



GESCHÄFTSBERICHT 2008



# KURZPROFIL UND KENNZAHLEN

auf einen Blick

## Die HPA

Die Hamburg Port Authority (HPA) managt als betriebswirtschaftlich ausgerichtete Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) alle mit dem Hamburger Hafengebiet verbundenen Aufgaben. Dazu gehören die Hafenplanung und -entwicklung, die Instandhaltung der Hafeninfrasturktur, die Gewährleistung der erforderlichen Fahrwassertiefen sowie die Sicherheit der Schifffahrt. Die HPA bietet ihren Kunden einen 120 km weit im Land liegenden und daher mit deutlichen Standortvorteilen ausgestatteten Universalhafen. Sie ist Eigentümerin der Flächen und vermietet diese langfristig. Ihre Mieter, Unternehmen der Hafengewirtschaft, werden dort mit eigener Suprastruktur tätig. Bei der Durchführung ihrer Aufgaben achtet die HPA auf die Balance zwischen Ökologie und Ökonomie. So verfügt der Hafen über eine exzellente Hinterlandanbindung, die sich an den wachsenden Modal Split-Anteilen von Bahn- und Binnenschifftransporten zeigt.

Unternehmen HPA 2008		
Umsatz	129,6 Mio.	EUR
Zuschuss der Freien und Hansestadt Hamburg		
Zuschuss für Einzelmaßnahmen	103,4 Mio.	EUR
Zuschuss für den laufenden Betrieb	23,0 Mio.	EUR
Bilanzsumme (bis zum 31.12. 2008)	1.188,3 Mio.	EUR
Eigenkapital (bis zum 31.12. 2008)	570,3 Mio.	EUR
Umschlag und Transport 2008		
Gesamtumschlag Hafen Hamburg	140,4 Mio.	t
Massengutumschlag	42,5 Mio.	t
Stückgutumschlag	97,9 Mio.	t
Containerisierungsgrad des Stückgutumschlags	97,1	%
Transportaufkommen der Hafenbahn	39,8 Mio.	t
Container in 1000 TEU	1.892,9	
Infrastruktur 2008		
Hafengebiet	7,234	ha
Landflächen	4,246	ha
Wasserflächen	2,986	ha
Länge Kaianlagen und Uferbauwerke	52	km
Kaimauern für Seeschiffe	37,5	km
Liegeplätze für Seeschiffe	ca. 320	
davon Großliegeplätze	38	
Öffentliche Straßen im Hafen	132	km
Brücken im Hafen	133	
Hafenbahn-Gleisanlagen	ca. 300	km
Sperr- und Stauschleusen	6	
Beschäftigte, Wertschöpfung, Steuereinnahmen 2008		
Vom Hamburger Hafen direkt oder indirekt abhängige Beschäftigung		
Gebiet Freie Hansestadt Hamburg	146.000	
Metropolregion Hamburg insgesamt	167.000	
deutschlandweit insgesamt	267.000	



## INHALT

<b>Editorial</b>	<b>05</b>
<b>Bericht des Aufsichtsrates</b>	<b>06</b>
<b>Interview</b>	<b>08</b>
<b>Porträt</b>	<b>12</b>
<b>Projekte</b>	<b>26</b>
<b>Reportage</b>	<b>32</b>
<b>Lagebericht</b>	<b>36</b>
<b>Jahresabschluss</b>	<b>48</b>
<b>Impressum</b>	<b>63</b>



„Das Jahr 2008 hat uns die großartige Chance gegeben,  
in neue Richtungen zu wachsen.“



## WILLKOMMEN IM UNTERNEHMEN HAFEN!

Wir sind verwöhnt. Auf Erfolg geeicht. Denn seit Jahrzehnten gibt es nur eine Tendenz im Hamburger Hafen: Es geht immer weiter aufwärts. Zuwachsraten sind zweistellig. Umschlagmengen explodieren. Alle sprechen vom Boom. Doch 2008 kommt vieles anders. Hinter der nüchternen Welt der Zahlen entdecken wir ein Naturgesetz, das uns, die wir am Elbstrom zuhause sind, bekannt vorkommen dürfte: Auch die konjunkturelle Entwicklung der Weltwirtschaft hat ihre Gezeiten.

Trotz Niedrigwassers erzielen wir im Konjunkturtal 2008, was den Seegüterumschlag insgesamt betrifft, das zweitbeste Ergebnis in der Geschichte des Hamburger Hafens. Viel wichtiger aber ist, was wir mit Blick auf die Zukunft begonnen haben.

Der Umbau der Hamburg Port Authority zu einem modernen Hafenmanagementunternehmen, der Start weitreichender Infrastrukturmaßnahmen, die Investition in zukunftsweisende Technologien – wir haben das Jahr 2008 als Chance genutzt, um in neue Richtungen zu wachsen. Denn so viel ist sicher: Die nächste Wachstumsphase kommt bestimmt.



Jens Meier  
Geschäftsführer



# BERICHT DES AUFSICHTSRATES

Die Weltwirtschaftsleistung hat im Verlauf des 2. Halbjahres 2008 insbesondere durch die globale Finanzkrise einen deutlich spürbaren Rückgang erfahren, der sich vor allen Dingen im 4. Quartal 2008 auch auf die Umschlagszahlen und hier ganz besonders auf die Containerumschlagsmengen negativ ausgewirkt hat. Bedingt durch ein starkes 1. Halbjahr 2008 konnten die starken Mengenrückgänge im 2. Halbjahr aufgefangen werden, sodass die Jahresumschlagszahlen mit 140,4 Mio. t und die Containerumschlagsmengen mit 9,7 Mio. TEU die Vorjahreszahlen aus 2007 nahezu wieder erreicht haben.

Im Verlauf der ersten Monate im Jahr 2009 ist unverkennbar festzustellen, dass die Umschlagsdaten deutlich unter denen des Vorjahres liegen, sodass gegenwärtig noch nicht sicher vorhergesagt werden kann, wann die Wirtschaftsleistung wieder anziehen und damit die Umschlagszahlen wieder steigen werden. Der Aufsichtsrat teilt die Auffassung

des Managements der Hamburg Port Authority (HPA), das davon ausgeht, dass es sich bei der aktuellen Weltwirtschafts-krise um eine temporäre Abschwächung handelt und das Welthandelsvolumen in den nächsten Jahren erneut ansteigen wird. Vor diesem Hintergrund werden die eingeleiteten Sanierungs- und Optimierungsmaßnahmen der bestehenden Hafeninfrastruktur unvermindert fortgeführt und die Ausbauplanungen der Hafenumschlagsanlagen weiter verfolgt. Es wird in den nächsten Monaten ganz besonders darauf ankommen, die weiteren Entwicklungen aufmerksam zu beobachten und die Anforderungen der Hafenwirtschaft bedarfsgerecht auf der Grundlage tragfähiger Finanzierungskonzepte weiter voranzutreiben. Die HPA ist mit den im Laufe des Jahres 2008 durchgeführten organisatorischen Anpassungen sehr gut aufgestellt, um diese Herausforderungen zu meistern.

## Überwachung der Geschäftsführung und Beratung der Geschäftsführer

Der Aufsichtsrat der HPA AöR hat die Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2008 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 2008 fanden fünf Aufsichtsratssitzungen 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.

Von herausragender Bedeutung war im Jahr 2008 der Beschluss von Senat und Bürgerschaft der Freien und Hansestadt

Hamburg, die Finanzierung der HPA unter dem Stichwort „Hafen finanziert Hafen“ neu auszurichten. Die Auswirkungen auf die HPA wurden auf der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrates am 14. August 2008 behandelt.

### Jahresabschluss zum 31. Dezember 2008

Der in der Aufsichtsratssitzung am 6. Juni 2008 bestellte Abschlussprüfer Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat den Jahresabschluss der HPA zum 31. Dezember 2008 geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 9. Juli 2009 mit dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2008, dem Lagebericht und dem Vorschlag für die Verwendung des Jahresergebnisses eingehend befasst und diese geprüft. Den Mitgliedern des Aufsichtsrates wur-

den die Jahresabschlussunterlagen und der Bericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt.

Die Vertreter der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young AG nahmen an den Beratungen des Jahresabschlusses in der Aufsichtsratssitzung am 9. Juli 2009 teil und erläuterten die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung.

Der Aufsichtsrat empfiehlt, den Jahresüberschuss in Höhe von 5.125.499,89 EURO auf neue Rechnung vorzutragen.

### Änderungen in den Besetzungen des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

Auf seiner Sitzung am 19. Dezember 2007 bestellte der Aufsichtsrat Herrn Jens Meier mit Wirkung vom 1. April 2008 als Geschäftsführer der HPA.

Herr Prof. Dr.-Ing. Dücker schied mit Wirkung vom 1.10.2008 aus der Geschäftsführung der HPA aus.

Am 7. Oktober 2008 wurde durch die Senatskommission für öffentliche Unternehmen beschlossen, anstelle der Herren Dr. Dreyer und Prof. Dr.-Ing. Gizzas die Herren Frank Horch und Senatsdirektor Dr. Horst-Michael Pelikahn für den Rest der laufenden Amtszeit in den Aufsichtsrat der HPA zu entsenden.

Der Aufsichtsrat dankt den Herren Prof. Dr.-Ing. Dücker, Dr. Dreyer und Prof. Dr.-Ing. Gizzas für die geleistete Arbeit in der Geschäftsführung bzw. im Aufsichtsrat.

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

Hamburg, 9. Juli 2009  
Der Aufsichtsrat  
Aufsichtsratsvorsitzender



## „ALS HAFEN HABEN WIR DIE BESTE ZEIT MIT SICHERHEIT NOCH VOR UNS.“

**Gebremstes Wachstum, Konjunkturpause, Krise – wie man das Kind auch nennt: Der Hamburger Hafen hat die Auswirkungen der rückläufigen Weltwirtschaft im Jahr 2008 zu spüren bekommen. Ist die Zeit der Rekordmeldungen damit vorerst vorbei?**

**Axel Gedaschko:** Natürlich hat sich der Rückgang der weltweiten Güterströme auch im Hamburger Hafen bemerkbar gemacht. Im Vergleich zu den asiatischen und osteuropäischen Häfen, die bis zu 60 Prozent ihres Umschlags verloren haben, stehen wir allerdings noch gut da. Mit insgesamt rund 140 Millionen Tonnen haben wir im Seegüterumschlag sogar das zweitbeste Ergebnis unserer Hafengeschichte erzielen können. Klar ist, 2008 hat eine neue Zeitrechnung begonnen. Und darauf müssen wir uns einstellen.

**Jens Meier:** Glücklicherweise sind wir ein Universalhafen, der auch vom konventionellen Stück- und Massengutumschlag lebt. In diesen Segmenten konnten wir in 2008 sogar zulegen. Die Diversifizierung tut uns also gut. Der Schienengüterverkehr hat sich prächtig entwickelt, fast zwei Millionen Container gingen 2008 über die Bahn. Seit dem Jahr 2000 bedeutet dies einen Zuwachs um etwa 130 Prozent. Die wichtigste Rekordmeldung ist aus meiner Sicht aber eine andere: Mit einem aktivierbaren Investitionsvolumen von rund 86 Millionen Euro haben wir im Jahr 2008 das größte Ausbauprogramm und Modernisierungsprogramm in der Geschichte des Hamburger Hafens auf den Weg gebracht.

**Ist die häufig zitierte Wachstums-marke von 18,1 Millionen umgeschlagenen Standardcontainern (TEU) in 2015 vor dem Hintergrund der aktuellen Wirtschaftsentwicklung überhaupt realistisch?**

**Gedaschko:** Man kann jede Statistik bemühen, letztlich zeigt sich eine Tendenz: Es gibt Märkte, die ihre beste Zeit hinter sich haben. Wir können sagen, wir haben die beste Zeit mit Sicherheit noch vor uns, was die Mengenentwicklung angeht. Früher oder später werden wir diese Marke erreichen, da Seehäfen im Zeitalter der Globalisierung nun mal die zentrale Rolle spielen und die Grundlagen des Welthandels nicht obsolet werden. Unser Leitbild lautet „Wachsen mit Weit-sicht“ und bringt etwas anderes zum Ausdruck.



Sie verstehen sich in der Sache und auch persönlich. HPA-Geschäftsführer Jens Meier und Hamburgs Wirtschaftssenator Axel Gedaschko, Aufsichtsratsvorsitzender der HPA, gehören zu einer Generation, die Führungsverantwortung uneitel wahrnimmt und teamorientiert interpretiert. Die Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens zu sichern, das haben sich beide auf die Fahne geschrieben. Ein Gespräch über die Meilensteine in 2008, die infrastrukturellen Herkulesaufgaben des größten deutschen Seehafens, angepeilte Wachstumsziele und Büros, in denen Energiesparlampen leuchten.



Wir wollen nachhaltig wachsen. Für die Metropolregion Hamburg bedeutet das: ausgezeichnete Rahmenbedingungen für die dauerhaft positive Entwicklung des Wirtschaftsfaktors Hafen zu sichern.

