jahre lang haben wir in enger Kooperation mit der HPA dieses Großprojekt vorbereitet. Der eigentliche Umzug ging dann in nur fünf Monaten vonstatten. Im März 2011 erreichte der letzte Tank sein neues Zuhause“, resümiert Unger zufrieden.

## Immobilienmanagement von A bis Z

Experte für Umzugsfragen bei der HPA ist Uwe Weidemann, unter anderem zuständig für die Um- und Neuansiedlung von Unternehmen im Hamburger Hafen. „Im Grunde arbeiten wir wie Immobilienmakler“, so Weidemann. „Wir bieten Flächen an, richten sie her und gewährleisten eine funktionierende Infrastruktur wie etwa Wasser- und

Stromleitungen.“ Knapp 800 Mieter betreut die HPA, darunter Betreiber von Container- und Tankterminals, Industrieanlagen oder Logistikbetriebe. Manche Unternehmen fühlen sich hier schon seit über 30 Jahren wohl.

## Ein neues Zuhause im Hamburger Hafen

Aber auch neue Unternehmen zieht es zum Hamburger Hafen. So setzte im September 2010 Bernd Wittorf, Sales Manager der Rolls-Royce Marine Deutschland GmbH, den ersten Spatenstich am Reiherstieg. Auf 4.391 Quadratmetern entstand in Wilhelmsburg die neue Deutschland-Zentrale von Rolls-Royce Marine. Der weltweit führende Anbieter von Schiffstechnik und Antriebssystemen hatte zwei Niederlassungen aufgelöst, um in Hamburgs Hafen ein hochmodernes Service-Center für sechs Millionen Euro zu bauen. 70 Menschen werden hier arbeiten.

## Die HPA als Architekt der Zukunft

Damit der Hafen zukunftsfähig bleibt, geht die HPA auch neue Wege: Für DB Schenker, das Transport- und Logistikunternehmen der Deutschen Bahn AG, hat die HPA 2010 erstmals ein Gebäude komplett nach den Vorstellungen eines Mieters gebaut. Modernste Energiemaßstäbe wurden eingehalten, um Kosten und Ressourcen zu sparen. In dem Unternehmen mit 24-Stunden-Schichtbetrieb wird viel geduscht. Anstatt das Wasser weiterhin über die Heizung zu erwärmen, erfolgt dies nun über Solaranlagen. Das spart bis zu 7.000 Euro Stromkosten pro Jahr und reduziert die jährliche CO<sub>2</sub>-Bilanz um knapp 11.000 Kilogramm. Zwei Millionen Euro hat die HPA investiert. Den Wasserblick gibt's gratis.



BERND WITTORF | GENERAL SALES MANAGER DER ROLLS-ROYCE MARINE DEUTSCHLAND GMBH |

»Deutschland ist ein wichtiger Markt für Schiffstechnik und Hamburg liegt genau im Zentrum dieses maritimen Clusters. Mit unserem neuen Standort am Reiherstieg können wir noch bessere Wartungs- und Überholungsdienstleistungen anbieten. Wir sind sehr zufrieden mit unserer Entscheidung, in Hamburg zu investieren.«

# EINE WELT IM KLEINEN

Damit der drittgrößte Seehafen Europas reibungslos funktioniert, erfüllt die HPA zahlreiche Aufgaben und ist vielerorts aktiv, sowohl für die Hafenvirtschaft als auch für die Hamburger Bevölkerung. Vieles davon geht weit darüber hinaus, was landläufig unter Hafen verstanden wird. Zu den besonderen Leistungen der HPA gehört beispielsweise auch, die Wasserschutzpolizei bei der technischen Instandhaltung ihrer Flotte zu unterstützen.



Fast täglich arbeiten die Hamburger Wasserschutzpolizei und die HPA zusammen, um die Flotte instand zu halten und die Sicherheit im Hamburger Hafen zu gewährleisten.

PETER HUSMANN | ERSTER POLIZEIHAUPTKOMMISSAR DER WASSERSCHUTZPOLIZEI IN HAMBURG |

»Seit sieben Jahren ist die Instandhaltung und Modernisierung unserer Flotte Teil meiner Aufgabe. Dabei arbeite ich fast täglich mit den Kollegen von der Hamburg Port Authority zusammen. Sie sind jederzeit für mich erreichbar und ihre Werft gehört im Firmenvergleich zu den fachlich kompetenten und zuverlässigen Unternehmen.«

In einem Welthafen drehen sich die Schiffsschrauben ein wenig schneller. Immer wird gearbeitet, ständig löschten Arbeiter Ladungen, jede Minute ist mit Veränderungen gefüllt. Auch die HPA ist rund um die Uhr im Einsatz, zu jeder Jahreszeit. Rund 1.900 Mitarbeiter setzen sich dafür ein, dass rund um den Hafen alles im Fluss bleibt. Allein im Winter 2010 hielt die HPA mit schweren Eisbrechern an 48 vor Kälte klirrenden Tagen das Wasser befahrbar. Ende 2010 baute sie die Klütjenfelder Radwegbrücke, sodass man nun mit dem Rad von Wilhelmsburg bis zum St. Pauli-Elbtunnel fahren und dabei den Hafen bewundern kann. Damit hier immer Betrieb ist, sorgt die HPA für ausreichend Wassertiefe. Peildienst und Baggerei sorgen für mehr als eine Handbreit Wasser unterm Kiel und sichern so den Zugang zum Hafen. Es sind viele Facetten, die die tägliche Arbeit der HPA ausmachen.

#### Eine Welt im Kleinen

Daneben sorgt die HPA im Sommer für einen sauberen Elbstrand in Övelgönne, sie betreibt den denkmalgeschützten St. Pauli-Elbtunnel und bietet umfassende Informationen zum Sturmflutschutz. Es ist eine Welt im Kleinen, die die HPA hegt, ausbaut und immer wieder erneuert. Dazu gehören 147 Brücken, 140 Kilometer Straßen, 55 Kilometer Kaimauern sowie Tunnel, Schleusen, Leuchttürme – die Aufzählung ließe sich noch lange fortführen.

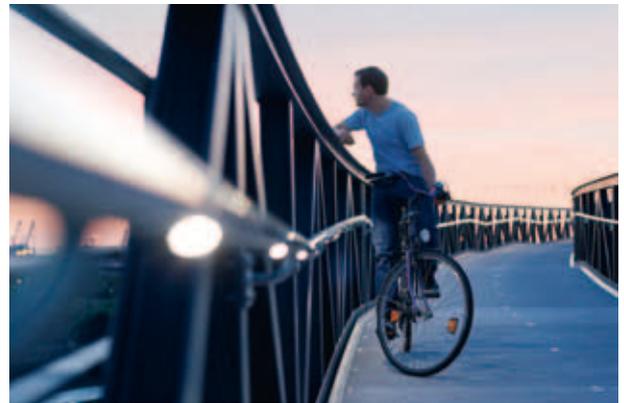
#### Ein Job, der viel abverlangt

Auch die Unterstützung der Wasserschutzpolizei (WSP) gehört zu ihren Aufgaben. Etwa 550 Polizeibedienstete und 31 Boote sorgen für Sicherheit, und das nicht nur im Hamburger Hafen, sondern auch auf der Unter- und Mittel-Elbe und dem deutschen Küstenmeer. Einer von ihnen ist Peter Husmann, Erster Polizeihauptkommissar. Als Leiter des Referates „Wasserfahrzeuge und öffentliches Rettungsgerät“ verantwortet er auch die Instandhaltung und Modernisierung der WSP-Flotte. Zwei Küstenstreifenboote gehören dazu, ein Alsterstreifenboot, acht Hafenstreifenboote, sechs Hilfeinsatzboote und 14 Katastrophenschutzboote. Seit 2005 sind die Geschäftsbeziehungen zwischen der Polizei und der HPA vertraglich geregelt. Rund um die Uhr stehen Fachleute bereit, um Wartungen, Notreparaturen und technische Hilfestellung für die Polizeiflotte zu gewährleisten.

Auszubildende in neun Berufen waren 2010 bei der HPA beschäftigt. Pro Jahr bietet die HPA rund 25 Ausbildungsplätze an.



Kein leichter Job: Die Eisbrecher der HPA verhindern gefährliche Eisstaus, sichern die Deiche und unterstützen die Hafenschifffahrt.



Seit Dezember 2010 ist die Klütjenfelder Radwegbrücke in Betrieb: Durch parallel verlaufende Brücken für Rad- und Autofahrer soll der Verkehr noch sicherer werden.

**[Echte Vielfalt]** Um den drittgrößten Hafen Europas in Gang zu halten, braucht es eine vielseitige Mannschaft. Die rund 1.900 Mitarbeiter der HPA sind daher in den unterschiedlichsten Berufen zu Hause. Fast ein Drittel der Mitarbeiter sind Handwerker, darunter Tischler, Maler, Maurer, Schlosser, Dreher oder Gleisbauer. Ingenieure, Architekten, Physiker oder Gärtner sind für die Belange des Hafens ebenso zuständig wie Nautiker, Matrosen und Schiffsführer.

## Kaimauerbau – Infrastruktur zeitgemäß gestalten

Am Sandtorkai steht die älteste Kaimauer Hamburgs: 1866 erbaut, erfüllt sie noch heute ihre Funktion in der Hafencity. Ganz in der Nähe kümmern sich die Spezialisten der HPA um die Zukunft: Hier wird an Forschungs- und Entwicklungsprojekten gearbeitet, um den Kaimauerbau zu optimieren. Denn damals wie heute spielt er eine entscheidende Rolle für die Entwicklung des Hafens. Im Fokus stehen Untersuchungen zum Tragverhalten der mächtigen Kaikonstruktionen und zu geräuscharmen Bauverfahren. Von den Experten der HPA stammt auch ein spezieller, sehr effizienter Kaiquerschnitt, die „Hamburger Lösung“, die auch andere Häfen übernommen haben: Durch die zurückversetzte Hauptwand mit vorgesetzten Reibepfählen ergeben sich statische und konstruktive Vorteile, die Standsicherheit, Lebensdauer und die Wirtschaftlichkeit erhöhen. Als Nebeneffekt erleichtert der so entstandene Puffer zwischen Schiff und Spundwand das Anlegen. Ein Vorteil, den die Kunden der HPA, die Hafenbetriebe und Reeder zu schätzen wissen.

Die Forschungsergebnisse setzt die HPA auch direkt in die Praxis um. Zum Beispiel am Burchardkai: an Hamburgs größter und gleichzeitig ältester Kaianlage. Die Kaimauern stammen noch aus den 60er Jahren. Um den Anforderungen der neuen Generation von Containerschiffen zu entsprechen und die Lasten moderner Containerbrücken tragen zu können, werden hier rund 1.450 Meter moderne Kaimauer gebaut.



Kaimauerbau am Burchardkai

# AUF ENTDECKUNGS- KURS

Tradition und Erfindungsreichtum prägen die Geschichte des Hamburger Hafens: Durch die zunehmend verflochtene Hafenwirtschaft einerseits und die stetige technologische Weiterentwicklung andererseits ist in Hamburg einer der wichtigsten europäischen Seehäfen entstanden. Auch heute gehen die traditionelle Hafenwirtschaft und das Innovationsprinzip Hand in Hand. Dabei investiert die HPA nicht nur in eigene Forschungsvorhaben, sondern fördert auch ungewöhnliche Pilotprojekte, die abseits der Kaikante liegen – und über den Hafen hinaus wegweisend sind.

PROF. DR.-ING. JÜRGEN GRABE | TECHNISCHE UNIVERSITÄT  
HAMBURG-HARBURG, TUHH |

»Fortschritt fängt mit Forschung an, denn nur neues Wissen ebnet den Weg in die Zukunft. Deshalb arbeitet die HPA seit über zehn Jahren eng mit uns zusammen. Unsere Studienergebnisse sind für die tägliche Arbeit im Hafen immens wichtig.«

## Asphalt-Recycling – aus Alt mach Neu

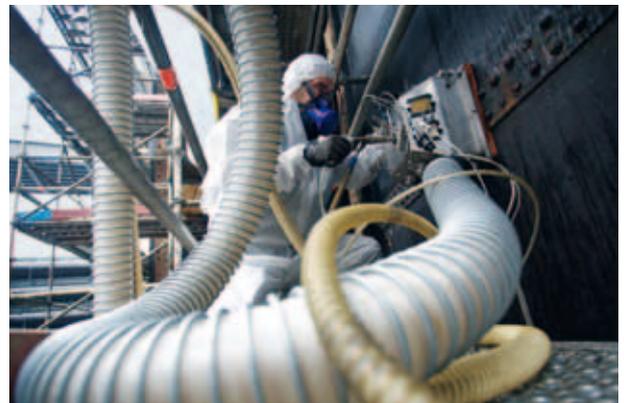
Am Pollhornweg im Wilhelmsburger Hafengebiet donnert der Lkw-Durchgangsverkehr. Keiner der Fahrer bemerkt, dass er sein tonnenschweres Gefährt über eine Teststrecke lenkt. Auf einer Länge von 500 Metern läuft hier seit September 2010 ein Pilotprojekt: Erstmals in der Bundesrepublik wurde bei einem öffentlichen Straßenbauvorhaben der Asphalt der Deckschicht zu fast 100 Prozent recycelt. Möglich macht dies eine neue Recycling-Methode: Bei dieser wird der gealterte Belag schichtweise aus dem Straßenoberbau herausgefräst und anschließend in einer Asphaltmischanlage entsprechend aufbereitet. Durch die Zugabe einer Additivkombination aus Wachs und Öl, hergestellt aus aufbereiteten Altölen, erhält das gealterte und verhärtete Bitumen dort jene Bestandteile zurück, die im Laufe der Liegezeit des Asphalts verloren gegangen sind. „Wegen des Schwerlastverkehrs ist der Asphalt im Hamburger Hafen besonders hohen Belastungen ausgesetzt“, weiß Asphalttechnologe Gerhard Riebesehl. Der Erfinder der innovativen Recycling-Technik ist sich dennoch sicher, dass die Teststrecke am Pollhornweg mit der Note „sehr gut“ bestehen wird: „Der neue Belag ist mindestens genauso strapazierfähig wie der Originalbelag und günstiger obendrein“, sagt der Geschäftsführer der Firma Storimpex Asphalttec GmbH. Tatsächlich spart das neue Aufbereitungsverfahren bis zu 30 Prozent der Kosten für den Asphalt ein.