**Meier:** Es gibt viele Studien, die langfristig von deutlichen Zuwächsen bei den Mengen im Hamburger Hafen ausgehen. Darauf stellen wir uns ein. Ich möchte nicht sagen, die Weltwirtschaftskrise kommt uns gerade recht. Aber sie gibt uns die Gelegenheit, die infrastrukturellen Voraussetzungen für dieses Wachstum zu schaffen.

**Asien ist für den Hamburger Hafen bekanntlich ein wichtiger Wachstumstreiber. Mehr als die Hälfte des Containerumschlags entfällt auf dieses Fahrtgebiet. Wie wollen Sie die rückläufigen Tendenzen im Asien-geschäft auffangen?**

**Meier:** Weil Asien für uns wichtig ist, gehen wir verstärkt auf diesen Markt zu. Die ersten Gespräche mit Partnern in China sind vielversprechend verlaufen. In den kommenden Jahren ist insbesondere in diesem Markt mit einer Erholung zu rechnen.

**Gedaschko:** Marktchancen liegen in Richtung Osteuropa und im Bereich Fernost. Es sind die Fernost-Verkehre, die Hamburgs Hafen tragen. Insbesondere Verkehre, die weiter gefeetert werden in den baltischen Raum.

Das sind die Wachstumsmärkte der Zukunft. Insofern denke ich, wir haben die Gunst der Lage. Und wir müssen hart daran arbeiten, diesen Vorteil zu nutzen.

**Welche Aufgaben und Herausforderungen sind damit verbunden?**

**Meier:** Hafenplanung und -entwicklung hören nicht im Hafengebiet auf. Wir müssen in eine leistungsfähige Hinterlandanbindung investieren und uns um die Korridore der transeuropäischen Netzwerke kümmern, damit wir hier im Vergleich zu anderen Häfen nicht ins Hintertreffen geraten. Wir gehören sicher nicht zum Fördergebiet der EU. Aber wir werden uns dafür einsetzen, dass wir hier gleich behandelt werden, dass wir stattfinden in europäischen Netzwerken.



**Wo setzen Sie die Schwerpunkte in Ihrem Investitionsprogramm?**

**Meier:** Die Anpassung des Straßen- und Schienennetzes an wachsende Verkehrsmengen innerhalb des Hafens ist eine vordringliche Aufgabe. Dies umfasst die Erneuerung von Brücken, den weiteren Ausbau der Hinterlandanbindung, aber auch die Entflechtung von Verkehrsknotenpunkten durch clevere Verkehrskonzepte.

**Gedaschko:** Unser Investitionsprogramm heißt Konjunkturförderung. Die ersten Konjunkturförderungsmaßnahmen von Belang sind hier in Hamburg von der HPA umgesetzt worden, bei der Hafentunnel. Als sich viele Gedanken gemacht haben, wo das Geld ausgegeben wird, haben wir schon investiert.

**Der Hafen ist Teil des Hamburger Stadtgebietes. Haben Verkehrskonzepte da nicht ihre natürlichen Grenzen?**

**Meier:** Unser Ziel ist es, die Flächeneffizienz durch optimierte Abläufe zu steigern. Deshalb arbeiten wir beispielsweise am Aufbau eines innovativen Verkehrsmanagementsystems, das den Verkehr besser regelt. Dazu wollen wir eine IT-Infrastruktur schaffen, die Terminals, Logistikunternehmen und die einzelnen Verkehrsträger über eine Verkehrsleitzentrale optimal miteinander vernetzt. Bei der Hafentunnel ist uns das schon gelungen. Die Züge haben mittlerweile eine deutlich verringerte Verweildauer im Netz.

**Auch was die Organisation der HPA angeht, haben Sie die Weichen 2008 grundlegend neu gestellt ...**

**Meier:** Wir haben uns organisatorisch neu aufgestellt, um das dynamische Wachstum des Hafens effizienter managen zu können. Ganz wesentlich dabei ist, dass wir in unserer neuen Struktur eine Trennung von Projekten und Betrieb vorgenommen haben. So bekommen wir beispielsweise mehr Dampf auf aktuelle Ausbauprojekte, ohne wichtige Unterhaltungsaufgaben vernachlässigen zu müssen. Mehr Eigenverantwortung, kürzere Wege zu Hafenwirtschaft und Politik, aber auch kürzere Reaktionszeiten bei außerplanmäßigen Störungen des Hafenbetriebs sind ein motivierendes Ergebnis der Restrukturierung. Wir planen Projekte ganzheitlich aus einer Hand: Wenn Terminalkapazitäten erweitert werden, planen wir notwendigerweise auch die Schieneninfrastrukturmaßnahmen und den Investitionsbedarf mit.

„Unser Investitionsprogramm heißt Konjunkturförderung“.



„Heute können wir Projekte ganzheitlich aus einer Hand planen“.



**Gedaschko:** Es liegt im Interesse der Politik, der HPA die Freiräume zu sichern, die sie als rechtlich selbstständige Gesellschaft zur Lösung der anstehenden Herausforderungen benötigt. Unternehmerisches Denken und Handeln zu ermöglichen, das unseren Hafen im internationalen Wettbewerb der Seehäfen stärkt, ist für mich hierbei ein wichtiger Aspekt. Mit Jens Meier haben wir seit 1. April 2008 einen Top-Manager aus der Logistikwirtschaft an Bord, der diesen Veränderungsprozess als HPA-Geschäftsführer, aber auch als Vertreter einer neuen Generation in einem hoch motivierten Führungsteam gestaltet.

**Mit dem Prinzip „Hafen finanziert Hafen“ steuern Sie ein modifiziertes Finanzierungskonzept für den Hamburger Hafen an. Wie rechnet sich das für Standort und Hafenwirtschaft?**

**Meier:** Jedes Unternehmen muss sich unter betriebswirtschaftlichen Aspekten rechnen, um am Markt wettbewerbsfähig zu sein. Dies gilt auch für das Unternehmen Hafen. Dieses Prinzip wollen wir konsequent umsetzen, um weitere Investitionen in die Infrastruktur und damit in die Zukunft unseres Hafens ab sichern zu können. Letztlich profitieren von diesen Investitionen alle.

**Gedaschko:** Das betriebswirtschaftliche Konzept des Hafens? Dass wir marktgerechte Preise nehmen, kostendeckend arbeiten und mit den Möglichkeiten, die im Hafen sind, Geld verdienen.

**In Unternehmen spielt der Faktor Nachhaltigkeit eine zunehmend wichtige Rolle. Gilt das auch für den Hamburger Hafen?**

**Gedaschko:** Es kommt darauf an, Ökologie und Ökonomie in Einklang zu bringen. Dazu gehört, so viel wie möglich über die Schiene abzutransportieren. Das kann so weit gehen, bei Neuausschreibungen den Modal Split zu bestimmen, bei dem die Schiene starke Berücksichtigung findet.

**Meier:** Mit dem Ausbau des Schienengüterverkehrsnetzes können mehr und mehr Transporte Richtung Hinterland umweltfreundlich über die Bahn abgewickelt werden. Deshalb versuchen wir, so viel Verkehr im Hafen von der Straße zu holen, wie möglich. Auch in anderen Bereichen handeln wir nachhaltig: Bei unserem Fuhrpark setzen wir auf Autogas. In unseren Büros brennen Energiesparlampen. Man kann sagen: Der Hamburger Hafen war noch nie so grün wie heute.



# DIE HPA, DAS

Mit ihren gut 1 800 Mitarbeitern ist die Hamburg Port Authority ein zukunftsorientierter Hafenbetreiber. Wer sind die Macher hinter der neuen Organisationsstruktur der HPA? Und welche Ziele verfolgen Sie? Ein Kurzporträt.

Tino Klemm

Dr. Sebastian Saxe

Jens Meier



# SIND WIR



Harald Kreft

Wolfgang Hurtienne

Karlheinz Pröpping

Claudia Flecken



# DER VISIONÄR

## Jens Meier, Geschäftsführer

Er macht den Hamburger Hafen zu einem Umschlagplatz für neue Ideen. Zu einem Standort, der Wachstum nicht nur über Mengenzuwächse, sondern auch aus optimierten Abläufen und veränderten Strukturen generiert. Seit 1. April 2008 Geschäftsführer der HPA, steuert Jens Meier „das Unternehmen Hafen“ in ein neues Zeitalter. „Wir müssen über die Kaimauer hinaus denken“, sagt der 43-jährige Manager. Für den ehemaligen Vorstand eines Logistikunternehmens heißt das, auf neue Märkte und neue Kunden zuzugehen. Den Ausbau der Hinterlandanbindung voranzubringen. Sich in transeuropäischen Netzwerken zu verankern. „Viele Maßnahmen sind notwendig, um sich im internationalen Wettbewerb der Häfen langfristig behaupten zu können. Wir müssen den Hafen erlebbar machen“, sagt Jens Meier. Der programmatische Satz des HPA-Chefs meint: „Die Einzigartigkeit, die Deutschlands größter Seehafen aufgrund seiner Lage und Dynamik besitzt, in die Welt zu tragen. Und die beginnt bei einem Hafen, der im Zentrum der Metropolregion Hamburg liegt, gleich hinter der Kaimauer.“



„Über die Kaimauer  
hinaus denken.“



## DER WEICHENSTELLER

Harald Kreft, Mitglied der Geschäftsleitung und Leiter der Hamburger Hafentbahn

Europas größter Eisenbahnhafen ist nichts für kleine Jungs. Denn der Schienengüterverkehr im Hamburger Hafen wächst rasant. Immer mehr Güter, die im Hamburger Hafen umgeschlagen werden, erreichen über die Schiene ihr Ziel. „Wir müssen für mehr Durchlässigkeit sorgen“, beschreibt Harald Kreft die Grundanforderung für den reibungslos fließenden Verkehr auf der Schiene. 32 800 Meter Gleise und 66 Weichen hat Kreft 2008 im Hamburger Hafen erneuern und zusätzlich legen lassen sowie mit der Erneuerung der Signaltechnik und der den Bahnprozess unterstützenden IT-Infrastruktur begonnen. Der Vierzigjährige weiß, wo die Weichen gestellt werden müssen. Dreieinhalb Jahre hat der gelernte Gleisbauer aus Schwerin selbst mit Spitzhacke und Forke am Gleis gearbeitet, bevor er an der TU Dresden, einer der deutschen Kaderschmieden für Eisenbahner, Eisenbahnbau studiert hat, anschließend im Consulting tätig war und später Leiter einer Eisenbahninfrastruktur wurde. Seit 1. April 2008 bei der HPA verantwortet Harald Kreft eines der größten Modernisierungsvorhaben der Hamburger Hafentbahn. Für Furore sorgt das in 2008 eingeführte, leistungsbezogene innovative Entgeltsystem für die Schienennutzung - INES. Andere Häfen haben bereits Interesse an dem System angemeldet.



„Für Durchlässigkeit  
sorgen.“



# DER WEGBEREITER

Tino Klemm, Mitglied der Geschäftsleitung und Leiter Finanzen und Immobilien

Finanzierung sichern, Verträge schließen, Rentabilität steigern – wenn Tino Klemm seinen Verantwortungsbereich beschreibt, wird klar: Der Hamburger Hafen ist ein Wirtschaftsbetrieb, der sein Geld verdienen muss, wie jedes andere Unternehmen auch. In 2008 ist es dem 44-jährigen Finanzmanager gelungen, den Weg für wichtige Ausbauprojekte wie den Neubau der Rethelklappbrücke und die geplante Westerweiterung frei zu machen. Ins Zentrum sind für Klemm Aufgabenstellungen gerückt, die mit dem Immobilienmanagement zusammenhängen. „Der Immobilienbereich ist sozusagen das Herzstück der HPA, da hier Vermögenswerte unserer Einrichtung einer effizienten und rentablen Nutzung zugeführt werden“, erläutert der kaufmännische Leiter der HPA. Dies bedeutet: Über marktgerechte Preise und nach dem Grundprinzip „Hafen finanziert Hafen“ werden sich Investitionen und Betriebskosten des Hamburger Hafens künftig wirtschaftlich besser rechnen. Ein dickes Plus verbucht Klemm, der seit 2005 an Bord der HPA ist, bereits auf der emotionalen Habenseite: „Es ist eine wunderbare Aufgabe, für den größten deutschen Seehafen arbeiten zu dürfen.“



„Vermögenswerte  
einer effizienten und  
rentablen Nutzung  
zuführen.“



„Die Wege  
kürzer machen,  
die Effizienz  
erhöhen.“



## DER INNENMINISTER

Karlheinz Pröpping, Mitglied der Geschäftsleitung  
und Leiter des Bereichs Zentrale Dienste

Er ist der Manager der Organisationsoptimierung. Der Umsetzungstreiber des Projektes „HPA 2010“. Zusammen mit einem Beratungsunternehmen, den Kollegen der HPA und der Personalvertretung hat Karlheinz Pröpping innerhalb von anderthalb Jahren die Grundlagen für das geschaffen, was am 18. Dezember 2008 Wirklichkeit geworden ist: die neue Organisationsstruktur der Hamburg Port Authority. Wenn einer die Tragweite dieser Veränderung bewerten kann, dann er. „Der Restrukturierungsprozess hat uns alle enorm viel Kraft gekostet, da die Maßnahmen im laufenden Betrieb in sehr kurzer Zeit umgesetzt werden mussten“, sagt Pröpping. „Es war eine Herausforderung, sich von den alten Verwaltungsabläufen zu lösen. Doch es hat sich gelohnt. Mit der betriebswirtschaftlichen Orientierung kommt auch ein Mehr an Effizienz und Eigenverantwortung.“ Seit zwei Jahrzehnten arbeitet der 49-jährige Bauingenieur, der über fundiertes Wissen im Hafenbau verfügt, in verschiedenen Führungsfunktionen des Unternehmens. Seit 2003 verantwortet er als interner Dienstleister den Bereich „Zentraler Service“ mit dem breiten Aufgabenspektrum vom Personalmanagement über den Zentralen Einkauf bis hin zur IT-Technik.