„Das ist ein entscheidender Vorteil, denn das Gewicht der Lkw nimmt stetig zu, die Straßenbeläge müssen einer immer größer werdenden Belastung standhalten und somit öfter saniert werden“, sagt Bauingenieur Willi Stegmann, der bei der HPA das Anlagenmanagement Straße leitet.

An der Teststrecke Pollhornweg beteiligt sind neben der HPA als Auftraggeber der Baumaßnahme und der Firma Storimpex auch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die die Untersuchungen betreut und auswertet. Verläuft das Pilotprojekt erfolgreich, sollen langfristig weitere Straßenbeläge mit Hilfe der neuen Technologie recycelt werden – nicht nur im Hafengebiet, sondern auch auf anderen sanierungsbedürftigen Straßen der Hansestadt.

## Asbestsanierung – zum Schutz von Mensch und Umwelt

Brücken, Stege, Pontons und Schleusen – sie alle machen den Charme des Hamburger Hafens aus. Ihre Instandhaltung bedeutet für die Mitarbeiter des Unternehmensbereichs Hafeninfrasturuktur jedoch eine besondere Herausforderung. Denn die Korrosionsanstriche dieser Bauwerke sind zum Teil asbesthaltig. Daher gilt es, bei den erforderlichen Instandhaltungsarbeiten der teils kleinteiligen und unebenen Oberflächen zu berücksichtigen, dass die Mitarbeiter geschützt sind und keine Asbestfasern in die Umwelt geraten. Um diesen Anforderungen zu entsprechen, haben die Firma GP Innovation GmbH und die HPA eine eigene Lösung entwickelt: den Vakuum-Asbestsaugstrahler. Der extrem leistungsfähige Industriesauger saugt eine Haube per Unterdruck auf die zu bearbeitende Fläche. Erst bei vorhandenem Unterdruck wird diese mit einem Granulatgemisch entschichtet. So landet das abgestrahlte Material sicher in einem Behälter. „Gerade von Lösungen, die aus dem Bedarf des Tagesgeschäftes entstehen und mit Hilfe von firmeninternem Know-how entwickelt werden, profitiert die HPA“, sagt Projektleiter Hans-Werner Ratjens. „Es macht uns unabhängig, bündelt spezielles Fachwissen bei den eigenen Mitarbeitern und zeigt, dass Innovation sich lohnt – für die Umwelt und finanziell.“ Der Einsatz des Vakuum-Asbestsaugstrahlers ist inzwischen als zugelassenes Verfahren zertifiziert und vielfach nachgefragt. Ratjens Team bewirbt sich damit beim „Deutschen Arbeitsschutzpreis 2011“.



Asbestbeseitigung mit dem Vakuum-Asbestsaugstrahler

**GERHARD RIEBESEHL** [GESCHÄFTSFÜHRER DER STORIMPEX ASPHALTEC GMBH]

»Unsere Straßen sind wahre Rohstofflager. Im Sinne der Ressourcenschonung und des Umweltschutzes sollte es stets die gemeinsame Aufgabe der Verwaltung und der Industrie sein, neue Wege bei der Sanierung von Verkehrswegen umzusetzen.«

**DR.-ING. JÜRGEN WOLF** [QUALITÄTSMANAGEMENT-BEAUFTRAGTER DER GP INNOVATION GMBH]

»Asbestsanierung ist eine komplizierte Aufgabe. Wir mussten völlig neue Lösungen für unser patentiertes Verfahren erarbeiten, um den Arbeits- und Umweltschutzbedingungen gerecht zu werden. Zusammen mit der HPA ist uns das gelungen.«

# „FÜR DEN HAMBURGER HAFEN STEHEN ALLE AMPELN AUF GRÜN.“



**THOMAS STRAUBHAAR**

Dr. Thomas Straubhaar wurde 1957 in der Schweiz geboren. Er absolvierte sein Studium der Volkswirtschaftslehre in Bern und im kalifornischen Berkeley. 1983 folgte die Promotion, vier Jahre später die Habilitation. Straubhaar lehrt seit 1999 an der Universität Hamburg und seit 2005 leitet der Ökonom das Hamburgische WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) im Stadtteil Rotherbaum.

## **Herr Prof. Straubhaar, in der Wirtschaftskrise ist der internationale Handel teilweise stark zurückgegangen. Ist die Krise nun vorbei?**

Nach dem Einbruch der Weltwirtschaft im Jahre 2009 erholt sich der Welthandel seit 2010 wieder: Die Handelsaktivitäten haben in diesem Jahr das Vorkrisenniveau erreicht, und es gibt keinen Zweifel daran, dass es weiter nach oben gehen wird. Vor allem für den Hamburger Hafen stehen alle Ampeln auf Grün.

## **Welche Lehren sollten Wirtschaft und Politik aus der Krise ziehen?**

Wir müssen uns vor Augen halten, dass unser Wirtschaftssystem starken Schwankungen ausgesetzt ist, die unregelmäßig auftreten und sich nicht immer prognostizieren lassen. Ob Aufschwung, Boom, Rezession oder Depression, die Anatomie von Schwankungen beruht darauf, dass die Märkte von heute enorm stark international vernetzt sind. So kann sich eine Krise oder ein Aufschwung in einem Wirtschaftsraum auch auf andere auswirken – mit den entsprechenden Nebenwirkungen. Die Akteure sind daher geradezu verdammt, sich flexibler auszurichten.

## **Vor allem die europäischen Reedereien und die Hafenvirtschaft hatten während der Krise mit Überkapazitäten zu kämpfen – wie sollen sie „flexibler“ agieren?**

Um Überkapazitäten erst gar nicht so stark aufzubauen, wie das vor der Krise Usus war, sollte man dem „Herdentrieb“ nicht blindlings folgen und stets von einer Expansion in Zyklen und mit Brüchen ausgehen. Wir müssen unsere Logistiksysteme so gut wie möglich an das Auf und Ab der Geschäfte anpassen – mit Prozessstandardisierungen und -vereinfachungen sowie erhöhter Modularisierung. So können wir auf konjunkturelle Schocks schneller reagieren und Kapazitäten leichter anpassen.

## **Welche Megatrends bescheren uns zukünftiges Wachstumsplus?**

Die Weltbevölkerung und damit auch die Güternachfrage steigen weiter stark an. Die Menschen aus den Schwellenländern sind größtenteils arm, wollen aber Teilhabe an den Dingen, die wir in der nordwestlichen Hemisphäre als Lebensstandard ansehen. Das verstärkt vor Ort die Arbeitsleistung und somit auch die Kaufkraft der Massen. Damit geht wiederum die fortschreitende Öffnung der Märkte ein-

# 25

Millionen Standardcontainer (TEU) sind das Umschlagpotenzial, das der Hamburger Hafen bis 2025 erreichen kann.



her: Weitere Länder werden nicht nur in den Konsum, sondern zunehmend in die globale Produktion und den Welthandel als selbstständige Akteure einbezogen.

## Wie wirkt sich das auf die globalen Warenströme aus?

Die bedeutsamsten Handelsrouten werden sich langfristig gesehen im Osten und Süden der Welt etablieren, Europas Anteil am Welthandel wird geringer. Das ist jedoch nicht dramatisch, wenn wir im transatlantischen sowie im Ost- und Südverkehr auf Qualität statt Quantität setzen, also auf Veredelung statt Vermassung.

## Wie können wir uns das vorstellen?

Im globalen Gerangel um die Herstellung von billigen Massengütern können wir längst nicht mehr mithalten. Wir müssen die Werthaltigkeit unserer Produkte weiter steigern. Das bedeutet, die Technologieführerschaft in verschiedenen Branchen zu behaupten, also Güter und Dienstleistungen herzustellen, die auf besonderen Wertschöpfungsprozessen beruhen und von herausragender Qualität sind.

## Welche Chancen ergeben sich dadurch für die zukünftige Entwicklung des Hamburger Hafens?

Für die Metropolregion Hamburg gehen wir davon aus, dass sich neben den Umschlag- auch mehr Industriebetriebe ansiedeln werden. Diese können ohne aufwendigen Weitertransport an Ort und Stelle die Produkte weiterverarbeiten und von hier aus wieder in die ganze Welt verschiffen.

## Rotterdam, Antwerpen, Genua und Co. – wie bedeutend sind die anderen Häfen im Wettbewerb?

Hamburg steht vor einer Phalanx an Wettbewerbern, die in den kommenden Jahren noch stärker darum konkurrieren, dass Reedereien ihre Schiffe bei ihnen be- und entladen. Bis 2020 werden die Containerterminal-Kapazitäten in der gesamten Nordrange auf rund 86 Millionen TEU steigen. Im Vergleich zu 2008 eine Steigerung von 68,2 Prozent.

## Wie kann sich der Hamburger Hafen da behaupten?

Es bleibt entscheidend, wie schnell und intelligent das Ent- und Beladen erfolgt. Also, wie vollautomatisiert und präzise arbeitet das Containerterminal? Wie lange liegen einzelne Container am Hafenrand? Wie schnell können Container identifiziert und weggeführt werden? Wie ist das Transshipment organisiert? Hier ist Hamburg bereits sehr gut aufgestellt. Doch entschieden wird dieser Konkurrenzkampf nur zum Teil im Hafen selbst. Es geht auch darum, wie Güter im Hinterland per Bahn oder Straße verteilt werden und wie nah am Hafen sich Weiterverarbeitungsbetriebe und Zwischenhändler oder Abnehmer befinden.

## Was muss aus Ihrer Sicht hier passieren, um den beschriebenen Entwicklungen Rechnung zu tragen?

Neben der Elbvertiefung ist zum anderen die Verbesserung der Anbindungen bedeutsam. Ein wichtiges Projekt ist die Hafenuferspanne, die einen direkten Anschluss des Hafens an die Autobahnen A7 und A1 herstellt. Außerdem muss die Hafenbahn besser an das Bahnnetz angeschlossen werden. Als drittes wichtiges Projekt ist der Bau der Y-Trasse zu nennen. Sie soll die bestehenden Strecken entlasten und den Weitertransport vereinfachen. Sofern Hafenkooperationen den Ausbau der Infrastruktur nicht behindern, dienen auch sie der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens.

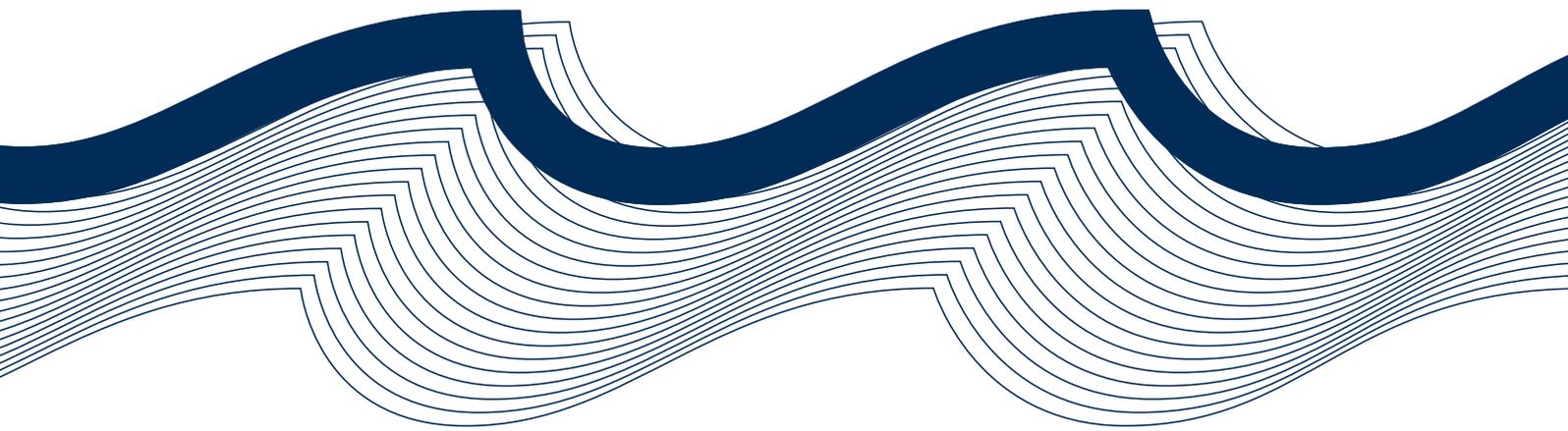
## Wie lassen sich diese großen Vorhaben stemmen?