# DIE NETZWERKERIN

Claudia Flecken, Mitglied der Geschäftsleitung  
und verantwortlich für die Hafeninfrastuktur

Alle Aufgaben, die mit der Pflege, Unterhaltung und dem Ausbau der Hafeninfrastuktur zusammenhängen, gehören in das Ressort von Claudia Flecken. Kein leichter Job bei 147 Brücken, 140 Kilometer Straße und Wasserstraßen. Schnell, sicher und zuverlässig muss der Verkehr zu Wasser und an Land abgewickelt werden. Die Leiterin der Hafeninfrastuktur tut alles, damit im Hamburger Hafen fließt, was fließen soll. Der Blick der Bauingenieurin gilt dem Straßen- und Wasserstraßennetz, mit all seinen Facetten. Dabei halten vor allem die älteren Bauwerke immer wieder Überraschungen bereit. Mit der Restrukturierung der HPA sind Aufgabenbereich, Perspektive und Mitarbeiterverantwortung von Claudia Flecken gewachsen. Heute sieht die 45-jährige Managerin, die seit 17 Jahren für den Hamburger Hafen arbeitet, nicht nur auf die technischen Dimensionen einzelner Projekte, sondern auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Hafeninfrastuktur insgesamt. „Vor der Kür kommt die Pflicht, das heißt für uns, den Bestand zu pflegen und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit zu erhöhen“, definiert Flecken eine zentrale Infrastrukturaufgabe. Mit der Einweihung des Finkenwerder Rings und der Fertigstellung der nautischen Notzentrale hat sie in 2008 mit ihren Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen bedeutende Projekte auf den Weg gebracht.



„Wenn die Container über die Kante kommen, müssen sie auch weg.“



# DER FLÄCHENSTRATEGIE

Wolfgang Hurtienne, Mitglied der Geschäftsleitung  
und Leiter Entwicklungsvorhaben

Für Wolfgang Hurtienne sind die Wachstumspotenziale des Hamburger Hafens in erster Linie eine Frage der richtigen Perspektive. Klug ist in den Augen des Planers, Zeiten gebremsten Wachstums zur Optimierung hafens- und terminalbezogener Prozesse zu nutzen. „Wir müssen die Chance, alles auf Vordermann zu bringen, konsequent nutzen“, sagt der Bauingenieur, in dessen Planungsverantwortung unter anderem die Entwicklung des Hafensareals Altenwerder lag, in dem heute eines der fortschrittlichsten Containerterminals weltweit arbeitet. „Die Verdopplung der Kapazitäten im Bestand, ohne auf die grüne Wiese zu müssen, das ist unsere aktuelle Herausforderung“, so Hurtienne. Für den Strategen ist es wichtig, den Hafen bei Planungsvorhaben als Gesamtorganismus zu begreifen. Nur so lasse sich Infrastruktur gut entwickeln. Damit einhergehende Veränderungsprozesse sind für Hurtienne normal: „Als Hafen müssen wir uns ständig anpassen, ständig modern halten.“ Die Entwicklung von Masterplänen, Prognosen und Verkehrsstrategien haben ihn in 2008 beschäftigt. An den bestehenden Terminals wurde der Liegeplatzausbau entscheidend vorangetrieben und auch die Planfeststellungsunterlagen für die Westerweiterung weitgehend vorbereitet.





„Die Nutzung  
verdichten, die  
Produktivität  
erhöhen.“





Der Finkenwerder Knoten wurde 2008 „entflochten“.



## ERWEITERN, ERNEUERN, UMBAUEN: Projekte, mit denen die Hamburg Port Authority neue Wege beschreitet

Die Hamburg Port Authority nutzt die gebremste Konjunktur als Chance, um wichtige Infrastrukturprojekte voranzubringen und sich neu zu organisieren. Viele wegbereitende Maßnahmen kommen im Jahr 2008 den entscheidenden Schritt nach vorn. Eine neue Führungskultur zieht ein in den Speicher am Neuen Wandrahm. Projekte gewinnen Dynamik. Die größte Ausbau- und Modernisierungsoffensive in der Geschichte des Hamburger Hafens läuft an.

Die Brücken des Veddeleer Wasserkreuzes ...



Während die Konjunktur Atempause hat, wird hinter roten Backsteinmauern geklotzt. Neben dem laufenden Betrieb des Hafens, den die 1 800 Mitarbeiter der HPA rund um die Uhr sicherstellen, wird eine Herkulesaufgabe gestemmt: der Komplettumbau der HPA zu einem modernen Hafenmanagementunternehmen mit effizienten Strukturen. „Gestalten statt verwalten“ lautet die mit dem Umbau verbundene Devise. Fast zwei Jahre steuert Geschäftsleitungsmitglied Karlheinz Pröpping zusammen mit einem Beratungsunternehmen den Veränderungsprozess. „Es ist ein neuer Geist spürbar“, sagen Mitarbeiter, die die HPA noch aus Zeiten kennen, in denen von Hafenamts und Behörde die Rede war. Nichts ist mehr da von alten Zöpfen am 18. Dezember 2008: Mit dem „going live“ der neuen Struktur beginnt ein Zeitalter, das kommunikativer, ergebnisorientierter, motivierender ist. Das Wesentliche: Die Trennung von Projekten und Betrieb öffnet neue Horizonte. Jetzt gibt es Bereiche, die prioritäre Infrastrukturprojekte konzentriert voranbringen. Mehr Eigenverantwortung im Management bringt mehr Dampf auf Projekte, während sich andere Bereiche der neuen Organisation um den reibungslosen Hafenbetrieb kümmern können. Das Denken in Projekten geht über Abteilungen hinweg, sucht – disziplinenübergreifend – prozess- und kundenorientierte Lösungen von der Kaimauer über das Terminal bis ins Hinterland.

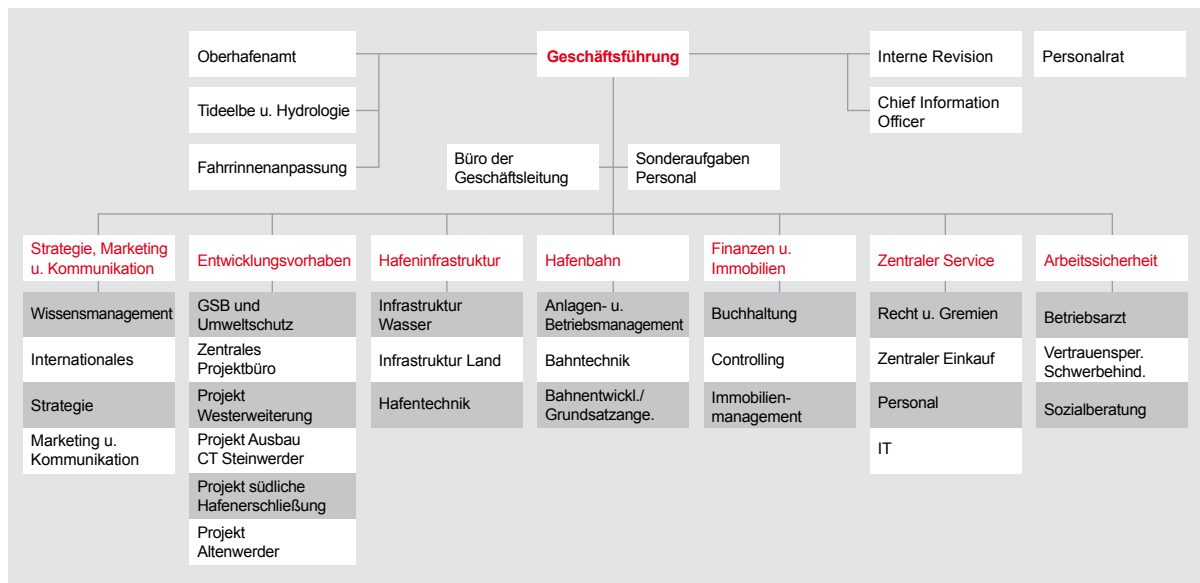


Mit dem Veränderungsprozess wächst auch ein neues Selbstbild heran. Eines, das sich im besten Dienstleistungsverständnis kommunikativer, offensiver darstellt. Der Dialog in Richtung Hafenwirtschaft und Politik profitiert. Aber auch das Image, von dem in grauer Vorzeit kaum die Rede sein konnte. „Der Hafen ist das Herz Hamburgs“, sagt HPA-Geschäftsführer Jens Meier, „und man muss es schlagen hören.“ Der Manager aus der Logistik will den Hamburger Hafen nicht nur im Wettbewerb der internationalen Seehäfen stärken, er will den Hafen auch als Zentrum der Metropolregion Hamburg „erlebbar machen“.

... werden bis 2010 erneuert.



Einer der Wegbereiter für die in 2008 anstehenden Investitionen ist HPA-Finanz- und Immobilienchef Tino Klemm. Er schafft mit einem neuen Finanzsystem die betriebswirtschaftlichen Grundlagen für die HPA-Struktur. Leuchtturmprojekte wie die geplante Westerweiterung und der Neubau der Rethekklappbrücke erhalten auf Basis des Finanzkonzeptes grünes Licht. „Hafen finanziert Hafen“ lautet das neue Grundprinzip, das zu fundamentalen Veränderungen in Zusammenhang mit der Finanzierung der HPA führt. Was bedeutet: Der Hafen muss sich rechnen. Aus eigener Kraft. Mittel und Wege dazu öffnet unter anderem die Vermarktung von HPA Immobilien, die Klemm einer „rentablen Nutzung“ zuführen will.



Die neue Organisationsstruktur der HPA, Stand 18. Dezember 2008



Die Köhlbrandbrücke



### Der Informationsfluss wird vertieft, neue Straßen werden gebaut – Autobahnen für Datenströme

Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur wächst im Jahr 2008 merklich. Nach fünf Jahren Bauzeit wird im November 2008 der Finkenwerder Ring für den Verkehr frei gegeben. Ein neuralgischer Verkehrsknotenpunkt wird unter Regie von Infrastrukturmanagerin Claudia Flecken entflochten. Es kommen neue Fahrspuren hinzu, die Staus vor Zollstellen und anderen Engpässen verringern. Terminalverkehr, Pkw und Lkw – an vielen Stellen des Hafens läuft es jetzt störungsfrei. Erst ein Anfang, aber einer, auf den weitere Meilensteine folgen. Mit der Baufreigabe zur Erneuerung der Niedermfelder und Müggenburger Brücken folgt ein weiterer Siebenmeilenschritt. 40,5 Millionen werden in die Querung über das Veddeker Wasserkreuz investiert.

In den 2008 vorgestellten Masterplänen zur Hafeninfrastruktur werden die Umschlag- und Verkehrsentwicklungen der einzelnen Verkehrsträger für die kommenden Jahrzehnte hochgerechnet. Die Expertenrecherchen und Szenarien machen klar, worauf es im Hamburger Hafen künftig ankommen wird: Mehr Potenzial aus einer Fläche zu holen, die begrenzt ist. Wo Straßen und Schienen eines mitten in der Stadt gelegenen Welthafens endlich sind, müssen Ideen und technologische Innovationen neue Horizonte öffnen. Das Ziel: vorhandene Kapazitäten bestmöglich nutzen.

Steuerinstrument der wachsenden Verkehrsmengen auf Straße, Schiene und Wasserstraße sind innovative IT- und Abrechnungssysteme. Furore macht in 2008 beispielsweise INES. Das am 1. Januar 2008 aufgeschaltete Infrastruktur-Nutzungs-Entgelt-System der Hamburger Hafenbahn setzt ein innovatives Abrechnungssystem auf die Schiene, das für mehr Fairness, aber auch für mehr Performance im Netzbetrieb der Hafenbahn sorgt. Denn bezahlen müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Nutzung der Hafenbahn-Infrastruktur individuell, nach Nutzungsgrad und Dauer der Belegung. Der Effekt: Standzeiten von „Bummelzügen“, die bislang wichtige Hauptstrecken des Netzes blockierten, verkürzen sich. Die Durchlässigkeit steigt.



Auch die Einrichtung des neuen Betriebsleitsystems (BLS) und des Trassenplanungssystems „RailSys“ sorgen für deutlich mehr Performance im Schienengüternetz. „Das Ziel heißt, einfach durchfahren“, sagt Harald Krefz.