Dafür braucht es eine nachhaltige Finanzierung. Es muss gelingen, mehrere Geldgeber zu überzeugen: vom Stadtstaat Hamburg bis hin zur Privatwirtschaft, auch ausländische Investoren. In besonderer Rolle sehe ich den Bund, denn beim Hamburger Hafen geht es nicht allein um die hiesige Metropolregion, sondern um ein Nadelöhr für den Industriestandort Deutschland.



## [Das Hamburgische WeltWirtschaftsinstitut (HWWI)]

Das HWWI wurde 2005 als unabhängiges Forschungsinstitut in Hamburg gegründet. Die Handelskammer Hamburg sowie die Universität Hamburg sind Gesellschafter des Instituts. Im Fokus stehen die Analyse von wirtschaftspolitisch relevanten ökonomischen und sozioökonomischen Trends sowie die wirtschaftswissenschaftliche Lehre und die weiterführende Qualifizierung des wissenschaftlichen Nachwuchses. [www.hwwi.org](http://www.hwwi.org)



## Das Geschäftsjahr 2010 der Hamburg Port Authority

1774

aktive Mitarbeiter  
sind 2010 bei der  
HPA beschäftigt.

2333,7

Mio. EUR Erträge weist die HPA im  
Geschäftsjahr 2010 aus.

121

Mio. Tonnen betrug der Gesamtumschlag  
im Hamburger Hafen.

686,2

Mio. EUR be-  
trägt das Eigen-  
kapital der HPA.

5,19

Prozent beträgt die  
Fluktuationsrate der  
HPA-Belegschaft.

132,5

Mio. EUR betrug  
die Gesamtinvestitions-  
summe der HPA im  
Geschäftsjahr 2010.

60

Über 60 Prozent des gesamten  
Hamburger Containerumschlages  
stammen aus dem asiatischen Raum.

---

## Bericht des Aufsichtsrates

Nach den Einbrüchen in der Weltwirtschaft im Jahr 2009 konnte 2010 wieder eine deutliche Erholung verzeichnet werden. Insbesondere im Verlauf der zweiten Jahreshälfte verbreitete sich Optimismus. Nach den jüngst veröffentlichten Zahlen befindet sich die deutsche Wirtschaft derzeit in hervorragender Verfassung mit einem soliden Wachstum. 2010 erzielte Deutschland ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 3,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Nach den massiven Umschlagrückgängen im Jahr 2009 erlebte der Hamburger Hafen 2010 mit seinen Umschlagzahlen ein deutliches Comeback. Der für den Hafen wichtige Containerumschlag stieg um 12,7 Prozent auf 7,9 Mio. TEU. Der Gesamtumschlag im Jahr 2010 betrug 121 Mio. Tonnen und stieg damit im Vergleich zum Vorjahr um etwa 10 Prozent. Der Anteil des Fahrtgebietes Ostasien kletterte auf 42,5 Prozent, mit den übrigen asiatischen Regionen steigt der Anteil am Gesamtumschlag sogar auf über 60 Prozent. Damit konnte der Hamburger Hafen auch im Jahr 2010 wieder maßgeblich vom starken Aufschwung der asiatischen Volkswirtschaften, insbesondere China, profitieren. Im Vergleich der Nordrange-Häfen Antwerpen, Rotterdam, Bremische Häfen und Hamburg zeichnete sich ein deutliches Plus bei der Umschlagentwicklung mit rund 16 Prozent Zuwachs in Antwerpen ab. Dies ist maßgeblich auf die ambitionierte Preispolitik der Terminals in Antwerpen zurückzuführen. Der Marktanteil Hamburgs im Bereich Containerumschlag in der Nordrange war mit 24,4 Prozent dennoch nahezu konstant gegenüber dem Vorjahr.

Die ersten Mengenstatistiken des Jahres 2011 lassen erkennen, dass auch weiterhin solide Wachstumsraten im Hamburger Hafen zu verzeichnen sind. Der Seegüterverkehr hat im Vergleich zu den Vorjahreszahlen um 10,9 Prozent zugelegt. Beim Stückgutumschlag wurde im April bisher das beste Ergebnis nach Beginn der Krise vor zweieinhalb Jahren in Hamburg eingefahren. Insgesamt folgt damit der Hamburger Hafen dem allgemeinen Aufwärtstrend der deutschen Wirtschaft.

Der Aufsichtsrat unterstützt das Management der Hamburg Port Authority in seinen intensiven Bemühungen, den Hamburger Hafen mit verschiedenen Maßnahmen für diesen kommenden Aufschwung gut zu rüsten. Hierzu zählt neben dem bereits begonnenen umfangreichen Sanierungs- und Optimierungsprogramm sowie der Förderung der strategischen Ausbauprojekte auch die Sicherstellung der zukünftigen Finanzierung der Hamburg Port Authority für die Bewältigung dieser Aufgaben im öffentlichen Bereich.

Die gegenwärtige Finanzierungsstruktur der Hamburg Port Authority weist, wie bereits im Vorjahr, Deckungslücken für die öffentliche Daseinsvorsorge auf. Der Aufsichtsrat wird sich weiterhin mit Nachdruck dafür einsetzen, dass in den kommenden Jahren eine ausreichende Finanzierung durch den öffentlichen Haushalt sichergestellt wird.

**Überwachung der Geschäftsführung und Beratung der Geschäftsführer**

Der Aufsichtsrat der AöR hat die Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2010 überwacht und die Geschäftsführung bei der Leitung der Gesellschaft beraten. Er informierte sich regelmäßig, zeitnah und umfassend durch schriftliche und mündliche Berichte über die Lage der Gesellschaft und den Gang der Geschäfte.

Im Geschäftsjahr 2010 fanden vier Aufsichtsratssitzungen, eine Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren und vier Sitzungen des vom Aufsichtsrat gebildeten Finanzausschusses statt. Der Finanzausschuss hat sich insbesondere mit den von der Geschäftsführung vorgelegten finanzwirtschaftlichen Themen intensiv befasst und die Ergebnisse und Empfehlungen in den Aufsichtsratssitzungen vorgetragen.

**Jahresabschluss zum 31. Dezember 2010**

Der in der Sitzung am 1. Oktober 2010 bestellte Abschlussprüfer Deloitte & Touche GmbH hat den Jahresabschluss der Hamburg Port Authority zum 31. Dezember 2010 geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 23. Juni 2011 mit dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2010, 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 nahmen an den Beratungen des Jahresabschlusses in der Sitzung des Aufsichtsrates am 23. Juni 2011 teil und erläuterten die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung.

**Änderungen in der Besetzung des Aufsichtsrates**

Am 7. September 2010 hat die Senatskommission für öffentliche Unternehmen beschlossen, dass Herr Staatsrat Dr. Michael Voges anstelle des ausgeschiedenen Herrn Staatsrates Dr. Robert Heller für den Rest der laufenden Amtszeit in den Aufsichtsrat der Hamburg Port Authority entsandt wird.

Am 30. November 2010 beschloss die Senatskommission für öffentliche Unternehmen, Herrn Hermann Ebel anstelle des ausgeschiedenen Herrn Senators Axel Gedaschko für den Rest der laufenden Amtszeit in den Aufsichtsrat der Hamburg Port Authority zu entsenden.

Am 1. Oktober 2010 wurde Herr Senator Ian K. Karan zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Der Aufsichtsrat dankt Herrn Senator a. D. Axel Gedaschko und Herrn Staatsrat a. D. Dr. Robert Heller für die im Aufsichtsrat der Hamburg Port Authority geleistete Arbeit.

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

Hamburg, 23. Juni 2011

Der Aufsichtsrat

Aufsichtsratsvorsitzender

---

# Lagebericht 2010 der Hamburg Port Authority, Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

## 1. Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

### **Die Weltwirtschaft wächst wieder**

Nach den deutlichen Einbrüchen in der Weltwirtschaft im Jahr 2009 konnte in vielen Teilen der Welt im Jahr 2010 rasche Erholung verzeichnet werden. Waren die meisten Prognosen anfangs noch skeptisch, verbreitete sich im Verlauf der zweiten Jahreshälfte Optimismus. Während vor allem die Schwellenländer ihre hohen Wachstumsraten fortsetzen konnten, fanden auch viele Industrienationen zu alter Stärke zurück und befinden sich somit auf gutem Wege, das Vorkrisenniveau bald wieder zu erreichen. Deutschland erzielte im Jahr 2010 ein Wachstum des Bruttoinlandsproduktes von 3,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Als eine der Volkswirtschaften mit den höchsten Zuwachsraten konnte die Volksrepublik China – der wichtigste Handelspartner des Hamburger Hafens – das starke Wachstum fortsetzen und erreichte eine Steigerung des Bruttoinlandsproduktes von 10,3 Prozent. Auch im osteuropäischen Raum setzte sich eine zunehmende Erholung der Volkswirtschaften durch. Insbesondere Russland und Polen wiesen starke Wachstumsraten von 4 bzw. 3,5 Prozent auf.

### **Deutlicher Aufschwung beim Umschlag im Hamburger Hafen**

Die massiven Umschlagrückgänge des Krisenjahres 2009 sind Geschichte und der Umschlag im Hafen erlebte im Jahr 2010 ein deutliches Comeback. Der für den Hafen wichtige Containerumschlag konnte um über 12 Prozent zulegen. Der Bereich konventionelles Stückgut wuchs um gute 5 Prozent. Beim Umschlag von Massengütern kompensierten die starken Zuwächse beim Greifergut die leichten Rückgänge bei Sauggut und Flüssigladung, sodass daraus insgesamt ein deutliches Plus von knapp 10 Prozent resultierte. Für den Gesamtumschlag im Jahr 2010 ergibt sich ein Wert von 121 Mio. Tonnen, was einem Zuwachs von etwa 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Der Hamburger Containerumschlag in TEU stieg gegenüber dem Vorjahr um 12,7 Prozent und betrug 7,9 Mio. TEU. Insbesondere der Handel mit den Häfen in Ostasien leistete einen wesentlichen Beitrag zum Umschlagwachstum. 2010 wurden in diesem Fahrtgebiet gut 0,5 Mio. TEU mehr umgeschlagen als noch ein Jahr zuvor. Dies entspricht einem Zuwachs von über 18 Prozent. Der Anteil des Fahrtgebietes Ostasien am gesamten Containerumschlag des Hamburger Hafens kletterte damit auf 42,5 Prozent. Werden die übrigen asiatischen Regionen hinzugefügt, erreicht der asiatische Raum einen Anteil von über 60 Prozent am gesamten Hamburger Containerumschlag. Damit konnte der Hamburger Hafen auch im Jahr 2010 wieder maßgeblich vom starken Aufschwung in den asiatischen Volkswirtschaften – insbesondere der Volksrepublik China – profitieren und bleibt Europas wichtigster Hafen für den Handel mit Fernost. Weitere Fahrtgebiete, die einen wesentlichen Anteil des Umschlages in Hamburg ausmachen, sind die Regionen Skandinavien und Osteuropa. Auf das gesamte Fahrtgebiet Europa entfällt ein Anteil von knapp 27 Prozent des Containerumschlages auf den Hamburger Hafen.

Insgesamt wurden in den Nordrange-Häfen Antwerpen, Rotterdam, Bremische Häfen und Hamburg im Jahr 2010 34,8 Mio. TEU umgeschlagen. In Rotterdam stieg der Containerumschlag im Berichtsjahr um gut 14 Prozent auf 11,1 Mio. TEU. Die Bremischen Häfen verzeichneten ein Umschlagplus von 6,5 Prozent auf 4,9 Mio. TEU. Antwerpen schlug 8,5 Mio. TEU um und erzielte damit innerhalb der Nordrange mit gut 16 Prozent die deutlichsten Zuwächse. Diese sind maßgeblich auf die ambitionierte

Preispolitik der Terminals in Antwerpen zurückzuführen. Dadurch gelang es dem Hafen Antwerpen, signifikante Mengen an Transshipmentladung zu gewinnen. Der Marktanteil Hamburgs im Bereich Containerumschlag in der Nordrange war mit 24,4 Prozent nahezu konstant gegenüber dem Vorjahr.

#### **Weiterentwicklung des neuen Finanzierungssystems für die Hamburg Port Authority, Anstalt des öffentlichen Rechts, durch Einführung des Bestellerprinzips für hafenfremde Aufgaben**

Das im Jahr 2009 eingeführte neue Finanzierungssystem wurde im Jahr 2010 unverändert fortgeführt. Auch im Jahr 2010 erfolgte die Finanzierung für die Projekte im Bereich der allgemeinen Infrastruktur über die Zuführung zur Kapitalrücklage. Dieses Finanzierungsmodell führte erneut zu einem Verlustausweis von 106,9 Mio. EUR. Der deutliche Verlust wurde insbesondere durch nicht aktivierungsfähige Projektaufgaben verursacht, denen keine Erträge, sondern lediglich die direkte Kapitalzuführung in die Eigenkapitalposition gegenübersteht. Im Jahr 2010 ist es gelungen, zusätzliche Finanzierungsbeiträge über das sogenannte Bestellerprinzip für hafenfremde Aufgaben von der Freien und Hansestadt Hamburg zu erzielen. Für das Jahr 2011 und die Folgejahre ist mit einer finanziellen Stabilisierung dieser Aufgabenpakete zu rechnen, da weitere Finanzierungsmittel im Haushaltsentwurf der Freien und Hansestadt Hamburg veranschlagt worden sind. Mit der Einführung des Bestellerprinzips ist ein erster Schritt vollzogen worden, der die Finanzierungs- und Ergebnissituation der Hamburg Port Authority verbessert. Weitere Schritte werden erforderlich sein, um ein nachhaltig tragfähiges Geschäftsmodell für die Hamburg Port Authority sicherzustellen.

#### **Die Weichen werden gestellt**

Auch wenn sich die Geschäfte im Hafen im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr deutlich erholt haben, bleibt eine Reihe von Herausforderungen für die Hamburg Port Authority bestehen. Die Folgen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise haben in weiten Teilen des Hafens zu Veränderungen geführt. Der Wettbewerb zwischen den europäischen Nordseehäfen ist intensiver geworden. Während der Markt in der Vergangenheit ausreichend Platz für alle Beteiligten bot, müssen die Häfen inzwischen um ihre Ladung kämpfen. Dies erfordert nicht nur eine intelligente und zeitgerechte Bereitstellung von Umschlagkapazitäten, sondern auch eine intensive Auseinandersetzung mit Themen wie Marktpositionierung, Hinterlandanbindung und Ladungsbindung. Darüber hinaus spielen wettbewerbsfähige Preise für den Umschlag im Hamburger Hafen eine entscheidende Rolle in der Konkurrenz um Ladungsvolumen mit den anderen Häfen der Nordrange, wie z. B. Rotterdam oder Antwerpen. Ferner wird sich auch der Bedarf an Flächen im Hafen zukünftig flexibler darstellen. Hier gilt es für die Hamburg Port Authority, angebotsfähig zu sein, um lukrative Geschäfte an den Standort Hamburger Hafen binden zu können. Darüber hinaus kommt einer möglichst wertschöpfungsintensiven Nutzung der Flächen im Hafen eine besondere Bedeutung zu, da dadurch ein wesentlicher Beitrag zur Refinanzierung von Investitionen in Hafeninfrastruktur geleistet werden kann.

Die Hamburg Port Authority hat im Jahr 2010 intensiv an der Erstellung des Hafenentwicklungsplans gearbeitet und einen Entwurf vorgelegt, der vom Senat zur Verbändebeteiligung freigegeben wurde. Der Plan umschreibt die strategischen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Hamburger Hafens bis zum Jahr 2015. Planerische Grundlage ist dabei eine von der Hamburg Port Authority beauftragte Analyse des zukünftigen Umschlagpotenzials. Aus dieser geht hervor, dass der Umschlag von Containern weiterhin als Geschäft mit dem größten Entwicklungspotenzial angesehen wird. Daher bleibt der Schwerpunkt der Hafenentwicklung in diesem Segment. Das ermittelte Marktpotenzial von rund 25 Mio. TEU p. a. Umschlag im Hamburger Hafen im Jahr 2025 bildet dabei die Grundlage für zukünftige Investitionen in die Hafeninfrastruktur. Für die Ausschöpfung dieses Umschlagpotenzials hat die Hamburg Port Authority eine Reihe von Faktoren identifiziert, die für den Erfolg des Hafens maßgeblich sein werden.

Ein wesentlicher Baustein zur Erschließung des aufgezeigten Umschlagpotenzials im Hamburger Hafen wird der Ausbau der Hafeninfrastruktur sein. Aus einer Vielzahl von Investitionsmaßnahmen können der Ausbau von Kaimauerstrecken im Waltershofer Hafen, in Altenwerder und Steinwerder herausgehoben werden. Darüber hinaus konnten die Planungen zu den Kapazitätserweiterungen im Bereich des Waltershofer Hafens sowie des Central Terminal Steinwerder wesentlich vorangetrieben werden. Während sich das Ausbauprojekt am Waltershofer Hafen in der Planfeststellung befindet, konnten die verschiedenen Nutzungsoptionen für das Areal des Central Terminal Steinwerder durch den Abschluss des internationalen Markterkundungsverfahrens konkretisiert werden.

---

### Leistungsfähige Verkehrswege erforderlich

Neben der Anpassung der Umschlagkapazitäten an die zukünftigen Bedarfe steht auch die Errichtung leistungsfähiger Verkehrswege im Fokus der Entwicklungsplanungen der Hamburg Port Authority. Wasserseitig wird dieser Aspekt durch die Fahrrinnenanpassung der Unterelbe gewährleistet. Im Bereich der Hinterlandverkehre hat die Hamburg Port Authority insbesondere bei der Hafenbahn die Zeit der Krise genutzt und weite Teile des Schienennetzes im Hafengebiet saniert. Seit 2008 hat die Hamburg Port Authority rund 125 Mio. EUR in die Anlagen investiert. Darüber hinaus führte die Hafenbahn ein Entgeltsystem mit monetären Anreizen zur Prozessoptimierung bei den Verkehrsunternehmen ein. Dadurch wurde eine bessere Auslastung des Streckennetzes realisiert. Nicht zuletzt aufgrund dieser Maßnahmen erzielte die Hafenbahn im Jahr 2010 mit über 40 Mio. Tonnen ein neues Rekordergebnis an transportierten Gütern. Im Containerverkehr kratzte die Hafenbahn mit 1,93 Mio. TEU an der 2-Mio.-Marke.

Bei den straßengebundenen Landverkehren hat die Hamburg Port Authority im Jahr 2010 durch eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, aber auch durch Großprojekte, wie dem Beginn der Arbeiten zum Neubau der Rethebrücke sowie der weiteren Planung zum Bau einer zweiten Kattwykbrücke, gute Voraussetzungen geschaffen, um für die erwarteten Transportmengen gewappnet zu sein. Hierzu konnte insbesondere der im Jahr 2010 vorgestellte Masterplan Straßenverkehr mit seinen Maßnahmen zu einer intelligenten Steuerung von Verkehren beitragen. Durch das implementierte Verkehrsmanagementsystem kann der Verkehr im Hafengebiet zukünftig besser gelenkt bzw. gesteuert werden. Dadurch lassen sich in Störfällen Staus und Verzögerungen reduzieren sowie die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur optimieren. Neben den daraus resultierenden wirtschaftlichen Vorteilen trägt das Verkehrsmanagement auch zur Reduzierung von Emissionen bei.

Die Instandhaltung und Modernisierung der physischen Infrastruktur im Hamburger Hafen wird ergänzt durch den Einsatz einer intelligenten IT-Infrastruktur. Die Hamburg Port Authority hat deshalb wichtige Projekte zur Modernisierung der IT auf den Weg gebracht und im Jahr 2010 zum Teil bereits abgeschlossen. Dazu gehören die Integration und Standardisierung bisher getrennt betriebener Datennetze zu einem leistungsfähigen und universellen Gesamt-IT-Netz, die Konsolidierung der Rechenzentrums-technik und die Schaffung der technischen Voraussetzungen für das Angebot hochverfügbarer IT-Services.

Damit sind wesentliche technische Grundlagen für die künftigen Prozesse eines modernen IT-gestützten Verkehrsmanagements im Hamburger Hafen gelegt. Die Modernisierungen ermöglichen beispielsweise auch Verbesserungen des Leistungsangebots der Hafenbahn für die Hafenvirtschaft.

Mit Abschluss der wichtigsten Modernisierungen der IT-Infrastruktur wechselt der Fokus nun auf die Optimierung der Applikationen bei der Hamburg Port Authority. Unter anderem wird die begonnene Modernisierung der IT-Unterstützung für das Instandhaltungsmanagement ausgeweitet. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Nutzbarmachung und Verknüpfung raumbezogener Informationen für Fachdienste der Hamburg Port Authority und externe Informationsnachfrager aus Hafenvirtschaft und Verwaltung. Gleichzeitig schafft die Hamburg Port Authority mit der Modernisierung interner und gemeinsam mit Kunden und Lieferanten genutzter IT-Instrumente für Planung und Zusammenarbeit bei den Entwicklungsvorhaben die Voraussetzungen, die Leistungsfähigkeit als Partner der Hafenvirtschaft weiter zu steigern.

Um der zunehmenden Nutzungskonkurrenz für die Flächen im Hafengebiet Rechnung zu tragen, arbeitete die Hamburg Port Authority 2010 intensiv an der Optimierung der Flächenstrategie. Durch eine Verdichtung und produktivere Prozesse im Flächenbestand können Wertschöpfung und Nutzungsintensität der Flächen noch gesteigert werden. Neben der sorgfältigen Bestandspflege sind deshalb für Neuansiedlungen unter anderem zukunftsorientierte Industrien mit Hafenbezug im Fokus. Eine starke Ladungsbindung und hohe Beschäftigungseffekte sind zwei Aspekte, die für eine gute Entwicklung des Universalhafens sprechen.

Neben der vorrangigen Nutzung für unterschiedliche Hafenzwecke tritt der Aspekt touristischer Interessen im Hafengebiet vermehrt in den Fokus. Die Hamburg Port Authority entwickelt diesbezüglich kooperative Konzepte, die sowohl den wirtschaftlichen Interessen der Hafenunternehmen als auch städtischen Ansprüchen gerecht werden. So konnte im Jahr 2010 die Erlebbarkeit des Hafens durch die Eröffnung einer Radwegeroute durch das Hafengebiet maßgeblich gesteigert werden.

Durch die Einführung intelligenter Entgeltsysteme hat die Hamburg Port Authority bereits in den letzten Jahren bei der Hafenbahn zu einer maßgeblichen Steigerung der effizienten Infrastrukturmutzung beigetragen. Mit der angekündigten Weiterentwicklung des Hafengeldes um eine Umschlagkomponente und eine Klimakomponente (Bonus für besonders umweltfreundliche Schiffe) werden weitere sinnvolle Schritte eingeleitet, um ökonomisch und ökologisch sinnvolle Entgeltstrukturen zu etablieren, die zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafens führen werden.

#### **Umgesetzte Ausbau- und Ersatzinvestitionen**

Im Geschäftsjahr 2010 stand die Ertüchtigung des Hafenbahnnetzes mit höchster Priorität weiter im Fokus. Parallel zu einem rasant angestiegenen und erfolgreich bewältigten Transportvolumen mit einem neuen Rekord konnte eine Vielzahl von Maßnahmen zum Abbau des aus den Jahren vor Gründung der Hamburg Port Authority stammenden Instandhaltungsrückstaus zeitgerecht abgeschlossen werden. Im Hafenbahnnetz wurden 2010 neben 69 Weichen auch mehr als 18.750 Meter Gleis erneuert oder ausgetauscht. Weiterhin wurden sechs Bahnbrücken neu gebaut oder saniert.

Vor dem Hintergrund aktuell hoher und künftig erheblich wachsender schienengebundener Seehafen-hinterlandverkehre sind auch in Zukunft zielgerichtete Investitionen in den Bestand und Neubau notwendig, um die Verkehre abwickeln zu können.

Der Schwerpunkt des Ausbaus der Straßen- und Bahnbrücken zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssituation im Hafen lag 2010 in der Weiterführung der Baumaßnahmen zur Erneuerung der Niedernfelder und Müggenburger Brücken. Im Bereich der Niedernfelder Durchfahrt wurden zwei der insgesamt vier Brückenbauwerke fertiggestellt. Ebenfalls in Betrieb genommen wurde die erste der beiden zu erneuernden Bahnbrücken über die Müggenburger Durchfahrt. Im Projekt Neubau der Rethelbrücke begannen die Baumaßnahmen für die Straßenbrücke (Los 2). Für den Neubau der Klappbrücke konnte im Jahr 2010 der Bauauftrag endgültig vergeben werden, sodass auch in diesem Bereich 2011 die Baumaßnahmen beginnen können. Ebenfalls vorangetrieben wurden die Planungen der Bahnbrücke im Bereich der heutigen Kattwykbrücke.

Die Entwicklung von Hafenterrassen ermöglicht die räumliche Erweiterung der Hafenbetriebe im Bestand und macht die Neuansiedlung von Kunden aus dem Logistikbereich möglich. Hierzu wurden unter anderem Baumaßnahmen am Mittleren Reiherstieg, im Bereich der Dradenau, an der Witternstraße und am Fährstieg durchgeführt und zum Teil bereits abgeschlossen. Durch diese Erschließungsmaßnahmen wird das Flächenangebot im Hafengebiet weiter ausgebaut.