Verdreifachen will der Hafenbahn-Chef die Kapazitäten der Hamburger Hafenbahn. Denn nahezu jeder fünfte Container, der heute im Hamburger Hafen umgeschlagen wird, erreicht über die Schiene sein Ziel. Auf Strecken, die länger als 150 Kilometer sind, werden sogar 70 Prozent aller Container per Bahn befördert. Fast zwei Millionen Container sind 2008 über das Schienennetz der Hamburger Hafenbahn transportiert worden. Und es werden täglich mehr.

### Auf die Schiene gesetzt: Das größte Ausbau- und Modernisierungsprogramm der Hamburger Hafenbahn

Für die im „Masterplan Hafenbahn 2015“ beschriebenen Ausbaumaßnahmen wird 2008 das größte Ausbauprogramm in der Geschichte der Hamburger Hafenbahn auf den Weg gebracht. Rund 500 Millionen Euro werden bis zum Jahr 2015 in die Bahninfrastruktur investiert. Denn der Boom auf dem größten Bahncontainer-Umschlagplatz in Europa ist ungebrochen. Weitgehend unabhängig von der Umschlagentwicklung auf den Terminals profitiert die Schiene vom Trend zur Verkehrsverlagerung: Immer mehr Güter werden aus ökonomischen wie ökologischen Gründen per Bahn transportiert. „Wir streben einen Ausbau der Hinterlandanbindung und eine zunehmende Verlagerung des Containertransports auf die Schiene an“, sagt HPA-Geschäftsführer Jens Meier.



### Mehr Platz schaffen auf den Terminals – für eine neue Klasse von Großcontainerschiffen

Zusätzliche Kapazitäten werden in der Fläche geschaffen, an den Terminals. Mit dem dritten Bauabschnitt zur Erweiterung des Predöhlkais startet der Leiter Entwicklungsvorhaben bei der HPA, Wolfgang Hurtienne, im November 2008 planmäßig eine weitere Ausbaustufe des Container Terminals Hamburg (CTH). Bis 2010 soll die Kaimauer auf insgesamt 900 Meter Länge wachsen und somit Platz schaffen für die neue Klasse der Großcontainerschiffe. „Wir sind 2008 mit vielen Projekten in die Umsetzung gekommen“, freut sich Hurtienne. „Wir haben die Chancen, alles auf Vordermann zu bringen, wirklich genutzt.“





## DEN HAFEN IM BLICK

Sie sind mit jedem Poller im Hamburger Hafen sozusagen „per Du“: Die Mitarbeiter der Nautischen Zentrale haben zu den meisten Teilen des Welthafens zwar keinen direkten Sichtkontakt, aber dennoch rund um die Uhr jeden Zentimeter der Zufahrtswege und Hafenbecken im Blick. Und zwar auf dem Bildschirm. Eine moderne Technologie macht das in Echtzeit möglich.

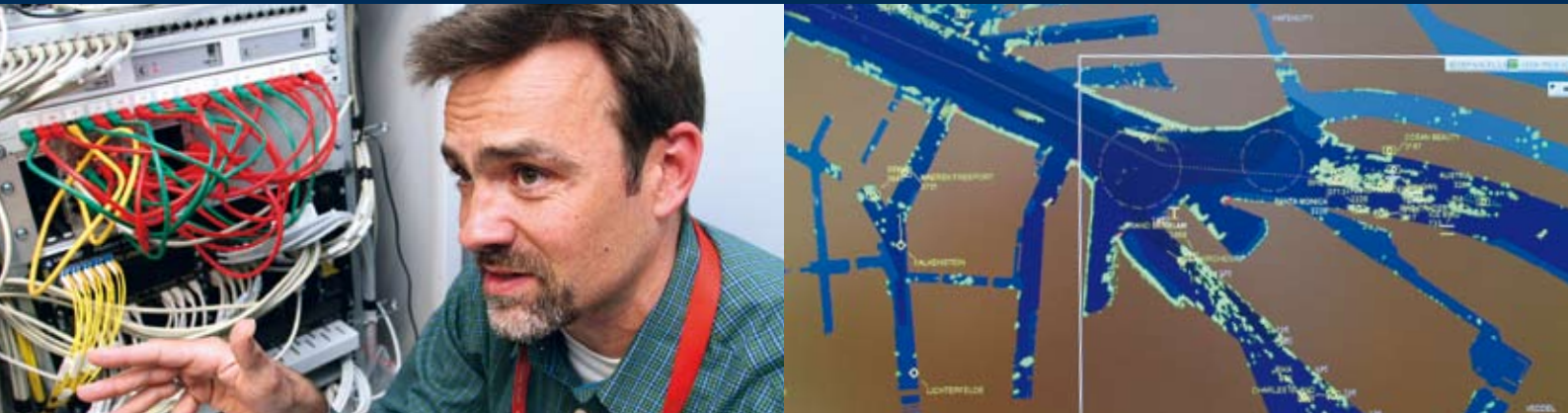


Aus der Nautischen Zentrale in Seemannshöft haben die Wachhabenden einen direkten Blick auf den Elbestrom. Jedes ein- und auslaufende Schiff muss diese Station passieren.



„Mit unserem IP-basierten Netzwerk für Daten und Kommunikation sind wir ein Trendsetter.“

Peter Bennewitz, Diplom-Ingenieur und HPA-Anlagenmanager Radar- und Funktechnik, ist der Herr über den Datenfluss.



In 2008 hat der auf einer kleinen Landzunge gelegene „Hafentower“ in Seemannshöft einen wichtigen Ableger bekommen: Die zirka zwei Kilometer landeinwärts gelegene nautische Notzentrale geht im Störfall binnen weniger Sekunden online und übernimmt die Steuerung und Überwachung des gesamten Schiffsverkehrs.

„Zwar ist der Fall der Fälle bisher nicht eingetreten, aber bei Feuer, Blitzschlag oder höherer Gewalt ist unsere Hauptzentrale gegen Ausfälle nicht vollständig gefeit“, erklärt Jörn Warwel, stellvertretender Dienststellenleiter der Nautischen Zentrale. „Und bei dem steigenden Aufkommen im Hamburger Hafen ist ein reibungsloser Verkehr zukünftig nur möglich, wenn die nautische Sicherheit ständig gewährleistet ist. Also haben wir gehandelt, bevor etwas passiert.“

### Fließender Verkehr – auch für Daten

Die präventive Aufgabenwahrnehmung gehört zum zentralen Selbstverständnis des Oberhafenamtes. Darum hat die HPA im vergangenen Jahr rund drei Millionen Euro in die Sicherheit des Schiffsverkehrs im Hamburger Hafen investiert, zwei Drittel davon in die Einrichtung der nautischen Notzentrale sowie eine Million Euro in die Runderneuerung des Radar- und Funksystems. Die insgesamt 13 Landradarstationen sind doppelt angebunden und die Einzugsbereiche überlappen sich. So können beim Ausfall einer Station die beiden benachbarten ihre Aufgabe übernehmen. Zudem wurden die alten Kupferkabel durch Lichtwellenkabel ersetzt, die unempfindlich gegen magnetische Störungen sind und eine deutlich höhere Übertragungsraten haben.

„Mit unserem IP-basierten Netzwerk für Daten und Kommunikation sind wir ein Trendsetter“, sagt Diplom-Ingenieur Peter Bennewitz. Der HPA-Anlagenmanager Radar- und Funktechnik ist Herr über den Datenfluss und hat in enger Zusammenarbeit mit Nautikern und Lotsen die Kommunikationssysteme beider Leitzentralen auf den aktuellsten Stand gebracht. Technische Basis ist ein vom Nachrichtentechnik-Spezialisten „Frequentis“ entwickeltes Sprachvermittlungssystem für maritime Anwendungen. Das MCS 3020X bietet zusätzlich zu den Standards spezifische Funktionen für Binnenwasserstraßen. Dazu gehört das Automatic Transmitter Identification System (ATIS), das im Zu-

sammenspiel mit einer AIS-Landstation und den Landradaranlagen für eine optimale Identifikation jedes ein- und auslaufenden Schiffes sorgt.

### Wacht im Laufe der Gezeiten

Die neue Technologie macht es möglich, verschiedene Kommunikationsdienste und die Identifikation der Funkteilnehmer in der Nautischen Zentrale auf einer einheitlichen Benutzeroberfläche darzustellen. Vier Mann pro Wache im 12-Stunden-Turnus geben auf Grundlage dieser Daten den Schiffen Informationen zu Verkehrswegen und Liegeplätzen. Dabei übernehmen die beiden Mitarbeiter im Hafenbetriebsbüro administrative Aufgaben. Sie stehen in regem telefonischen Kontakt mit den Terminals und den Lotsen an Bord und haben stets den Lauf der Gezeiten im Blick. Unmittelbar nebenan wachen zwei weitere Kollegen per Bildschirm und Funk über alles, was sich im Hafen bewegt und ruht. Zur letzten Kategorie gehören Bagger, Taucheinsätze, Baustellen und ankernde Pontons, die allesamt auf einer gesonderten Karte dargestellt werden.

Auf den Monitoren erscheint die Realität im Hafen wie ein abstraktes Gemälde mit beweglichen Pünktchen. „Alle Schiffe – auch die im Hafen tätigen Schlepper – können hier identifiziert und verfolgt werden. Wir haben jetzt die Möglichkeit, drei Radarstationen gleichzeitig auf einem Bildschirm zu sichten“, erklärt Jörn Warwel. „Neben dem Namen sorgt ein vierstelliger Buchstabencode für eine garantiert unverwechselbare Erschei-

Sechs von insgesamt 92 wachsamem Augen in der Nautischen Zentrale: Jörn Warwel, stellvertretender Dienststellenleiter (l.) mit Bodo Schwebbach, Assistent des Nautikers vom Dienst. Rechts: Peter Jasper, Wachleiter der Wache 2.



nung, denn es kommt schon mal vor, dass zwei oder sogar drei ‚Elisabeths‘ gleichzeitig bei uns im Hafen unterwegs sind.“

### Detailliertes Wissen statt Seemannsgarn

Manche der einlaufenden Frachter, die an den schrägen Glasscheiben der Zentrale in Seemannshöft vorbeiziehen, haben die Nautiker bereits in anderen Häfen der Welt getroffen, denn die Mannschaft besteht ausschließlich aus Seeleuten mit Seemannspatent. Auch Jörn Warwel ist ehemals auf einem Containerschiff gefahren. Er weiß, dass selbst erfahrene Seebären für ihre Tätigkeit an Land noch einmal mächtig dazulernen müssen, denn „Seemannsgarn“ kann im Kontakt mit der Brücke der Schiffe zu heiklen Situationen führen. „Wir haben in einer monatelangen Einarbeitungszeit jede Metermarke im Hafen persönlich kennen gelernt“, erinnert sich Warwel. „Daher wissen wir genau, wann und an welchem Poller ein Schiff an Back- oder Steuerbord anlegen muss. Würde hier ein Fehler passieren, könnte das nicht nur Menschenleben gefährden, sondern auch verdammt viel Geld kosten.“

24 Stunden vorher müssen sich Schiffe in der Revierzentrale in Cuxhaven mit ihren genauen Daten anmelden und die Einfahrt in Hamburg offiziell genehmigen lassen. Diese Informationen, unter anderem über Herkunft und Zielhafen, Typ, Länge, Breite und Fracht des Schiffes, stehen umgehend auch der Hamburger Crew zur Verfügung. Passiert das Schiff

dann Cuxhaven, kommt auch der Tiefgang auf den Schirm. Denn der erfordert in einem offenen Tidehafen wie Hamburg zusätzliche Planung, damit auch die großen Containerfrachter pünktlich im Rahmen der Gezeitenfenster an den Kais landen oder den Hafen verlassen können. Unabhängig von Ebbe und Flut können die großen Pötte in den gut 18 Meter tief ausgehobenen Hafenbecken vor Anker gehen. Auch die Drehkreise, in denen die Schiffe im äußerst knappen Elbfahrwasser auf der Stelle wenden können, bieten wesentlich mehr als die „Handbreit Wasser“ unterm Kiel.

### 40 000 Schiffsbewegungen pro Jahr

Besonders bei anspruchsvollen nautischen Manövern – wie bei den Anläufen der Großcontainerschiffe – zählt sich das reibungslose Zusammenspiel aus leistungsfähiger Technik und Kompetenz der Mitarbeiter aus. Die Globalisierung hat in den vergangenen Jahren für starkes Wachstum des Seeverkehrs gesorgt. Allein in Hamburg legen jährlich 12 000 Seeschiffe an. Das bedeutet rund 40 000 Schiffsbewegungen pro Jahr, die exakt gesteuert und koordiniert werden müssen. Auch in Zukunft ist mit Zahlen dieser Größenordnung zu rechnen, wobei sich der Einsatz größerer Schiffe verstärken wird.