Der Ausbau der Hafenschleusen erfolgte mit hoher Intensität. Eine wesentliche Einzelmaßnahme stellt hier die Ernst-August-Schleuse dar, deren Arbeiten im Jahr 2010 maßgebliche Fortschritte machten. Ebenfalls 2010 erfolgten wesentliche Planungsschritte zur Anpassung der Harburger Hafenschleuse an die neuen Bemessungswasserstände.

Der Ausbau von Liegeplätzen zur Kapazitätserweiterung der Containerterminals wurde 2010 fortgesetzt. So konnte der Liegeplatz 5 am Europakai für das Containerterminal Tollerort fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Die Baumaßnahmen zur Erneuerung der Liegeplätze 3 und 4 des Containerterminal Burchardkai wurden unvermindert und mit hoher Intensität fortgeführt. Für die Norderweiterung des Containerterminal Altenwerder (5. Liegeplatz) wurde nach Abschluss des mit dem zukünftigen Betreiber geschlossenen Projektvertrags der Planfeststellungsantrag gestellt.

Am Blumensandhafen wurde das Planfeststellungsverfahren zum Bau einer neuen Tankerlöschbrücke abgeschlossen und mit den Baumaßnahmen begonnen.

---

## 2. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Zum Jahresende 2010 weist die Hamburg Port Authority einen Jahresfehlbetrag von 106,9 Mio. EUR aus. Das aktuelle Jahresergebnis liegt um 119,9 Mio. EUR über dem des Vorjahres. Die Ergebnisverbesserung ist im Wesentlichen auf geringere nicht aktivierungsfähige Projektkosten im Geschäftsjahr 2010 zurückzuführen. Nach der planmäßigen Auflösung der Kapitalrücklage, die im Verlauf des Geschäftsjahres durch die Zuführung aus der „HHLA-Milliarde“ ebenfalls planmäßig aufgestockt wurde, ergibt sich eine Erhöhung des Bilanzverlusts von 8,9 Mio. EUR.

Die Hamburg Port Authority weist im Geschäftsjahr Erträge von insgesamt 233,7 Mio. EUR (2009: 217,7 Mio. EUR) aus. Diese setzen sich wie folgt zusammen: Umsatzerlöse von 144,5 Mio. EUR (2009: 134,9 Mio. EUR), Zuwendungen aus öffentlichen Haushalten von 40,9 Mio. EUR (2009: 34,6 Mio. EUR) und sonstige Erträge von 48,4 Mio. EUR (2009: 48,2 Mio. EUR).

Die Umsatzerlöse setzen sich im Wesentlichen aus Mieterlösen für Flächen, Kaimauern und sonstige Anlagen von 75,2 Mio. EUR (+3,6 Prozent), aus Hafengeld von 44,2 Mio. EUR (+5,9 Prozent) und aus Nutzungsentgelten für das Hafensystem von 14,5 Mio. EUR (+24,8 Prozent) zusammen. Die gegenüber dem Vorjahr erzielten Mehrerlöse sind nahezu ausschließlich auf die bereits dargestellte positive Verkehrsmengenentwicklung zurückzuführen. Der als Anreiz für das Geschäftsjahr 2010 eingeführte Transshipmentrabatt beim Hafengeld wurde von 1,5 Mio. EUR an die Kunden ausgeschüttet und durch Mengeneffekte kompensiert.

Die Zuwendungen aus öffentlichen Haushalten gliedern sich in einen Zuwendungsbetrag für den laufenden Betrieb von 14,8 Mio. EUR (im Vorjahr 4,5 Mio. EUR) und einen Zuwendungsertrag für projektbezogene Maßnahmen von 26,2 Mio. EUR (im Vorjahr 30,1 Mio. EUR). Der Zuwendungsertrag für den laufenden Betrieb enthält hierbei einen pauschalen Betrag von 10 Mio. EUR für hafenfremde Aufwendungen.

Der Zuwendungsertrag für projektbezogene Maßnahmen beinhaltet die Kostenerstattungen für Investitionen im Hafen, die nicht aktivierungsfähig waren und direkt aus dem öffentlichen Haushalt finanziert wurden. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Investitionen in den Ausbau der öffentlichen Hochwasserschutzmaßnahmen (8,3 Mio. EUR) sowie der öffentlichen Straßen und Brücken (15 Mio. EUR).

Die sonstigen Erträge setzen sich im Wesentlichen aus Erträgen aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (23 Mio. EUR), aktivierten Eigenleistungen (11,1 Mio. EUR) und periodenfremden Erträgen aus Baggerarbeiten für die Pflege des Sedimentfangs Wedel (3,7 Mio. EUR) zusammen. Hinzu kommen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Den Erträgen steht ein betrieblicher Aufwand von insgesamt 325,1 Mio. EUR (im Vorjahr 420,4 Mio. EUR) gegenüber. Dieser gliedert sich in Aufwand für Material und bezogene Leistungen von 130,2 Mio. EUR (-0,1 Prozent), Aufwand für Personal von 91,5 Mio. EUR (-8,1 Prozent) sowie Abschreibungen von 36,9 Mio. EUR (+15,8 Prozent) und sonstige betriebliche Aufwendungen von 66,5 Mio. EUR (-58,1 Prozent).

Der Aufwand für Material und die bezogenen Leistungen beinhalten die laufende Instandhaltung der Infrastruktur, den Ausbau der hoheitlich gewidmeten Anlagen im Bereich der öffentlichen Straßen und im Bereich des öffentlichen Hochwasserschutzes sowie den Betrieb der Infrastrukturanlagen.

Die Aufwendungen für das Personal sind gegenüber 2009 um -8,1 Mio. EUR gesunken. In dieser Entwicklung sind jedoch die Auswirkungen aus den erheblichen Veränderungen bei den Zuführungen zu den Rückstellungen für Pensionen, Altersteilzeit und Beihilfen von -11 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr enthalten. Im Wesentlichen resultiert dies aus der erstmaligen Anwendung des BilMoG, insbesondere aus dem nunmehr separaten Ausweis des Zinseffektes bei den Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen. Nach der Bereinigung dieser Aspekte stiegen die operativen Personalkosten um 2,9 Mio. EUR oder 3,2 Prozent. Dies ist zum einen durch eine im Jahresdurchschnitt um 32 Personen höhere Mitarbeiterzahl zurückzuführen (1,8 Prozent). Zum anderen ergibt sich aus der im Jahr 2010 durchgeführten Tarif- und Strukturanpassung ein weiterer Effekt von 1,4 Prozent.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich im Wesentlichen aus Mieten und Pachten, IT-Betriebskosten, Marketing- und Beratungskosten zusammen. Zudem werden hier die Kosten für Flächenfreimachungen ausgewiesen. Die hohe Veränderung zum Vorjahr ergibt sich aus der signifikanten Verringerung dieser Aufwendungen durch einmalige vorauslaufende projektbezogene Aufwendungen für das strategische Ausbauprojekt CTS.

Das Zinsergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,2 Mio. EUR von -6,0 Mio. EUR auf -5,8 Mio. EUR verbessert. Jedoch resultiert dies aus der erstmaligen Anwendung des BilMoG. Bereinigt um die BilMoG-Effekte ergibt sich ein Zinsergebnis von -6,6 Mio. EUR. Die Erhöhung resultiert aus der planmäßigen Inanspruchnahme von langfristigen Krediten.

Unter der Position sonstige Steuern werden fast ausschließlich die für die Flächen der Hamburg Port Authority angefallenen Grundsteuern von 9,2 Mio. EUR (im Vorjahr 17,9 Mio. EUR) ausgewiesen. Der Vorjahresbetrag enthält nachträgliche Belastungen aus den Vorjahren.

Die Kapitalrücklage wird mit 98 Mio. EUR aufgelöst. Gegenüber dem geplanten Wert ergibt sich damit eine Abweichung von unter 1 Prozent.

Nach Verrechnung des Jahresverlustes mit der Auflösung der Kapitalrücklage verbleibt ein Verlust für das laufende Jahr von 8,9 Mio. EUR. Dieser ist um 18,5 Mio. EUR besser als geplant. Nach Abzug der projektbezogenen Effekte ist die Ergebnisverbesserung gegenüber dem Vorjahr überwiegend auf die höheren Umsatzerlöse sowie die geringere Grundsteuerbelastung zurückzuführen.

Die Bilanzsumme hat sich um 186,2 Mio. EUR erhöht und beträgt 1.414,8 Mio. EUR. Ursächlich dafür ist jeweils stichtagsbezogen der höhere Ausweis der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände und der liquiden Mittel sowie die weiterhin rege Investitionstätigkeit der Hamburg Port Authority in den Hamburger Hafen. Letzteres drückt sich auch in der weiterhin hohen Investitionsquote, bezogen auf das Sachanlagevermögen, von 10,1 Prozent (im Vorjahr 10,2 Prozent) aus.

Die Investitionsschwerpunkte des Geschäftsjahres lagen im weiteren Ausbau der Hafeneinfahrt (46,2 Mio. EUR) sowie in Flächenaufwertungen durch Bodensanierungen einschließlich Flächenerweiterungen (25,2 Mio. EUR), im Neubau der Kaimauern Burchardkai, Liegeplätze 3 und 4, sowie Europakai, Liegeplatz 5, (15 Mio. EUR), in einem Neubau und in Kernsanierungen verschiedener Gebäude (8 Mio. EUR) und im Erwerb von Grundstücken einschließlich Gebäuden (7,8 Mio. EUR).

Die Ausbauinvestitionen für die öffentlichen Straßen und den öffentlichen Hochwasserschutz werden nicht im Anlagevermögen der Hamburg Port Authority abgebildet, da sich diese Vermögensgegenstände im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befinden. Für den Ausbau des Straßen- und Brückennetzes wurden 28,9 Mio. EUR und für den Ausbau des öffentlichen Hochwasserschutzes 8,5 Mio. EUR investiert.

Nachfolgend werden die finanziellen Leistungsindikatoren des Unternehmens dargestellt und erläutert.

Das Eigenkapital beträgt 686,2 Mio. EUR, was einer Eigenkapitalquote von 48,5 Prozent (im Vorjahr 43,7 Prozent) entspricht. Der Anstieg um 149,6 Mio. EUR ist auf die Zuführung der zweiten und dritten Tranche der „HHLA-Milliarde“ mit insgesamt 248,7 Mio. EUR, die Einlage der Kaufpreisforderungen der Freien und Hansestadt Hamburg gegen die Hamburg Port Authority für den Erwerb mehrerer Grundstücke und Gebäude (7,8 Mio. EUR) sowie den Jahresfehlbetrag (106,9 Mio. EUR) zurückzuführen.

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 20,3 Mio. EUR auf 271,5 Mio. EUR. Diesem Wert stehen entsprechende Buchwerte der allgemeinen Infrastruktur im Anlagevermögen gegenüber. Die Summe aus Eigenkapital und Sonderposten für Investitionszuschüsse führt zu einer erhöhten Eigenfinanzierungsquote des Anlagevermögens von 80,1 Prozent (im Vorjahr 71,4 Prozent).

---

Zum 31. Dezember 2010 waren 1.774 aktive Mitarbeiter bei der Hamburg Port Authority beschäftigt. Dies sind fünf Mitarbeiter weniger als zum Ende des Vorjahres. Die Zuführungen zur Pensionsrückstellung betragen im Geschäftsjahr 10,8 Mio. EUR (im Vorjahr 8,5 Mio. EUR). Dem Zuführungsbetrag stehen Erstattungen aus fortgeschriebenen Ausgleichsansprüchen gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg von 4,9 Mio. EUR entgegen. 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. Nachfolgend können ferner einige nicht finanzielle Leistungsindikatoren dargestellt werden.

Im September 2010 hat sich die Hamburg Port Authority zur Verfolgung einer Umweltstrategie bekannt. Als erster Umsetzungsschritt für 2011 werden aktuell Umweltleitlinien vorbereitet. Darüber hinaus hat die Hamburg Port Authority im Dezember 2010 eine Klimaschutzstrategie für ihre Aktivitäten aufgestellt, entsprechende Ziele formuliert und mit Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele unterlegt. Dabei setzt die Hamburg Port Authority kurzfristig auf die Stärkung der Bewusstseinsbildung ihrer Beschäftigten, die Zertifizierung von zwei Teilbereichen durch Teilnahme am Verfahren „Ökoprotit“ und eine systematische und zielorientierte Aufbereitung wesentlicher Daten, um das Monitoring der 2010 ebenfalls erstmalig durchgeführten CO<sub>2</sub>-Bilanzierung zu gewährleisten. Mittel- und langfristig bekennt sich die Hamburg Port Authority zur Erreichung der für die Hansestadt formulierten Klimaschutzziele.

Die Hamburg Port Authority liegt mit einer Fluktuationsrate bei der Belegschaft von 5,19 Prozent für das Jahr 2010 deutlich unter dem Durchschnitt der FHH und dem anderer Städte. Bei der FHH lag diese im Jahr 2009 bei 9,2 Prozent. Da das Unternehmen durch die Art seiner Geschäftsfelder auch Aufgaben ausführt, die Risiken in den Bereichen Gesundheit und Arbeitsschutz mit sich bringen, ist die Hamburg Port Authority auch hier aktiv und betreibt ein entsprechendes Vorsorgesystem. Das Gesundheits- und Arbeitsschutzsystem der Hamburg Port Authority setzt sich zusammen aus der Arbeitssicherheit, der Sozialberatung, dem betrieblichen Eingliederungsmanagement, der Schwerbehindertenvertretung, dem Betriebsarzt und dem Personalmanagement. In regelmäßigen Gesprächen, Unterweisungen und Schulungen zum Gesundheits- und Arbeitsschutz werden Führungskräfte und Mitarbeiter/-innen für die Risiken in den Bereichen Gesundheit und Arbeitsschutz sensibilisiert und über die gesetzlichen Anforderungen informiert. Der langfristige Gesundheitsschutz aller Beschäftigten der Hamburg Port Authority bei der Arbeit ist dabei das gemeinsame Ziel aller Beteiligten. Dies soll im Jahr 2011 durch die Koordination der unterschiedlichen Maßnahmen und die Einführung eines Hamburg-Port-Authority-weiten betrieblichen Gesundheitsmanagements unterstützt werden.

### 3. Mitarbeiter/-innen

Das Jahr 2010 war für die Beschäftigten der Hamburg Port Authority geprägt durch die weitere Optimierung der im Jahr 2009 umgesetzten Reorganisationsmaßnahmen. Neben der Ausgestaltung der neuen Strukturen im betrieblichen Alltag konnten bereits weitere effizienzsteigernde Maßnahmen vorgenommen werden.

Weiterhin ist es der Hamburg Port Authority gelungen, die Personalrekrutierung von qualifizierten Fachkräften zu professionalisieren. Zum einen wurde der Auswahlprozess standardisiert und zum anderen wurden neue Rekrutierungswege erschlossen.

Es konnten trotz teilweise vorhandener Wettbewerbsnachteile (Gehaltsniveau) eine große Anzahl von Einstellungen realisiert sowie qualifizierte Fachkräfte rekrutiert werden.

In der Personalentwicklung wurden die Grundsteine zur Bewältigung der zukünftigen Herausforderungen (u. a. demographischer Wandel) gelegt. Ein professionelles Kompetenzmanagementsystem ermöglicht eine zielorientierte und systematische Identifikation und Weiterentwicklung von Potenzialträgern. Das erste Entwicklungsprogramm für Potenzialträger startete bereits im Herbst, die weiteren Programme beginnen im Frühjahr 2011. Im Bereich der Nachwuchssicherung wurden die ersten dual Studierenden eingestellt und die Kooperationen mit Hochschulen, Ausbildungsträgern und Initiativen (im Bereich Naturwissenschaft und Technik) fortgeführt.

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

##### **Prognosebericht**

Die wirtschaftliche Entwicklung des Hamburger Hafens wird maßgeblich von zwei Faktoren abhängen. Der mit Abstand wichtigste Faktor stellt das immer noch in der Genehmigungsphase befindliche Projekt zur Fahrrinnenanpassung dar. Nur unter der Maßgabe, dass dieses Projekt möglichst ohne weitere Verzögerungen in die Umsetzung gebracht und schnell realisiert wird, hat der Hamburger Hafen eine reale Chance, ungeschmälert an der weiteren Entwicklung des globalen Transportaufkommens zu partizipieren und als Welthafen seine heutige Stellung zu halten bzw. auszubauen. Die zu erwartende und in erheblichen Schritten bereits eingetretene Schiffsgrößenentwicklung bestätigt dies. Die heutigen Zufahrtsbedingungen führen dazu, dass die Hamburg anlaufenden Schiffe nicht ausreichend wirtschaftlich abgeladen werden können und die Zu- und Ablaufszenarien auf der Elbe nur noch durch hochpräzise nautische Steuerung der Hamburg Port Authority ohne ausreichende Flexibilitätsreserven möglich sind.

Der zweite Faktor spiegelt sich in der Frage wider, ob es dem Hamburger Hafen gelingen wird, die geographischen Standortvorteile und die hocheffizienten Systeme für den Weitertransport im Hinterland unter Berücksichtigung der Megatrends und der weiter zunehmenden globalen Vernetzung in eine markt- und wettbewerbsorientierte Gesamtstrategie einzubetten. Mit dem Verkehrsmengeneinbruch im Jahr 2009 und den parallel stattfindenden kapazitätserweiternden Ausbauprojekten in verschiedenen europäischen Häfen wird sich insbesondere der Containermarkt nachhaltig von einem Nachfragemarkt zu einem Angebotsmarkt wandeln. Daran werden auch die im Jahr 2010 deutlich angestiegenen Verkehrsmengen nichts ändern. Diese Entwicklung führt zu der Notwendigkeit, den Hafen auf die kommenden Herausforderungen neu auszurichten und die Erfolgsfaktoren aus der Vergangenheit einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Unter der Voraussetzung, dass die Fahrrinnenanpassung in den kommenden Jahren realisiert wird, geht die Hamburg Port Authority davon aus, dass die beschriebenen Herausforderungen bewältigt werden und der Hamburger Hafen auch in den kommenden Jahren als der wichtigste Wirtschaftsfaktor für die Metropolregion agieren wird.

Unter Annahme des derzeitigen Finanzierungssystems werden trotz Effizienzsteigerungen und Intensivierung bestehender Geschäftsfelder auch in den kommenden zwei Jahren Verluste zu verzeichnen sein. Die Verluste entstehen ausschließlich im Aufgabenbereich der allgemeinen Daseinsvorsorge. Die Aufgaben hat die Hamburg Port Authority im öffentlichen Auftrag auszuführen, ohne dafür ausreichende Erlöse des öffentlichen Auftraggebers zu erhalten. Der Deckungsbeitrag aus dem privatwirtschaftlichen Bereich wird diese Lücke auch in Zukunft nicht decken können, ohne die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes nachhaltig zu schädigen.

Die Hamburg Port Authority wird in den kommenden Jahren daher insbesondere das Ziel verfolgen, eine langfristig stabile wirtschaftliche Situation für das Unternehmen herzustellen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es erforderlich, die eigene finanzielle Wirtschaftskraft durch Effizienzsteigerungen zu stärken und die Anschlussfinanzierung nach dem planmäßigen Verbrauch der Kapitalzuführung für die öffentliche Daseinsvorsorge zu sichern.

##### **Risiko- und Chancenbericht**

Das Management der Hamburg Port Authority berücksichtigt alle relevanten Risiken und Chancen, welche sich im Sinne des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ergeben können. Dies wird sichergestellt, indem ein Risiko- und Chancen-Management-System (RCM) als Instrument der Unternehmenssteuerung etabliert ist. Eine ständige Weiterentwicklung und Anpassung des Systems stellt sicher, dass die vielfältigen organisatorischen Änderungen der Hamburg Port Authority berücksichtigt werden. Neben dem detaillierten Bericht der jeweiligen Einheiten werden auch übergreifende Themen im Konsens mit allen Beteiligten bewertet.

Eine weiter fortschreitende Einbettung der RCM-Aspekte in das operative Berichtswesen soll sicherstellen, dass dieses System zunehmend ein integrativer Bestandteil der Managementgrundlagen wird.

---

Bereits heute ist eine frühzeitige Einordnung und Dokumentierung von risiko- und chancenbehafteten Entwicklungen in allen Teilbereichen des Unternehmens gewährleistet. Dadurch können entsprechende Maßnahmen ergriffen und Chancen entwickelt werden.

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

### **Marktentwicklungsrisiken und -chancen**

Nach den verheerenden Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise auf den internationalen Handel und die Schifffahrt konnten sich die Märkte im Laufe des Jahres 2010 beruhigen. Das anhaltend starke Wachstum der asiatischen Märkte sowie die rasche Rückkehr des Wachstums der osteuropäischen Wirtschaftsräume setzen positive Signale für die zukünftige Entwicklung des Hamburger Hafens. Das hohe Umschlagvolumen von 34,8 Mio. TEU innerhalb der Hamburg – Le Havre Range im Jahr 2010 zeigt, dass die negativen Folgen der Krise nur von kurzer Dauer waren und die Mechanismen der weiter anhaltenden Globalisierung nach wie vor Bestand haben. Damit kann das Vorkrisenniveau schon bald wieder erreicht werden. Da ein Großteil der Umschlag- und Verkehrsleistungen im Hamburger Hafen im Wesentlichen auf dem Warenaustausch mit Ostasien und Osteuropa basiert, ist der Bedarf eines weiteren Ausbaus der Hamburger Hafeninfrastruktur weiterhin gegeben. Dem Hamburger Hafen bietet sich dadurch die Chance, seine Position als Drehscheibe des interkontinentalen Güterverkehrs zu festigen und vom anhaltend starken Wachstum der Volkswirtschaften in Fernost sowie Osteuropa und Russland zu profitieren. Bei der Sicherung der Ladungsmengen steht Hamburg in starkem Wettbewerb zu den anderen Häfen der Nordrange, insbesondere Rotterdam und Antwerpen. In vielen Häfen entlang der Nordseeküste entstehen in den nächsten Jahren zusätzliche Umschlagkapazitäten. Es ist daher damit zu rechnen, dass der Preiswettbewerb der Terminals in den verschiedenen Häfen zunehmen wird. Es besteht also das Risiko, dass es anderen Häfen in der Nordrange besser gelingt, sich den Anforderungen anzupassen, und es dadurch in Hamburg zu Verlusten im Marktanteil kommen kann.

Das generelle Risiko einer erneuten globalen Rezession ist derzeit nicht konkret erkennbar, kann jedoch auch nicht völlig ausgeschlossen werden.

### **Finanzierungsrisiken**

Das Ausbau- und Ersatzinvestitionsprogramm sowie die laufenden betrieblichen Aufwendungen werden nahezu vollständig über die Kapitalzuführung der Freien und Hansestadt Hamburg sowie aus den eigenen Einnahmen finanziert.

Rechtzeitig vor dem vollständigen Verbrauch der zugesagten Kapitaleinlagen wird es notwendig sein, ein Finanzierungskonzept für die Folgejahre zu entwickeln, da es auch in den kommenden Jahren nicht möglich sein wird, das gesamte Aufgabengebiet ohne öffentliche Finanzierungsbeiträge zu bewältigen. Der öffentliche Finanzierungsbedarf ergibt sich ausschließlich aus den Tätigkeiten im Bereich der allgemeinen Daseinsvorsorge, wie z. B. bei der Instandhaltung und dem Ausbau des öffentlich gewidmeten Straßennetzes. Im Geschäftsjahr 2010 wurden bereits erste zusätzliche Finanzierungsmittel für hafenfremde Aufgaben in den öffentlichen Haushalt eingestellt. Diese haben zu einer Entlastung des Jahresergebnisses um 10 Mio. EUR geführt. Gegenwärtig werden weitere Lösungsansätze untersucht, die ein langfristig tragfähiges Finanzierungssystem hervorbringen sollen. Hierbei stehen insbesondere Ideen wie die Einführung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder die Kostenersatzung für Investitionsprojekte in der Diskussion.

Der nutzerspezifische Teil des Geschäftes finanziert sich im Gegensatz zu den allgemeinen Aufgaben selbst. Kreditfinanziert werden langfristige Investitionen, z. B. in Kaimauern oder schwimmende Anlagen. Die Refinanzierung erfolgt über eigene Einnahmen.

Zur Absicherung der Kalkulation erfolgt die Finanzierung fristenkongruent. Die Darlehen werden zu festen Konditionen abgeschlossen oder durch die Anwendung von Zinssicherungsinstrumenten abgesichert.

#### **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, so weit es geht, 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 vorgefundener 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 relikte Bausubstanz aus zum Teil jahrzehntealter industrieller Vornutzung noch im Boden vorhanden sind.

Aufgrund der Kampfmittelverordnung vom 13. Dezember 2005 hat die Hamburg Port Authority als Eigentümerin von Kampfmittelverdachtsflächen die Aufwendungen für die Sondierung nach Kampfmitteln zu tragen. Bei den Verdachtsflächen handelt es sich nach §1 der Verordnung um Grundstücke, auf denen sich nach den Erkenntnissen der zuständigen Behörde Kampfmittel befinden oder befinden können. Diese Klassifizierung trifft auf die wesentlichen Flächen im Hamburger Hafen zu. Somit muss die Hamburg Port Authority für beantragte und genehmigte bauliche Maßnahmen die entstehenden Sondierungskosten übernehmen, da laut Errichtungsgesetz eine Übernahme durch die Freie und Hansestadt Hamburg nicht erfolgt. Die auf die Hamburg Port Authority zukommenden finanziellen Belastungen sind nicht kalkulierbar, da sie in unmittelbarer Abhängigkeit von beantragten und genehmigten Baumaßnahmen und der Beschaffenheit der jeweiligen Flächen stehen.