„Die ständige Weiterentwicklung und Verfügbarkeit eines leistungsfähigen Verkehrssicherungssystems ist für die Funktionsfähigkeit des Hafens entscheidend“, sagt Jens Meier, Geschäftsführer der HPA. „Mit Inbetriebnahme der Nau-

tischen Notzentrale haben wir die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs im Hamburger Hafen noch einmal erheblich erhöht, um den kommenden Anforderungen gerecht zu werden.“

### Die neue nautische Notzentrale

Mit der neuen nautischen Notzentrale verfügt der Hamburger Hafen über eine vollwertige Spiegelung der Nautischen Zentrale in Seemannshöft. In dem hoch gesicherten Gebäude stehen vier Kontrollräume für Nautiker und Lotsen zur Verfügung.

Das Rechenzentrum befindet sich in einer separaten Sicherheitszelle, die als Bauteil zertifiziert ist: Die Konstruktion ist feuerfest, staubdicht und mit Doppelböden, Brandrußerkennung und zwei Klimaanlage ausgestattet. Für das Netzwerk und Starkstrom wurden zirka 50 Kilometer Kabel verlegt.

Bei einem Stromausfall kann die Zentrale unabhängig vom städtischen Netz betrieben werden. Bei einem Notfall übernehmen Batterien kurzfristig die Energieversorgung, während das haus-eigene Dieselgetriebe anläuft.

Bei normalem Betrieb wird die Notzentrale unter anderem für Schulungen genutzt.



# LAGEBERICHT 2008 DER HAMBURG PORT AUTHORITY

## Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

Im Geschäftsjahr 2008 ist das Verkehrsaufkommen im Verantwortungsbereich der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts (im Folgenden: Hamburg Port Authority), Hamburg, trotz ungünstiger weltwirtschaftlicher Rahmenbedingungen nahezu konstant geblieben. Gleichzeitig wurde der Ausbau der Hafeninfrastruktur vorangetrieben und damit die Voraussetzung für ein künftiges Wachstum sowie einer Stabilisierung der Marktposition des Hamburger Hafens geschaffen.

Die Hamburg Port Authority zeichnete sich auch 2008 wieder durch ein kompetentes und kundenorientiertes Hafenmanagement aus. So gelang bspw. die technisch sehr anspruchsvolle Behebung des Defekts der Kattwykbrücke. Mit dem Ausbau des Finkenwerder Knotens konnte ein Engpass im zu- und ablaufenden Verkehr zu den Umschlagterminals beseitigt und der Verkehrsfluss erheblich gesteigert werden. Der erste Rammschlag für den dritten Bauabschnitt am Eurogate-Containerterminal setzte im November 2008 die Modernisierung bestehender Umschlaganlagen fort. Mit dieser Intensivierung der Flächennutzung im Hamburger Hafen verfolgt die Hamburg Port Authority weiterhin die erfolgreiche Strategie der Flächen sparenden „Hafenerweiterung nach innen“.

### 1. Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf


#### **Welthandel kühlt ab**

Im Jahr 2008 hat sich das Wachstum der Weltwirtschaft spürbar verlangsamt. Die Industrieländer befanden sich gegen Ende des Jahres 2008 in der Rezession, in den Schwellenländern kam es zu einem deutlichen Rückgang der Wachstumsraten. Deutschland verzeichnete 2008 noch ein Wachstum von 1,3 Prozent (Statistisches Bundesamt). Der Haupthandelspartner des Hamburger Hafens, die Volksrepublik China, hatte im Jahr 2008 zunächst die Schnee- und Erdbebenkatastrophen, später ein Zurückfahren der Produktion während der Olympischen Spiele und schließlich die Folgen der internationalen Finanzkrise zu verkraften. Daher fiel in China das Wirtschaftswachstum im Jahr 2008 erstmals seit fünf Jahren unter den zweistelligen Bereich, nämlich auf 9 Prozent (Nationales Statistikamt Peking). Dabei litt auch die südchinesische Exportindustrie durch mehrere Firmenpleiten unter den Folgen der Finanzkrise.

#### **Hamburger Hafen hält Umschlagniveau**

Im Jahr 2008 konnte der Hamburger Hafen seinen Gesamtumschlag mit 140,4 Mio. Tonnen nahezu konstant halten (- 6.000 Tonnen). Dabei gab der Umschlag von Stückgut um 0,8 Prozent nach, der Umschlag mit Massengut hingegen entwickelte sich mit einem Zuwachs von 1,8 Prozent positiv. Mit diesem Gesamtumschlag erreicht Hamburg einen Marktanteil von 17,0 Prozent in der Nordrange (- 0,5 Prozentpunkte), bestehend aus den Häfen Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg.

Der Hamburger Containerumschlag in TEU gab um 1,5 Prozent auf 9,74 Mio. TEU nach. Der hohe Handelsanteil mit Asien, der in den Vorjahren für überdurchschnittliche



Wachstumsraten beim Containerumschlag in Hamburg gesorgt hatte, entpuppte sich im Jahr 2008 als Nachteil, da Hamburg von der Asienschwäche stärker betroffen war als die Konkurrenzhäfen der Nordrange. Während das Fahrtgebiet Asien in Hamburg ca. 56 Prozent des Containerumschlags ausmacht, sind es in Rotterdam ca. 45 Prozent, in Antwerpen ca. 38 Prozent und in Bremerhaven ca. 25 Prozent.

In den Nordrange-Häfen Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg wurden im Jahr 2008 insgesamt 34,7 Mio. TEU umgeschlagen (+ 2,8 Prozent). In Rotterdam blieb der Containerumschlag im Berichtsjahr mit einem Zuwachs um 0,1 Prozent bzw. 10,8 Mio. TEU nahezu unverändert. Die Bremischen Häfen erzielten ein Umschlagplus von 12,6 Prozent auf 5,5 Mio. TEU. Antwerpen schlug 8,7 Mio. TEU um und konnte damit eine Steigerungsrate von 6,0 Prozent erreichen. Die Konkurrenzhäfen Antwerpen und Bremerhaven profitierten neben der anderen Fahrtgebietsstruktur auch von einem deutlichen Ausbau ihrer Containerumschlagkapazität im Jahr 2008, die den Zuwachs des Marktes aufnehmen konnte. Hamburg erreichte mit seinem Containerumschlag im Jahr 2008 einen Marktanteil in der Nordrange von 28,0 Prozent (- 1,3 Prozentpunkte).

Trotz eines leichten Rückgangs des Hamburger Handels mit Asien im Jahr 2008 (in TEU - 1,2 Prozent) verbesserte sich Asien in der Fahrtgebietsstruktur 2008 geringfügig um 0,2 Prozentpunkte auf einen Anteil von 56,4 Prozent. Ursache hierfür ist der deutliche Rückgang des Handels mit dem Fahrtgebiet Europa (- 4,2 Prozent), der zu einem Rückgang dieses Fahrtgebiets auf einen Anteil um 0,9 Prozentpunkte auf 32,3 Prozent führte. Da aus Hamburg viele aus Asien importierte Waren nach Europa weiter- und die Container danach über Hamburg zurücktransportiert werden (Transshipmentfunktion), wirkte sich der Umschlagrückgang mit Asien doppelt nachteilig im Fahrtgebiet Europa aus. Die Fahrtgebiete Afrika, Amerika und Australien / Pazifik entwickelten sich 2008 allesamt sehr positiv, allerdings bewegen sich diese Umschlagmengen auf niedrigerem Niveau als die der beiden Hauptfahrtgebiete.

#### **Hamburg Port Authority – kompetenter Dienstleister für den Hafen**

Die Hamburg Port Authority hat im Geschäftsjahr 2008 konsequent den Nachholbedarf bei der Instandhaltung der Infrastruktur und hier insbesondere bei der Hafenterrasse aufgegriffen. Daneben ist der bedarfsgerechte Ausbau des Hafens durch Kaimauerneubauten sowie die vorbereitenden Tätigkeiten zur Schaffung neuer Terminalkapazitäten vorangetrieben worden. Außerdem wurde im Rahmen der hoheitlichen Aufgaben die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs reibungslos gewährleistet. Dem transparenten und marktkonformen Angebot hafenwirtschaftlicher Dienstleistungen liegt ein gestärktes unternehmerisches Verständnis bei allen Aspekten des Hafenmanagements zugrunde.

Die Hamburg Port Authority ist kompetenter Ansprechpartner und Dienstleister für die Unternehmen im Hafen, die Reedereien und die Stadt Hamburg. Ihr Engagement gilt der Stärkung des Hafenstandortes Hamburg durch wettbewerbsfähige Anlauf- und In-

infrastrukturbedingungen zu marktgerechten Preisen. Die Hamburg Port Authority finanziert die Maßnahmen zum Ausbau und zur Instandhaltung der Infrastruktur einerseits aus Investitionszuschüssen von der Freien und Hansestadt Hamburg und andererseits im nutzerspezifischen Bereich aus Umsatzerlösen und Krediten am Kapitalmarkt. Im Jahr 2008 konnte die Hamburg Port Authority eine neue Rahmenvereinbarung über die Kaimauermieten im Hamburger Hafen mit dem Unternehmensverband Hafen Hamburg abschließen. Damit ist sichergestellt, dass die Umschlagunternehmen über marktgerechte Entgelte die kreditär finanzierten Infrastrukturkosten für Kaimauern refinanzieren. Die Mietvereinbarung verbessert für die Hamburg Port Authority die Erlössituation und trägt damit zur Sicherung der finanziellen Basis bei, damit die Hamburg Port Authority auch weiterhin mit ihrem hohen fachlichen Know-how Kaimauern und andere Infrastruktur modernster Bauart bereitstellen kann. Gleichzeitig haben die Umschlagunternehmen Planungssicherheit bei den Mietkosten.

Die hohen Verkehrsmengen, die jedes Jahr möglichst reibungslos im Hamburger Hafen umgeschlagen werden, stellen eine große Herausforderung für die Hamburg Port Authority dar. Auch das abgelaufene Geschäftsjahr war neben der Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur durch das Voranbringen strategischer Ausbauprojekte zur Erweiterung der Infrastruktur sowie durch eine stärkere Konzentration auf die Weiterentwicklung der IT Landschaft zur Unterstützung der logistischen Ablaufprozesse, insbesondere bei der Hafenbahn, geprägt. Der konsequente Ausbau der Hafeninfrastuktur ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Bewältigung der mittelfristig weiter prognostizierten Wachstumspotenziale bei den Umschlagmengen. Das besondere Wachstumspotenzial beim Containerumschlag, welches durch die gegenwärtigen Rückgänge grundsätzlich nicht infrage gestellt wird, kann nur realisiert werden, wenn die Kapazitäten der bestehenden vier Containerterminals erweitert werden. Die vorbereitenden Maßnahmen für die Schaffung moderner Strukturen für den Hafenumschlag im Bereich des Steinwerder Hafens werden durch ein Markterkundungsverfahren begleitet. Die Hamburg Port Authority beabsichtigt, diese Flächen bedarfs- und zeitgerecht vorhalten zu können, sodass heute und in den kommenden Jahren die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen. Neben der Flächenherrichtung und dem Ausbau der Terminals müssen gleichzeitig die seewärtige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens sowie die Kapazitäten von Bahn und Straße den künftig erwarteten Gütermengen angepasst werden, um neben dem Umschlag auch einen reibungslosen Zu- und Abtransport der Warenströme zu ermöglichen.

Im Berichtsjahr wurden mehrere besonders wichtige Projekte abgeschlossen bzw. weiter vorangetrieben:

Die Instandhaltung des Hafenbahnschienennetzes wurde mit höchster Priorität verfolgt. Allein im Geschäftsjahr 2008 wurden 32 800 m Gleise und 66 Weichen ausgetauscht. Damit hat die Hafenbahn der Hamburg Port Authority den vorhandenen Instandhaltungsstau aus den Jahren vor der Hamburg Port Authority-Errichtung konsequent weiter abgebaut. Nach heutiger Einschätzung wird damit gerechnet, bereits

zum Ende des Jahres 2009 die wesentlichen Rückstände beseitigt zu haben, sodass die Hafentbahn die kommenden Verkehre auf einem funktionsfähigen Netz abwickeln kann.

Der Ausbau der Kaimaueranlagen erfolgte mit unveränderter Intensität auch im Jahr 2008. Die wesentlichen Projektbausteine in diesem Bereich stellen der Ausbau des Burchardkais und des Predöhlkais, die Flächenerweiterung und der Kaimauerbau im Bereich des Containerterminals Tollerort sowie die Fortschritte bei der Umsetzung der geplanten Westerweiterung im Bereich des heutigen Petroleumhafens dar.

Mit der „Auflösung“ des Finkenwerder Knotens und der Optimierung der Verkehrssituation im Bereich der Zollzufahrt Waltershof konnte ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Straßenverkehrssituation geschaffen werden.

## 2. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Auf der Grundlage öffentlicher Zuwendungen für die Investitionen und Aufwendungen zum Erhalt und Ausbau der allgemeinen Infrastruktur und einem Betriebszuschuss für die Bewältigung laufender Aufgabenstellungen im Bereich der allgemeinen öffentlichen Daseinsvorsorge konnte die Hamburg Port Authority einen Jahresüberschuss in Höhe von 5,1 Mio. EUR erzielen. Dieser wird zur Reduzierung des Verlustvortrags verwendet.

Das Ertragsvolumen der Hamburg Port Authority beträgt im Geschäftsjahr 2008 insgesamt 297,1 Mio. EUR. Der Gesamtbetrag setzt sich aus drei wesentlichen Einnahmegruppen zusammen.