#### **Personalrisiken**

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

#### **Naturbedingte Risiken**

Der Hamburger Hafen ist in hohem Maße von ausreichenden Wassertiefen der seeschifftiefen Zufahrt abhängig. Dabei spielt neben der erfolgreichen Umsetzung der geplanten Fahrrinnenanpassung für die tideabhängige Fahrt mit Tiefgängen bis zu 14,5 Metern insbesondere der dauerhafte Erhalt der Wassertiefen eine entscheidende Rolle.

Wie in vielen großen Seehäfen sind auch in Hamburg regelmäßige Unterhaltungsbaggerarbeiten zum Erhalt der Wassertiefen erforderlich. Insbesondere vor dem Hintergrund europarechtlicher Fortschreibungen des Naturschutzrechtes und neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse ist das Sedimentmanagement fortlaufend weiterzuentwickeln, um ökonomisch wie ökologisch nachhaltige Lösungen zu entwickeln und genehmigungsrechtlich abzusichern.

Bereits 2006 hat die Hamburg Port Authority gemeinsam mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ein Konzept zur nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe vorgestellt und darauf aufbauend 2008 ein Strombau- und Sedimentmanagementkonzept für die Tideelbe entwickelt, das gleichermaßen Erfordernis und Anspruch für eine regelmäßige Weiterentwicklung und sukzessive Umsetzung der darin beschriebenen Lösungsansätze vorsieht. Zur Überprüfung und Weiterentwicklung der in dem

---

Konzept beschriebenen innovativen Ansätze wurde daher Ende 2010 eine externe Evaluation initiiert. Die Evaluation erfolgt durch ein internationales Expertengremium mit dem Ziel, bestmöglich wissenschaftliches Know-how und spezifische Erfahrungen in Fragen des Sedimentmanagements in Ästuarren in die Weiterentwicklung der bestehenden Sedimentmanagementpraxis einzubinden. Die Empfehlungen der Experten werden im Sommer 2011 vorliegen und einen wichtigen Beitrag für die zukünftige Ausrichtung des Sedimentmanagements an der Tideelbe liefern.

Vor dem Hintergrund des auslaufenden Einvernehmens zur Verbringung von Baggergut in die Nordsee Ende 2011 sowie der aktuellen Überprüfung der Parameter für die Umlagerung auf Hamburger Gebiet und der begrenzten Kapazitäten in der Landbehandlung ist eine Fortschreibung und genehmigungsrechtliche Absicherung des Sedimentmanagements erforderlich.

Bestandsgefährdende sowie sonstige Risiken mit wesentlichem Einfluss auf die mittelfristige Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sind für das Unternehmen nicht erkennbar.

## 5. Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Lage des Unternehmens sind nach dem Bilanzstichtag nicht eingetreten.

Hamburg, 4. März 2011

Jens Meier  
Vorsitzender der Geschäftsführung

Wolfgang Hurtienne  
Geschäftsführer

# Gewinn-und-Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010

Hamburg Port Authority,  
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

	31.12.2010	31.12.2009
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	144.471.322,70	134.860.904,88
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	11.149.952,78	9.220.241,43
3. Sonstige betriebliche Erträge	78.128.085,00	73.569.704,41
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	11.614.072,82	11.025.858,71
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	118.573.283,79	119.230.682,02
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	76.553.076,49	76.835.372,98
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	14.903.239,39	22.670.703,14
Davon für Altersversorgung: 974.487,18 EUR (Vorjahr: 9.314.955,54 EUR)		
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	36.899.327,15	31.867.843,41
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	66.591.744,51	158.812.480,04
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	10.816.605,95	404.012,49
Davon aus der Freien und Hansestadt Hamburg: 4.506,06 EUR (Vorjahr: 151.243,23 EUR)		
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	16.657.612,01	6.424.479,61
Davon an die Freie und Hansestadt Hamburg: 13.139,37 EUR (Vorjahr: 22.712,26 EUR)		
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-97.226.389,73	-208.812.556,70
11. Außerordentliche Erträge	1.587.180,60	0,00
12. Außerordentliche Aufwendungen	2.012.307,33	0,00
13. Außerordentliches Ergebnis	-425.126,73	0,00
14. Sonstige Steuern	9.249.847,17	17.969.001,56
15. Jahresfehlbetrag	-106.901.363,63	-226.781.558,26
16. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-28.550.934,92	-3.569.376,66
17. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	98.000.000,00	201.800.000,00
18. Bilanzverlust	-37.452.298,55	-28.550.934,92

**Bilanz zum 31. Dezember 2010**  
Hamburg Port Authority,  
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

Aktiva	31.12.2010	31.12.2009
	EUR	EUR
<b>A Anlagevermögen</b>		
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	10.488.643,68	2.536.256,80
2. Geleistete Anzahlungen	8.229.168,78	9.635.228,68
	<b>18.717.812,46</b>	12.171.485,48
<b>II. Sachanlagen</b>		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	742.326.520,16	704.011.173,79
2. Technische Anlagen und Maschinen	297.494.075,63	258.259.074,45
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	23.485.318,50	18.002.327,01
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	114.230.838,29	110.785.260,54
	<b>1.177.536.752,58</b>	1.091.057.835,79
<b>III. Finanzanlagen</b>		
Beteiligungen	14.303,00	13.553,00
	<b>1.196.268.868,04</b>	1.103.242.874,27
<b>B Umlaufvermögen</b>		
<b>I. Vorräte</b>		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	<b>2.687.471,26</b>	2.692.253,71
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15.959.390,93	17.672.148,90
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	120.605.515,73	96.755.132,99
3. Sonstige Vermögensgegenstände	6.575.156,41	7.890.005,28
	<b>143.140.063,07</b>	122.317.287,17
<b>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>	72.443.969,39	39.938,78
	<b>218.271.503,72</b>	125.049.479,66
<b>C Rechnungsabgrenzungsposten</b>		
	<b>282.119,09</b>	288.653,45
	<b>1.414.822.490,85</b>	1.228.581.007,38

Passiva	31.12.2010	31.12.2009
	EUR	EUR
<b>A Eigenkapital</b>		
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>	150.000.000,00	150.000.000,00
<b>II. Kapitalrücklage</b>	573.618.404,18	415.155.092,48
<b>III. Bilanzverlust</b>	-37.452.298,55	-28.550.934,92
	<b>686.166.105,63</b>	536.604.157,56
<b>B Sonderposten aus Investitionszuschüssen</b>	<b>271.535.833,28</b>	251.187.783,17
<b>C Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	108.315.220,25	97.809.598,59
2. Steuerrückstellungen	12.866.577,00	15.581.800,00
3. Sonstige Rückstellungen	73.823.110,39	66.254.241,46
	<b>195.004.907,64</b>	179.645.640,05
<b>D Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	199.158.665,30	186.152.752,92
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.174.294,77	23.003.828,59
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	121.375,48	3.747.150,42
4. Sonstige Verbindlichkeiten	37.930.882,09	42.100.583,38
	<b>256.385.217,64</b>	255.004.315,31
<b>E Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>5.730.426,66</b>	6.139.111,29
	<b>1.414.822.490,85</b>	1.228.581.007,38

**Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom  
1. Januar bis 31. Dezember 2010 – Handelsrecht**  
Hamburg Port Authority,  
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

	Stand 1.1.2010	Anschaffungs- oder Herstellungskosten			Stand 31.12.2010
		Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	5.555.633,75	1.900.999,62	651,00	8.991.683,85	16.447.666,22
2. Geleistete Anzahlungen	9.635.228,68	8.200.208,06	0,00	-9.606.267,96	8.229.168,78
<b>Summe immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>15.190.862,43</b>	<b>10.101.207,68</b>	<b>651,00</b>	<b>-614.584,11</b>	<b>24.676.835,00</b>
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	718.519.197,79	25.148.522,94	224.714,87	17.168.799,44	760.611.805,30
2. Technische Anlagen und Maschinen	353.474.028,27	23.942.567,14	1.095.574,59	41.362.616,12	417.683.636,94
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	30.205.917,47	4.748.507,98	666.533,48	5.342.748,07	39.630.640,04
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	110.785.260,54	68.556.167,64	1.851.010,37	-63.259.579,52	114.230.838,29
<b>Summe Sachanlagen</b>	<b>1.212.984.404,07</b>	<b>122.395.765,70</b>	<b>3.837.833,31</b>	<b>614.584,11</b>	<b>1.332.156.920,57</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>					
Beteiligungen	13.553,00	1.850,00	1.100,00	0,00	14.303,00
<b>Summe Finanzanlagen</b>	<b>13.553,00</b>	<b>1.850,00</b>	<b>1.100,00</b>	<b>0,00</b>	<b>14.303,00</b>
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>1.228.188.819,50</b>	<b>132.498.823,38</b>	<b>3.839.584,31</b>	<b>0,00</b>	<b>1.356.848.058,57</b>

Abschreibungen				Buchwert		
Stand 1.1.2010	laufendes Geschäftsjahr	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2010	Buchwert 31.12.2010	Buchwert 31.12.2009
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
3.019.376,95	2.940.296,59	651,00	0,00	5.959.022,54	10.488.643,68	2.536.256,80
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.229.168,78	9.635.228,68
<b>3.019.376,95</b>	<b>2.940.296,59</b>	<b>651,00</b>	<b>0,00</b>	<b>5.959.022,54</b>	<b>18.717.812,46</b>	<b>12.171.485,48</b>
14.508.024,00	3.849.157,00	66.567,00	-5.328,86	18.285.285,14	742.326.520,16	704.011.173,79
95.214.953,82	25.573.075,12	601.635,65	3.168,02	120.189.561,31	297.494.075,63	258.259.074,45
12.203.590,46	4.536.798,44	597.228,20	2.160,84	16.145.321,54	23.485.318,50	18.002.327,01
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	114.230.838,29	110.785.260,54
<b>121.926.568,28</b>	<b>33.959.030,56</b>	<b>1.265.430,85</b>	<b>0,00</b>	<b>154.620.167,99</b>	<b>1.177.536.752,58</b>	<b>1.091.057.835,79</b>
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14.303,00	13.553,00
<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>14.303,00</b>	<b>13.553,00</b>
<b>124.945.945,23</b>	<b>36.899.327,15</b>	<b>1.266.081,85</b>	<b>0,00</b>	<b>160.579.190,53</b>	<b>1.196.268.868,04</b>	<b>1.103.242.874,27</b>

---

# Anhang zum Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010

Hamburg Port Authority,  
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

## 1. Grundlagen

Der Jahresabschluss der Hamburg Port Authority (HPA), Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, wurde gemäß §13 Abs. 2 des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority (HPAG) aufgestellt. Die Aufstellung erfolgte nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches in der Fassung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) vom 25. Mai 2009 für große Kapitalgesellschaften, soweit die weiteren Vorschriften des HPAG einer Anwendung der handelsrechtlichen Vorschriften nicht entgegenstehen.

Die Anwendung der geänderten Vorschriften erfolgte erstmals für das Geschäftsjahr 2010.

Bei der erstmaligen Aufstellung des Jahresabschlusses nach BilMoG wurden die Vorjahreszahlen aufgrund des Wahlrechts nach Art. 67 Abs. 8 Satz 3 EGHGB (Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch) nicht angepasst.

Der Personalaufwand sowie der Zinsaufwand sind nur bedingt mit dem Vorjahr zu vergleichen, da der in der Dotierung der Pensionsrückstellung enthaltene Zinsanteil bis zum Geschäftsjahr 2009 im Personalaufwand und seit dem Geschäftsjahr 2010 im Zinsaufwand ausgewiesen wird.

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

Das Geschäftsjahr der HPA entspricht dem Kalenderjahr.

## 2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

**Sachanlagen** werden grundsätzlich zu Anschaffungs- und Herstellungskosten und, sofern sie der Abnutzung unterliegen, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen bewertet. Die Nutzungsdauern liegen zwischen drei (Hardware) und 75 Jahren (Eisenbahnbrücken aus Stahl).

In die Herstellungskosten sind Fremdkapitalzinsen von 2.115 TEUR (im Vorjahr 1.681 TEUR) gemäß §255 Abs. 3 Satz 2 HGB einbezogen worden.

Grundstücke, grundstückgleiche Rechte, städtische Gebäude und sonstige von der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) übernommene Anlagen, für die keine historischen Restbuchwerte ermittelt werden konnten, sind zum 1. Oktober 2005 auf der Grundlage von Ertrags- und Vergleichswerten bewertet

worden. Das Grundvermögen unterliegt aufgrund gesetzlicher Vorschriften dem Verbot der Beleihung und Veräußerung. Das Ertragswertverfahren wurde insbesondere für vermietete Flächen mit und ohne Kaimaueranschluss sowie für die nicht vermieteten, aber vermietbaren Flächen angewendet. Für sonstige Flächen fand ein Vergleichswertverfahren Anwendung. Für Wasserflächen wurde ein Erinnerungswert von 1 EUR angesetzt, da hier sowohl das Ertragswert- als auch das Vergleichswertverfahren nicht zur Anwendung gebracht werden kann.