Neben den Umsatzerlösen in Höhe von 129,6 Mio. EUR tragen die Zuwendungserträge aus den öffentlichen Haushalten mit einer Summe von insgesamt 126,4 Mio. EUR erheblich zum Ertragsvolumen des abgelaufenen Geschäftsjahres bei. Darüber hinaus wurden sonstige Erträge in Höhe von 41,2 Mio. EUR erzielt. Die Umsatzerlöse werden insbesondere aus der Vermietung von Flächen, Kaimauern und sonstigen Anlagen (69,2 Mio. EUR), aus der Vereinnahmung der Entgelte aus dem Hafenbetrieb (40,5 Mio. EUR) und aus den Nutzungsentgelten für das Hafentbahnsystem (11,2 Mio. EUR) erzielt. Die Zuschusserträge gliedern sich in einen Zuwendungsbetrag von 23,0 Mio. EUR für den laufenden Betrieb und einen Zuwendungsertrag für Einzelmaßnahmen in Höhe von 103,4 Mio. EUR. Der Zuwendungsbetrag für Einzelmaßnahmen enthält Ertragspositionen für nicht aktivierungsfähige Investitionen, die im Einzelnen unter den betrieblichen Aufwendungen aufgeführt werden.

Die sonstigen Erträge setzen sich im Wesentlichen aus Erträgen aus der Auflösung des Sonderpostens (20,2 Mio. EUR), aktivierten Eigenleistungen (8,9 Mio. EUR), periodenfremden Erträgen aus Nachberechnungen für Flächen und Kaimauern (5,2 Mio. EUR) sowie Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (1,3 Mio. EUR) zusammen. Den Einnahmen stehen betriebliche Aufwendungen von insgesamt

279,5 Mio. EUR gegenüber. Das Aufwandsvolumen wird ungefähr zur Hälfte durch bezogene Leistungen und bezogene Waren verursacht, die für die lfd. Instandhaltung der Infrastruktur, dem Ausbau der hoheitlich gewidmeten Anlagen im Bereich der öffentlichen Straßen und dem öffentlichen Hochwasserschutz und dem Betrieb der Infrastrukturanlagen benötigt werden. Mit einem Gesamtwert von 130,5 Mio. EUR werden diese Leistungen unter der Position Materialaufwand erfasst. Die Aufwendungen für das Personal der Hamburg Port Authority belaufen sich auf 89,0 Mio. EUR und entsprechen damit nahezu dem Vorjahreswert. Des Weiteren wurden Abschreibungen in Höhe von 30,6 Mio. EUR und sonstige betriebliche Aufwendungen in Höhe von 29,3 Mio. EUR aufwandswirksam gebucht. Letztere setzen sich insbesondere aus Mieten, IT-Betriebskosten, Marketing und Beratungskosten zusammen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden betriebliche Aufwendungen der Hamburg Port Authority mit einer Summe von rd. 126,4 Mio. EUR direkt aus dem Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg über Zuwendungsbescheide bezuschusst. Die Bezuschussung erfolgte für die Instandhaltung der allgemeinen Infrastruktur sowie für den Ausbau der hoheitlich gewidmeten Infrastrukturanlagen. Im Geschäftsjahr 2008 wurden in diesem Zusammenhang für die Wasserstraßeninstandhaltung inklusive der Deponierung des Baggergutes rund 76,6 Mio. EUR aufgewendet. Für den Erhalt und den Ausbau der öffentlichen Straßeninfrastruktur fielen 29,5 Mio. EUR, für die Instandsetzung und den Betrieb der Hafenbahn 18,4 Mio. EUR an.


Die Bewirtschaftung der nutzerspezifischen Infrastruktur erfolgt ohne Zuschüsse aus dem Haushalt. Die Finanzierungsbedarfe können über die Mieteinnahmen, insbesondere für die Fläche, und über Kreditaufnahmen für weitere Ausbauten selbstständig gedeckt werden. Die Inanspruchnahme von Kapitalmarktkrediten führt bei der Hamburg Port Authority zu Zinsaufwendungen, durch die im abgelaufenen Geschäftsjahr ein negatives Zinsergebnis von 5,6 Mio. EUR erzielt wurde.

Unter der Position sonstige Steuern werden im Wesentlichen die Grundsteueraufwendungen in Höhe von 6,9 Mio. EUR erfasst. Dieser Betrag enthält noch einen erheblichen Schätzanteil, da die endgültigen Bescheide noch nicht vorliegen.

Das ausgeglichene Planergebnis wurde um 5,1 Mio. EUR übertroffen, sodass die Hamburg Port Authority zum Jahresabschluss 2008 ein positives Ergebnis ausweisen kann. Die positive Planabweichung konnte insbesondere durch die gute Umsatzerlösentwicklung erzielt werden. Trotz steigender Zusatzbelastungen konnte unter Berücksichtigung der Zuwendungserträge das positive Ergebnis erzielt werden.

Das ausgewiesene Gesamtergebnis der Hamburg Port Authority setzt sich aus dem positiven Ergebnis aus dem nutzerspezifischen Bereich und einem negativen Ergebnis aus dem Bereich der allgemeinen Daseinsvorsorge zusammen.





Mit einem Plus von 21,2 Mio. EUR wird das nutzerspezifische Ergebnis im Umsatzerlösbereich im Wesentlichen durch die Flächen- und Kaimauermieten getragen. Diesen stehen die Abschreibungen, Zinsen, Grundsteuern sowie die Instandhaltungs- und Betriebsaufwendungen gegenüber. Im allgemeinen Infrastrukturbereich konnten die eigenen Umsatzerlöse für die allgemeine Infrastruktur und der Betriebszuschuss der Freien und Hansestadt Hamburg in Höhe von 23,0 Mio. EUR die entstehenden Kosten nicht decken. Aus diesem Grund musste der Überschuss aus dem nutzerspezifischen Bereich für den Ausgleich des Negativsaldos herangezogen werden.

Die Bilanzsumme der Hamburg Port Authority hat sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert und beträgt rd. 1.188 Mio. EUR. Die Bilanzsumme setzt sich zu 85 % aus Anlagevermögen und 15 % aus Umlaufvermögen zusammen. Der Anteil des Anlagevermögens hat sich gegenüber dem Vorjahr um 4 Prozentpunkte erhöht. Hieraus wird deutlich, dass die Hamburg Port Authority das Ausbau- und Modernisierungsprogramm der Hafeninfrastuktur nachhaltig fortsetzt.

Die Investitionsschwerpunkte im Jahr 2008 lagen im Neubau und weiteren Ausbau der Kaimaueranlagen, in den 27,8 Mio. EUR sowie in der Modernisierung und Ersatzinvestition der Hafenbahnanlagen, für die 27,4 Mio. EUR aufgewendet wurden.

Am 1. März 2008 wurde der Kamerunkai fertiggestellt und übergeben. Die Kaimaueranlagen am Burchardkai 3 und 4 und dem Predöhlkai 3 sowie der Ausbau am Containerterminal Tollerort Liegeplatz 5 befanden sich zum 31. Dezember 2008 weiterhin im Bau.

Die Ausbauinvestitionen für die öffentlichen Straßen und den öffentlichen Hochwasserschutz werden nicht im Hamburg Port Authority-Anlagevermögen abgebildet, da sich diese Vermögensgegenstände im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befinden. Für den Ausbau des Straßennetzes wurden 18,2 Mio. EUR und für den Ausbau des öffentlichen Hochwasserschutzes 1,8 Mio. EUR investiert.

Auf der Passivseite beträgt das ausschließlich durch die Einlage des Anlagevermögens generierte Eigenkapital insgesamt 570,3 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote liegt demnach bei 48 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich das Eigenkapital um 16 Mio. EUR erhöht. Der Anstieg ist auf das positive Jahresergebnis sowie die Einlage von Erstattungsansprüchen der FHH aus weiteren Grundstückskäufen (1,8 Mio. EUR) zurückzuführen.

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 18,0 Mio. EUR auf insgesamt 242,7 Mio. EUR. Diesem Wert stehen entsprechende Buchwerte der allgemeinen Infrastruktur im Anlagevermögen gegenüber. Die Summe aus Eigenkapital und Sonderposten führt zu einer Eigenfinanzierungsquote des Anlagevermögens von 81 %.

Die Zuführungen zur Pensionsrückstellung im Geschäftsjahr 2008 betragen 5,1 Mio. EUR. Dem Zuführungsbetrag stehen Erstattungen aus fortgeschriebenen Ausgleichsansprüchen gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg in Höhe von 1,2 Mio. EUR gegenüber. Der Forderungsanspruch basiert auf der im Errichtungsgesetz festgelegten Zusage der Freien und Hansestadt Hamburg, die vor der Errichtung der Hamburg Port Authority entstandenen Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Mitarbeitern zu übernehmen.

### 3. Mitarbeiter

Die Hamburg Port Authority hat im Jahr 2008 eine interne Umorganisation bewältigt, um noch effizienter und kompetenter auf die unternehmerischen Herausforderungen der Zukunft reagieren zu können.

Der Prozess des Wandels zu einem nach unternehmerischen Aspekten agierenden multifunktionalen Dienstleister für den Hamburger Hafen wurde mit der Organisationsuntersuchung „HPA 2010“ fortgesetzt. Gemeinsam mit einem Beratungsunternehmen haben sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser zusätzlichen Herausforderung gestellt. Nach Abschluss der Analysephase startete im Herbst 2008 die Erarbeitung einer Sollkonzeption.

In der neuen Organisation wurde die Trennung von Projektaufgaben und Regelgeschäft vorgenommen. Es gibt nunmehr eine klare Zuordnung von Aufgabe und Verantwortung. Schnittstellen wurden minimiert und die klare Verantwortlichkeit von Projektleitern gestärkt.

Parallel zur strukturellen und organisatorischen Weiterentwicklung der Hamburg Port Authority setzte sich der Generationswechsel bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern fort. Rund 80 der etwa 120 Personalrekrutierungen im Laufe des Berichtsjahrs waren fluktuationsbedingt. Die übrigen 40 erfolgten überwiegend für Arbeiten zum Erhalt und der Weiterentwicklung der Hafeninfrastruktur. Im Durchschnitt waren 1 677 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Hamburg Port Authority tätig. Um die zeitgerechte Bearbeitung der vielfältigen und umfangreichen Infrastrukturprojekte zu gewährleisten und das Instandhaltungsmanagement weiter zu optimieren, hat der Aufsichtsrat für das Jahr 2009 zusätzliche Personalverstärkungen beschlossen. Der enger werdende Arbeitsmarkt erschwert die Suche nach qualifizierten Fachkräften. Dies gilt beispielsweise für Experten mit fundierter Berufserfahrung in der Planung und Durchführung hafenbezogener Großprojekte, im Eisenbahnbetrieb, in der Finanzbuchhaltung sowie in speziellen ingenieurwissenschaftlichen Feldern der Fachrichtungen Elektro-, IT-, Nachrichtentechnik, des Schiffs- und des Maschinenbaus. Vor diesem Hintergrund ist es der Hamburg Port Authority im Jahr 2008 nicht in vollem Umfang gelungen, alle Vakanzen zeitnah zu besetzen. Die sich abzeichnenden Veränderungen am Arbeitsmarkt können für die Personalrekrutierung positive Auswirkungen haben.

## 4. Risikobericht

Das Risiko-/Chancen-Managementsystem (RCM) dient der Hamburg Port Authority als Instrument der Unternehmenssteuerung. Es bezieht Chancenaspekte ein und identifiziert, analysiert, bewertet, steuert und kommuniziert sämtliche im Sinne des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) relevanten Risiken, die sich aus den Geschäftsprozessen und Leistungen der einzelnen Bereiche ergeben können.

Das RCM integriert die unterschiedlichen Verfahren und Systeme, die bei der Hamburg Port Authority zur Überwachung von Risiken zur Anwendung kommen. Ziele des RCM sind das frühzeitige Erkennen von risikobehafteten Entwicklungen und Geschäften, Unrichtigkeiten der Rechnungslegung oder Verstößen gegen gesetzliche Vorschriften.

Der bewusste Umgang mit diesen Entwicklungen gewährleistet, dass die Geschäftsführung der Hamburg Port Authority rechtzeitig und in geeigneter Form reagieren und bestandsgefährdende Risiken ebenso vermeiden kann, wie sonstige Risiken mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Das Risikoportfolio der Hamburg Port Authority setzt sich aus verschiedenen Einzelrisiken zusammen, die sich in den Risikogruppen Marktentwicklungsrisiken, Finanzierungsrisiken, technische Risiken, Personalrisiken und naturbedingte Risiken zusammenfassen lassen.

### **Marktentwicklungsrisiken**

Im Wirtschaftsjahr 2008 kam es im zweiten Halbjahr zu einem Einbruch im internationalen Handel, der Seehandel und Hafenumschlag beeinträchtigt. Seriöse Prognosen für die Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen sind derzeit aufgrund der unsicheren Datenlage nicht möglich.