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

**Finanzanlagen** werden zu Anschaffungskosten bewertet.

**Vorräte** werden zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Tageswerten (Niederstwert) angesetzt.

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

**Liquide Mittel** sind zum Nennwert bewertet worden.

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

Pensionsrückstellungen werden gemäß Beschluss der Senatskommission der FHH für öffentliche Unternehmen vom 30. November 2010 nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method) bilanziert. Diese Berechnungsmethode löst das bisher angewendete Teilwertverfahren ab. Der Einfluss dieser Bewertungsänderung (vom Teilwert- zum Anwartschaftsbarwertverfahren) ist nicht ermittelt worden. Die korrespondierende Forderung gegen die FHH ist ebenfalls nach versicherungsmathematischen Grundsätzen (analog zur Ermittlung der Pensionsrückstellung) bewertet worden.

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

Bei Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt und eine Abzinsung auf den Bilanzstichtag 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. von insgesamt 5.000 TEUR wurde gemäß Art. 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB beibehalten.

**Verbindlichkeiten** sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Der Ansatz latenter Steuern gemäß § 274 HGB kommt nicht in Frage, da die HPA als Infrastrukturunternehmen ausschließlich steuerliche Verluste erzielt, 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 auf Seite 52 dargestellt.

Die Finanzanlagen beinhalten unter anderem die Beteiligung an der Polder-Seehäfen-Harburg GmbH, Hamburg, mit einem Beteiligungsansatz von 9 TEUR. Die Beteiligung der HPA beträgt rund 25 Prozent des Stammkapitals von 35 TEUR, der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres vom 1. Juli 2008 bis zum 30. Juni 2009 hat 3 TEUR betragen.

<b>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	31.12.2010	31.12.2009
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15.959	17.672
Davon mit Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen	120.606	96.755
Davon mit Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	90.441	85.903
Sonstige Vermögensgegenstände	6.575	7.890
Davon mit Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	159	168
<b>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	<b>143.140</b>	<b>122.317</b>
Davon mit Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	90.600	86.071

Die Bilanzposition Forderungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen enthält mit 116.185 TEUR (im Vorjahr 91.673 TEUR) sonstige Forderungen sowie mit 4.421 TEUR (im Vorjahr 5.082 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

<b>Eigenkapital</b>	31.12.2010	31.12.2009
	TEUR	TEUR
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	573.618	415.155
Davon Kapitaleinlage	256.490	193.047
Davon Kapitalentnahme	-98.027	-201.800
Bilanzverlust	-37.452	-28.551
Davon aus Jahresergebnis	-106.901	-226.781
Davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	98.000	201.800
<b>Eigenkapital</b>	<b>686.166</b>	<b>536.604</b>

Aufgrund der Änderung des Finanzierungssystems der HPA im Jahr 2009 erhält diese seither jährliche Tranchen aus dem Erlös des Teilbörsengangs der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), Hamburg, der sogenannten „HHLA-Milliarde“, um die Entwicklung und die Bewirtschaftung des Hamburger Hafens zu finanzieren. Diese Tranchen werden der Kapitalrücklage zugeführt. Die Zuführung im Geschäftsjahr betrug 248.700 TEUR. Eine weitere Erhöhung der Kapitalrücklage von 7.790 TEUR resultiert aus der Einlage von Forderungen der FHH gegen die HPA, die im Zusammenhang mit dem Erwerb von mehreren Grundstücken stehen. Die Kaufpreise für die Grundstücke, die von der HPA schuldrechtlich erworben wurden, sind von der FHH beglichen worden und die daraus resultierenden Erstattungsansprüche wurden in die Kapitalrücklage eingelegt.

Aus der Kapitalrücklage sind 98.000 TEUR für laufende Aufwendungen entnommen worden, wobei 48.000 TEUR für Projekte und 50.000 TEUR für Instandhaltungen bestimmt waren. Die Entnahme steht im Zusammenhang mit der Änderung des Finanzierungssystems der HPA.

**Sonderposten für Investitionszuschüsse**

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

Im Geschäftsjahr 2010 wurden 43.387 TEUR (im Vorjahr 30.313 TEUR) dem Sonderposten für Investitionszuschüsse zugeführt, während ertragswirksam 23.039 TEUR (im Vorjahr 19.831 TEUR) aufgelöst wurden.

Rückstellungen	31.12.2010	31.12.2009
	TEUR	TEUR
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	108.315	97.810
Steuerrückstellungen	12.867	15.582
Rückstellungen für den Personalbereich	15.055	15.722
Andere sonstige Rückstellungen	58.768	50.532
Davon für ausstehende Rechnungen	10.562	6.157
Davon für Stiftung Lebensraum Elbe	13.261	1.544
Davon für Risikovorsorge Hamburger Aluminium Werke	5.000	5.000
Davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	6.502	5.113
Davon für Baggergut/Sedimente	5.160	13.500
Davon für Kampfmittelräumung	9.706	10.019
<b>Gesamtbetrag der Rückstellungen</b>	<b>195.005</b>	<b>179.646</b>

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

Durch die Umstellung der Bewertung der Pensionsrückstellungen nach BilMoG und der FHH-weiten Umstellung der Berechnung auf die Anwartschaftsbarwertmethode ergibt sich ein zusätzlicher einmaliger Rückstellungsbetrag von 26.098 TEUR. Von der Übergangsregelung gemäß §67 Abs. 1 EGHGB wurde Gebrauch gemacht und von diesem Betrag ein Fünftel, also 1.740 TEUR, den Pensionsrückstellungen zugeführt. Die Zuführung wird in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung als außerordentlicher Aufwand gezeigt. Der noch nicht in der Bilanz ausgewiesene Betrag aus der Erstanwendung von 24.358 TEUR wird innerhalb des verbleibenden Übergangszeitraums gleichmäßig den Pensionsrückstellungen zugeführt.

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

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

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

<b>Verbindlichkeiten</b>	31.12.2010	31.12.2009
	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	199.159	186.153
Davon mit Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	13.367	45.235
Davon mit Restlaufzeit von über 5 Jahren	135.285	101.671
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.174	23.004
Davon mit Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	19.174	23.004
Davon mit Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen	121	3.747
Davon mit Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	121	3.747
Davon mit Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	37.931	42.100
Davon mit Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	31.665	29.758
Davon mit Restlaufzeit von über 5 Jahren	83	97
<b>Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten</b>	<b>256.385</b>	255.004
Davon mit Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	64.327	101.744
Davon mit Restlaufzeit von über 5 Jahren	135.368	101.768

Es bestehen keine durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besicherten Verbindlichkeiten.

<b>Sonstige finanzielle Verpflichtungen</b>	31.12.2010	31.12.2009
	TEUR	TEUR
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	9.341	8.810
Davon gegenüber verbundenen Unternehmen	3.817	3.242
Bestellobligos	161.316	157.901
<b>Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen</b>	<b>170.657</b>	166.711

#### 4. Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Gliederung der Umsatzerlöse	31.12.2010	31.12.2009
	TEUR	TEUR
Mieterlöse Flächen	58.075	56.451
Mieterlöse Kaimauern	12.172	12.133
Sonstige Mieterlöse	4.933	4.006
<b>Gesamtmieterlöse</b>	<b>75.180</b>	<b>72.590</b>
Hafengeld (inkl. sonstiger Erlöse aus Hafenbetrieb)	44.178	41.731
Hafenbahn Erlöse	14.542	11.652
Elbtunnelentgelte	178	272
Gebühren	2.830	3.093
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	7.563	5.523
<b>Summe Umsatzerlöse</b>	<b>144.471</b>	<b>134.861</b>

##### **Auflösung/Einstellung Sonderposten für Investitionszuschüsse**

Im Geschäftsjahr wurden 43.387 TEUR (im Vorjahr 30.313 TEUR) dem Sonderposten für Investitionszuschüsse zugeführt, während ertragswirksam 23.039 TEUR (im Vorjahr 19.831 TEUR) aufgelöst wurden.

##### **Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen**

Die **periodenfremden Erträge** von nicht untergeordneter Bedeutung betragen im Geschäftsjahr 10.839 TEUR (im Vorjahr 12.741 TEUR). Sie betreffen im Wesentlichen Erträge aus der Erstattung für den Sedimentfang Wedel mit 3.690 TEUR, Erträge aus der Nachbelastung von Flächenmieten mit 266 TEUR sowie der Auflösung von Rückstellungen mit 6.605 TEUR.

Die **periodenfremden Aufwendungen** belaufen sich auf 175 TEUR (im Vorjahr 6.151 TEUR).

##### **Zinserträge, Zinsaufwendungen**

Die **Zinserträge** beinhalten im Wesentlichen Erträge für die Abzinsung von langfristigen Rückstellungen von 3.201 TEUR sowie die Aufzinsung langfristiger Forderungen von 7.176 TEUR.

Die Position **Zinsaufwendungen** enthält 9.595 TEUR Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

##### **Außerordentlicher Ertrag, außerordentlicher Aufwand**

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

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

---

## 5. Sonstige Erläuterungen

### **Mitarbeiter**

Die HPA beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1.774 Mitarbeiter (im Vorjahr 1.742). Es handelt sich hierbei um 190 Beamte (im Vorjahr 195) und 1.584 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr 1.547). Von den Mitarbeitern sind 96 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr 94).

### **Derivative Finanzinstrumente**

Zur langfristigen Zinssicherung des Darlehens wurde über die gesamte Summe und Laufzeit ein Zinsswap abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2010 ermittelte Zeitwert des Zinsswaps beträgt -6.375 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 2010 betrug 66.418 TEUR; die Höhe der aus dem Darlehen resultierenden Aufwendungen betrug 741 TEUR.

### **Honorar des Abschlussprüfers**

Das vom Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2010 berechnete Gesamthonorar beläuft sich auf 55 TEUR und betrifft ausschließlich Abschlussprüfungsleistungen.

### **Aufsichtsrat**

#### **Ian K. Karan**

Aufsichtsratsvorsitzender seit 1. Oktober 2010

Präses der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der FHH seit dem 25. August 2010

Zum Aufsichtsratsvorsitzenden berufen zum 1. Oktober 2010

#### **Axel Gedaschko**

Aufsichtsratsvorsitzender bis 30. September 2010

Präses der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der FHH bis zum 24. August 2010

Ausgeschieden zum 30. September 2010

#### **Dr. Michael Voges**

Staatsrat der Finanzbehörde

Berufen zum 7. September 2010

#### **Dr. Robert Heller**

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Staatsrat der Finanzbehörde

Ausgeschieden zum 7. September 2010

#### **Hermann Ebel**

Vorstandsvorsitzender der Hansa Treuhand Holding AG

Berufen zum 30. November 2010

#### **Frank Horch**

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Präses der Handelskammer Hamburg

Zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden berufen zum 17. Dezember 2010

#### **Rolf Kirchfeld**

Ehemaliges Vorstandsmitglied der Vereins- und Westbank AG, Hamburg

#### **Sandra Orth**

Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority

#### **Dr. Horst-Michael Pelikahn**

Senatsdirektor der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

**Claudia Schick**

Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority

**Rolf Schubert**

Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

**Geschäftsführung**

**Jens Meier**

Vorsitzender der Geschäftsführung

**Wolfgang Hurtienne**

Geschäftsführung

**Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung**

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder von insgesamt 3 TEUR gezahlt.

Die Bezüge der Geschäftsführung betragen insgesamt 469 TEUR. Hiervon sind 349 TEUR eine fixe und 120 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente.

**Transparenz**

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 17. Dezember 2010 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.

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

**Konzernverhältnisse**

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

Der Konzernabschluss wird im Internet veröffentlicht.

Hamburg, den 4. März 2011

Jens Meier  
Geschäftsführer

Wolfgang Hurtienne  
Geschäftsführer

---

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn-und-Verlust-Rechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Hamburg Port Authority, Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 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 im 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 19. Mai 2011

Deloitte & Touche GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Dietterle)	(ppa. Arlitt)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüferin

## Der Hamburger Corporate Governance Kodex

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

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

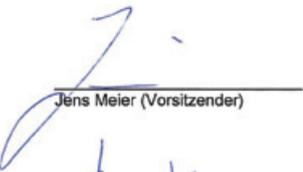


### Entsprechenserklärung zum Hamburg Corporate Governance Kodex (HCGK)

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

Die Hamburg Port Authority hat im Geschäftsjahr 2010 die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 – 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte).

Hamburg, 17. Dezember 2010

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

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

Geschäftsführer:  
Jens Meier (Vors.), Wolfgang Hurtienne  
Aufsichtsratsvorsitzender:  
Senator Ian Karan

Deutsche Bundesbank  
BLZ 200 000 00, Kto. 20001574  
Steuernummer: 27/257/01309  
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](mailto:info@hpa.hamburg.de)  
Internet: [www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)

#### Konzept, Text und Design

A&B One  
Kommunikationsagentur GmbH

#### Fotos

Gregor Schläger  
Sebastian Engels Fotografie  
HPA-Bildarchiv  
Ekkehard Lauritzen (S. 13)  
HHM/H.-J. Hettchen (S. 25)  
(Titel: Niedernfelder Brücken)

© Copyright  
Hamburg Port Authority, AöR  
Stand Juli 2011



Hamburg Port Authority  
Neuer Wandrahm 4  
20457 Hamburg

Telefon 040 42847-0  
[www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)