Nach Ende des aktuellen konjunkturellen Schocks ist allerdings davon auszugehen, dass die Wachstumsraten in den sich entwickelnden Volkswirtschaften Ostasiens und Osteuropas dauerhaft höher liegen werden als in den entwickelten Volkswirtschaften Mitteleuropas. Die starke Nachfrage nach Umschlags- und Verkehrsleistungen im Hamburger Hafen resultiert wesentlich aus dem Warenaustausch Ostasiens und Osteuropas. Der Bedarf eines weiteren Ausbaus der Hamburger Hafeninfrastruktur besteht daher weiterhin.

### **Finanzierungsrisiken**

Die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg hat beschlossen, der Hamburg Port Authority ab dem Jahr 2009 nahezu keine Zuwendungsmittel mehr aus dem Haushalt auszahlend. Stattdessen wird ein Abrufbetrag in Höhe von rd. 1 Mrd. EUR für die nächsten vier Jahre zur Verfügung gestellt, um die Ausbauaktivitäten der Ge-

sellschaft sicherzustellen. Nach dem Verbrauch des Abrufbetrags soll die Finanzierung der Investitionen weiter über den Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg sichergestellt werden. Die Zuwendungsfinanzierung für den laufenden Betrieb wird vollständig eingestellt, sodass die Hamburg Port Authority für die kommenden Jahre mit erheblichen Verlusten rechnen muss.

Die sich abzeichnende Verlusstsituation führt zu der Notwendigkeit, ein Maßnahmenpaket zu schnüren, welches in den kommenden Jahren sicherstellt, dass die negativen Ergebnisse aufgefangen werden können und die Hamburg Port Authority ihre Aufwendungen durch entsprechende Einnahmen abdecken kann. Das Maßnahmenpaket wird insbesondere die konsequente Umsetzung des Bestellerprinzips und die weitere Etablierung eines betriebswirtschaftlichen Steuerungssystems enthalten.

Finanzierungsrisiken (z. B. Zinsänderungsrisiken) werden mittels üblicher Instrumente (Finanzderivate) mit dem Ziel niedriger und planbarer Finanzierungskosten gesteuert.


### **Technische Risiken**

Die technischen Risiken liegen insbesondere im Bereich der zeitgerechten Sicherstellung der Verfügbarkeit vorhandener Infrastrukturanlagen und im Bereitstellen neuer Infrastrukturanlagen, die für die künftig steigenden Verkehrszahlen erforderlich sein werden.

Durch die zweistelligen Zuwachsraten im Containerumschlag in den letzten Jahren wurden die vorhandenen Infrastrukturanlagen erheblich belastet. Die Ende des Jahres 2008 eingetretene Abschwächung der Marktentwicklung bietet dem Hamburger Hafen die Chance, nunmehr die erforderlichen Ausbau- und Ertüchtigungsaktivitäten in den kommenden Monaten bedarfs- und zeitgerecht abwickeln zu können. Sowohl die Ausbauaktivitäten der Terminalbetreiber als auch die Aktivitäten der Hamburg Port Authority werden daher im Jahr 2009 fortgeführt. Vor dem Hintergrund, dass derzeit keine seriösen Prognosen für die kommenden Jahre möglich sind, wird mit großer Aufmerksamkeit die tatsächliche Bedarfssituation in den nächsten Monaten permanent kritisch überprüft und mit der aktuellen Ausbauplanung verprobt.

Die rückläufige Marktentwicklung führt zu einer Veränderung der eingesetzten Flottenstruktur hin zu größeren, kostengünstigen Schiffstypen. Diese forcierte Entwicklung, die tendenziell ohnehin erwartet wurde, verstärkt die Dringlichkeit, eine weitere Fahrrienenanpassung durchzuführen. Genauso wichtig wird es sein, sowohl in der Supra- als auch in der Infrastruktur entsprechende technische Lösungen zu entwickeln, um die erwarteten Schiffgrößen effizient abfertigen zu können.

Aufgrund der Kampfmittelverordnung vom 13. Dezember 2005 hat die Hamburg Port Authority als Eigentümerin von sogenannten Verdachtsflächen 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. Zukünftig wird somit die Hamburg Port Authority für beantragte und genehmigte bauliche Maßnahmen die entstehenden Sondierungskosten übernehmen müssen, da laut Errichtungsgesetz eine Übernahme durch die Freie und Hansestadt Hamburg nicht erfolgen wird. Die genaue Bezifferung der auf die Hamburg Port Authority zukommenden finanziellen Belastungen sind nicht kalkulierbar, da sie in unmittelbarer Abhängigkeit mit beantragten und genehmigten Baumaßnahmen und der Beschaffenheit der jeweiligen Flächen stehen.

Die Streckenplanung von neuen Schienen- und Straßenverbindungen auf der begrenzten und teilweise in enger Nachbarschaft zum Hamburger Stadtgebiet stehenden Hafentflächen sind äußerst anspruchsvolle Aufgaben. Nur sehr komplexe Lösungsansätze im technischen und wirtschaftlichen Sinne ermöglichen hier die erfolgreiche Realisierung der anstehenden Projekte.

#### **Personalrisiken**

Die Hamburg Port Authority befindet sich nach der internen Umstrukturierung und der Veränderung der finanziellen Rahmenbedingungen auf einem vollständig neuen Entwicklungspfad ihrer jungen Geschichte. Die dynamischen Veränderungen bei einer gleichzeitigen Erhöhung der Leistungsanforderungen im Zusammenhang mit dem Betrieb, der Instandhaltung und dem Ausbau des Hamburger Hafens führen zu ganz erheblichen Zusatzbelastungen für die Organisation und für jeden einzelnen Mitarbeiter. Der Erfolg dieses Prozesses wird maßgeblich davon abhängen, ob es gelingen wird, die vorhandenen Mitarbeiter effizient in die neue Organisationsstruktur zu überführen und die neue Führungskultur umfassend zu etablieren. Des Weiteren wird die zeit- und bedarfsgerechte Rekrutierung von neuen Mitarbeitern, insbesondere bei der Bewältigung der anstehenden Projektaufgaben, ganz erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung der Hamburg Port Authority haben.

#### **Naturbedingte Risiken**

Der Hamburger Hafen ist in hohem Maße von der dauerhaften Sicherung der seeschifftiefen Zufahrt abhängig. Dabei spielen insbesondere der Erhalt der heutigen Wassertiefen und die geplante Fahrrinnenanpassung, die eine tideabhängige Fahrt mit Tiefgängen von bis zu 14,5 Meter ermöglicht, eine entscheidende Rolle. Die Hamburg Port Authority führt heute regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen zum Erhalt der Wassertiefen durch. Um das Sedimentationsverhalten des Elbstromes zukünftig zu optimieren, entwickelt die Hamburg Port Authority derzeit in Zusammenarbeit mit den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie der zuständigen Bundeswasserstraßenverwaltung langfristige Tide-Elbe-Management-Konzepte. Diese sind eine notwendige Voraussetzung für den Erhalt der Wassertiefen in Hamburg und der seeseitigen Zufahrt.

Das mit den Nachbarländern bis Ende 2007 vereinbarte Kontingent zur Baggergutumlagerung in die Nordsee ist über eine Nachfolgeregelung zwischenzeitlich bis 2011 verlängert. Die Verlängerungszusage wurde nur unter der Bedingung möglich, dass zusätzliche ökologische Rahmenbedingungen akzeptiert wurden, die bisher auch eingehalten werden konnten. Gegenwärtig liegen erste Monitoringergebnisse vor, die eine kritische Tendenz aufweisen und demzufolge intensiv analysiert und in Bezug auf die bestehende Genehmigungslage bewertet werden.

Um die benötigte Wassertiefe im Hamburger Hafen sicherzustellen, wird es auch in den nächsten Jahren erforderlich sein, Baggergutmengen in die Nordsee zu verbringen. Die angestrebte Umsetzung eines Tide-Elbe-Management-Konzeptes, welches insbesondere grundlegende strombauliche Maßnahmen für die Regulierung des Tideverhaltens und der damit verbundenen Sedimentierung vorsieht, wird erst mittel- bis langfristig zu ersten spürbaren Erfolgen führen. Grundsätzlich besteht weiterhin die komplexe Aufgabe, die uneingeschränkte Betriebsfähigkeit des Hamburger Hafens sicherstellen zu können.


Seit dem Geschäftsjahr 2006 hat die Hamburg Port Authority eine Rückstellung zur Beseitigung von Altlasten für das ehemalige Gelände der Hamburger Aluminiumwerke eingestellt. Über den Umfang der Bodenverunreinigungen liegen zum Zeitpunkt der Jahresabschlusserstellung keine gesicherten Erkenntnisse vor. Der eingestellte Betrag in Höhe von 5 Mio. EUR bleibt bis auf Weiteres bestehen.

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

### 5. Prognosebericht

Die Hamburg Port Authority bewegt sich in einem Wirtschaftsumfeld mit gedämpften, aber mittel- und langfristig weiterhin positiven Zukunftsperspektiven. Prognosen gehen für das Jahr 2009 von einer Wachstumsdelle bei der Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels aus, die nicht spurlos am Hamburger Hafen vorbeigehen wird. Nach Expertenmeinungen ist aber Ende 2009 oder Anfang 2010 mit einer Erholung zu rechnen.

So erwartet das Hamburgische WeltWirtschaftsinstitut (HWWI), dass sich die weltwirtschaftliche Expansion zunächst abschwächt, im Verlauf des Jahres 2009 aber wieder stabilisiert, sodass der Welthandel 2009 insgesamt das Niveau von 2008 hält. Das Wachstum Chinas wird sich 2009 nochmals etwas verlangsamen, nach Einschätzung des HWWI allerdings immer noch 7,5 Prozent betragen. Mittelfristig, nach Überwindung der Wirtschaftsschwäche, werden sich auch Hamburgs geografische Lage und die ausgeprägten Handelsbeziehungen zu den Wachstumsmärkten Asien und Osteuropa wieder als besonderer Vorteil darstellen.



Nach Ende der aktuellen durch die internationale Finanzkrise ausgelösten Schwäche-  
phase wird wieder von einem dauerhaften Wachstum im Seegüterumschlag ausge-  
gangen.

Im Wettbewerb mit den Konkurrenzhäfen der Nordrange muss der Hamburger Hafen  
für die insbesondere auf der Asienfahrt immer größeren Containerschiffe die seewär-  
tigen Zufahrtsbedingungen, die landseitige Anbindung sowie die Umschlagkapazitäten  
bedarfsgerecht ausbauen.

Im Bereich Umschlag steht für die Hamburg Port Authority derzeit der Ausbau der  
Kapazitäten an den bestehenden vier Containerterminals im Zentrum ihrer Aktivitäten.  
Parallel dazu werden die Vorbereitungen für das große Ausbauprojekt Central-Ter-  
minal Steinwerder vorangetrieben. Um die seewärtige Erreichbarkeit des Hamburger  
Hafens an die Anforderungen der modernen Containerschiffahrt anzupassen, wird  
das Planfeststellungsverfahren zur Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außen-  
elbe im Jahr 2009 mit Hochdruck fortgesetzt.

Im Jahr 2009 werden neben den aktuellen Großprojekten weitere Projekte im Rahmen  
einer stetigen Weiterentwicklung der Hafeninfrastuktur begonnen. Zu nennen sind  
hier insbesondere größere Projekte, wie der Neubau der Waltershofer Brücken, Er-  
neuerung der Rugenberger Schleuse, die Norderweiterung Container Terminal Alten-  
werder, der Neubau der Rethenbrücke, der Baubeginn der Niederfelder- und Müggen-  
burger Durchfahrt, die Grundinstandsetzung der Bahnanlagen Hohe Schaar, weitere  
Ersatzinvestitionen der Hafentram, Ausbau der Böschung am mittleren Reiherstieg  
sowie die Einbeziehung des Spadenlander Busches/Kreetsand im Rahmen des Pro-  
jektes Tideelbe.

Die Hamburg Port Authority ist für die Herausforderungen der kommenden Jahre gut  
aufgestellt. Insbesondere die Umsetzung und Verstetigung der neuen Organisations-  
struktur, die sich abzeichnende veränderte finanzielle Verknüpfung mit den öffentlichen  
Haushaltsregularien und die damit verbundene Steigerung der Flexibilität sowie die  
betriebswirtschaftliche Ausrichtung der Hamburg Port Authority in ihrer Rolle als kom-  
petenter und dienstleistungsorientierter Partner der Hafenwirtschaft und der Freien  
und Hansestadt Hamburg werden einen großen Beitrag dazu leisten, die Entwicklung  
des Hamburger Hafens nachhaltig sicherzustellen und zu fördern.

## 6. Nachtragsbericht

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

Hamburg, 14. März 2009

Jens Meier  
Geschäftsführer



# HAMBURG PORT AUTHORITY

Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

## GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG FÜR 2008





	EUR	EUR	2007 EUR
1. Umsatzerlöse	129.647.729,79		114.485.840,39
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	8.866.539,25		4.539.460,59
3. Sonstige betriebliche Erträge	158.609.000,95		263.691.072,28
	<b>297.123.269,99</b>		<b>382.716.373,26</b>
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	11.409.599,86		10.552.920,42
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	119.089.127,32		87.901.319,18
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	69.210.395,40		67.542.856,14
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	19.783.709,81		20.796.883,10
davon für Altersversorgung: EUR 7.404.090,98 (Vj. EUR 8.703.175,60)			
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	30.645.433,72		28.092.619,94
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	29.334.339,77		152.415.291,48
	<b>279.472.605,88</b>		<b>367.301.890,26</b>
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	361.098,71		362.120,04
davon von der Freien und Hansestadt Hamburg: EUR 324.850,61 (Vj. EUR 209.869,87)			
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.936.367,74		5.763.542,29
		- 5.575.269,03	- 5.401.422,25
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		12.075.395,08	10.013.060,75
11. Sonstige Steuern		6.949.895,19	9.909.455,44
<b>12. Jahresüberschuss</b>		<b>5.125.499,89</b>	<b>103.605,31</b>

# HAMBURG PORT AUTHORITY

Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

## BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2008

AKTIVA			31.12.2007
	EUR	EUR	EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>			
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>			
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.962.985,06		2.034.307,07
2. Geleistete Anzahlungen	7.484.444,77		4.063.032,62
		9.447.429,83	6.097.339,69
<b>II. Sachanlagen</b>			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	686.599.484,73		678.492.246,10
2. Technische Anlagen und Maschinen	235.610.892,34		207.406.248,12
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.049.098,06		12.337.810,11
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	74.659.599,20		61.619.911,74
		1.010.919.074,33	959.856.216,07
<b>III. Finanzanlagen</b>			
Beteiligungen		13.543,00	13.543,00
		1.020.380.047,16	965.967.098,76
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
<b>I. Vorräte</b>			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		3.194.869,59	2.757.158,93
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.109.708,22		5.269.181,52
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	150.740.962,66		212.900.162,68
3. Sonstige Vermögensgegenstände	5.767.124,45		4.427.625,57
		164.617.795,33	222.596.969,77
<b>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>		40.144,36	6.551.266,33
		167.852.809,28	231.905.395,03
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		57.287,19	634,00
		<b>1.188.290.143,63</b>	<b>1.197.873.127,79</b>

PASSIVA			31.12.2007
	EUR	EUR	EUR
<b>A. Eigenkapital</b>			
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>		150.000.000,00	150.000.000,00
<b>II. Kapitalrücklage</b>		423.907.512,82	422.072.512,82
<b>III. Verlustvortrag</b>		- 8.694.876,55	- 8.798.481,86
<b>IV. Jahresüberschuss</b>		5.125.499,89	103.605,31
		570.338.136,16	563.377.636,27
<b>B. Sonderposten aus Investitionszuschüssen</b>		242.653.874,40	224.630.469,64
<b>C. Rückstellungen</b>			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	89.921.688,59		83.187.977,59
2. Steuerrückstellungen	17.489.000,00		16.564.000,00
3. Sonstige Rückstellungen	51.484.005,80		42.097.608,50
		158.894.694,39	141.849.586,09
<b>D. Verbindlichkeiten</b>			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	142.611.791,65		133.743.874,98
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.793.208,49		20.204.083,81
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	2.864.882,17		938.098,30
4. Sonstige Verbindlichkeiten	49.355.062,10		108.457.432,80
		210.624.944,41	263.343.489,89
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		5.778.494,27	4.671.945,90
		<b>1.188.290.143,63</b>	<b>1.197.873.127,79</b>

# HAMBURG PORT AUTHORITY

Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

## ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS 2008

	Anschaffungs- und Herstellungskosten			
	01.01.2008 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte, sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.334.151,07	501.620,15	1.416,13	219.130,10
2. Geleistete Anzahlungen	4.063.032,62	3.640.542,25	0,00	- 219.130,10
	7.397.183,69	4.142.162,40	1.416,13	0,00
<b>II. Sachanlagen</b>				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	686.364.785,10	10.959.316,66	768.381,10	1.065.407,07
2. Technische Anlagen und Maschinen	255.343.292,91	25.579.216,05	420.571,70	26.318.717,23
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18.763.710,86	4.577.088,99	226.879,74	184.488,93
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	61.619.911,74	40.608.300,69	0,00	- 27.568.613,23
	1.022.091.700,61	81.723.922,39	1.415.832,54	0,00
<b>III. Finanzanlagen</b>				
Beteiligungen	13.543,00	0,00	0,00	0,00
	<b>1.029.502.427,30</b>	<b>85.866.084,79</b>	<b>1.417.248,67</b>	<b>0,00</b>

31.12.2008 EUR	Kumulierte Abschreibungen			31.12.2008 EUR	Buchwerte	
	01.01.2008 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR		31.12.2008 EUR	31.12.2007 EUR
4.053.485,19	1.299.844,00	790.991,13	335,00	2.090.500,13	1.962.985,06	2.034.307,07
7.484.444,77	0,00	0,00	0,00	0,00	7.484.444,77	4.063.032,62
11.537.929,96	1.299.844,00	790.991,13	335,00	2.090.500,13	9.447.429,83	6.097.339,69
697.621.127,73	7.872.539,00	3.374.473,00	225.369,00	11.021.643,00	686.599.484,73	678.492.246,10
306.820.654,49	47.937.044,79	23.478.542,36	205.825,00	71.209.762,15	235.610.892,34	207.406.248,12
23.298.409,04	6.425.900,75	3.001.427,23	178.017,00	9.249.310,98	14.049.098,06	12.337.810,11
74.659.599,20	0,00	0,00	0,00	0,00	74.659.599,20	61.619.911,74
1.102.399.790,46	62.235.484,54	29.854.442,59	609.211,00	91.480.716,13	1.010.919.074,33	959.856.216,07
13.543,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13.543,00	13.543,00
<b>1.113.951.263,42</b>	<b>63.535.328,54</b>	<b>30.645.433,72</b>	<b>609.546,00</b>	<b>93.571.216,26</b>	<b>1.020.380.047,16</b>	<b>965.967.098,76</b>

# HAMBURG PORT AUTHORITY

Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

## ANHANG

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2008  
bis zum 31. Dezember 2008

### 1. Allgemeine Angaben

Die Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts (Hamburg Port Authority AöR), Hamburg, wurde mit Wirkung zum 1. Oktober 2005 errichtet.

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2008 bis 31. Dezember 2008 wurde gemäß § 13 Abs. 2 des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority (HPAG) aufgestellt. Die Aufstellung erfolgte nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) für große Kapitalgesellschaften und unter Anwendung der handelsrechtlichen Vorschriften.

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

Das Geschäftsjahr der Hamburg Port Authority AöR entspricht dem Kalenderjahr.

### 2. Grundsätze der Bilanzierung

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

Erworbene **immaterielle Vermögensgegenstände** sind zu Anschaffungskosten erfasst und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend linear abgeschrieben worden.

Das **Sachanlagevermögen** wird grundsätzlich zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, und sofern es der Abnutzung unterliegt, vermindert um planmäßige, der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer entsprechende Abschreibungen, angesetzt.

Geringwertige Anlagegüter bis zu einem Netto-Einzelwert von 150,00 EUR (bis zum 31. Dezember 2007 410,00 EUR), sind im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben bzw. als Aufwand erfasst worden; ihr sofortiger Abgang wurde unterstellt. Für Anlagegüter mit einem Netto-Einzelwert von mehr als 150,00 EUR bis 1.000,00 EUR, die nach dem 31. Dezember 2007 angeschafft worden sind, wurde der jährlich steuerlich zu bildende Sammelposten aus Vereinfachungsgründen in die Handelsbilanz übernommen. Von den jährlichen Sammelposten, deren Höhe insgesamt von untergeordneter Bedeutung ist, werden entsprechend den steuerlichen Vorschriften pauschalierend jeweils 20 Prozent p. a. im Jahr, für dessen Zugänge er gebildet wurde, und den vier darauf folgenden Jahren abgeschrieben. Die Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens werden im Übrigen zeitanteilig vorgenommen.

In die Herstellungskosten sind Fremdkapitalzinsen i. H. von 1.188 TEUR (Vorjahr 1.012 TEUR) gemäß § 255 Abs. 3 Satz 2 HGB einbezogen worden.

Grundstücke bzw. 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 1,00 EUR angesetzt, da hier sowohl das Ertragswert- als auch das Vergleichswertverfahren nicht zur Anwendung gebracht werden kann.

**Finanzanlagen** werden zu Anschaffungskosten bewertet.

**Vorräte** sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten bzw. zu niedrigeren Tageswerten (Niederstwert) angesetzt.

**Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände** sind zum Nennwert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet worden.

**Pensionsrückstellungen** werden nach der Teilwertmethode gemäß § 6a EStG mit dem Rechnungszinsfuß von 6 % bewertet. Die Sterbetafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck wurden berücksichtigt.

**Steuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen** sind in Höhe des Betrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

**Verbindlichkeiten** sind zum Rückzahlungsbetrag bilanziert.

### 3. Erläuterungen zur Bilanz

#### Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im nachfolgenden Anlagenspiegel dargestellt.

Übersicht zur Entwicklung des Anlagevermögens	31.12.2008	31.12.2007	Abweichung	
			in TEUR	in %
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände:</b> Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.963	2.034	- 71	- 3,5
Geleistete Anzahlungen	7.484	4.063	3.421	84,2
<b>Sachanlagen:</b>				
Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	686.599	678.492	8.107	1,2
Technische Anlagen und Maschinen	235.611	207.406	28.205	13,6
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausrüstung	14.049	12.338	1.711	13,9
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	74.660	61.620	13.040	21,2
<b>Finanzanlagen:</b>	14	14	0	0,0
<b>Summe</b>	<b>1.020.380</b>	<b>965.967</b>	<b>54.413</b>	<b>5,6</b>

Die Schwerpunkte der Investitionen lagen im Ausbau der Hafenterrasse (27.367 TEUR), im Neubau von Kaimauern (im Wesentlichen Europakai Liegeplatz 5 mit 10.569 TEUR, Burchardkai Liegeplatz 2 mit 8.230 TEUR sowie Predöhlkai Liegeplatz 3 mit 5.642 TEUR), in der Bodensondierung für Kampfmittel 7.098 TEUR, der Beschaffung von Wasserfahrzeugen (2.591 TEUR) sowie der Einrichtung der neuen Nautischen Notzentrale (1.626 TEUR).

#### Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Nähere Angaben zur Fristigkeit der Forderungen und der sonstigen Vermögensgegenstände ergeben sich aus der folgenden Übersicht:

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	31.12.2008	31.12.2007	Davon Restlaufzeit >1 Jahr	
			31.12.2008	31.12.2007
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.110	5.269	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	150.741	212.900	82.093	140.741
Sonstige Vermögensgegenstände	5.767	4.428	77	61
<b>Summe</b>	<b>164.618</b>	<b>222.597</b>	<b>82.170</b>	<b>140.802</b>

Die Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg in Höhe von insgesamt 150.741 TEUR beinhalten im Wesentlichen noch nicht ausgezahlte Zuwendungen (9.950 TEUR) sowie Erstattungsansprüche für Personalaufwendungen, wie bspw. Pensionen (72.412 TEUR), Guthaben bei der Kasse Hamburg (51.226 TEUR) und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (4.638 TEUR).



## Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital in Höhe von 150.000 TEUR entspricht dem Grundkapital i. S. d. HPAG.

Die Erhöhung der Kapitalrücklage resultiert aus der Einlage von Forderungen der FHH gegen die Hamburg Port Authority AöR in Höhe von insgesamt 1.835 TEUR, die im Zusammenhang mit dem Erwerb von zwei Grundstücken stehen. Die Kaufpreise für die Grundstücke, die von der Hamburg Port Authority AöR schuldrechtlich erworben wurden, wurden von der FHH beglichen und die daraus resultierenden Erstattungsansprüche in die Kapitalrücklage eingelegt.

## Sonderposten für Investitionszuschüsse

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen entspricht in seiner Höhe den Restbuchwerten der allgemeinen Infrastruktur. Für die allgemeine Infrastruktur erhält die Hamburg Port Authority AöR Zuschüsse der Freien und Hansestadt Hamburg, die in den Sonderposten eingestellt werden. Die Auflösung des Sonderpostens erfolgt ratierlich i. H. der jeweiligen Abschreibungsbeträge.

## Rückstellungen

Die Rückstellungen betreffen im Wesentlichen:

<b>Übersicht zu Rückstellungen</b>	31.12.2008	31.12.2007
Rückstellungen Pensionen	89.922	83.188
Rückstellungen für Steuern	17.489	16.564
Rückstellungen für Personalbereich	13.934	13.894
Andere sonstige Rückstellungen*)	37.550	28.204
<b>Summe Rückstellungen</b>	<b>158.895</b>	<b>141.850</b>
Davon*):		
Kampfmittelräumung	7.098	0
Verlagerungskosten Hafenerweiterung	5.250	6.000
Ausstehende Lieferantenrechnungen	5.162	5.807
Risikovorsorge Hamburger Aluminium Werke	5.000	5.000
Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen	4.638	4.638
Umlagerung Petroleumhafen	3.050	3.050
Mehrverkehrsrabatt	2.000	1.600
Unterlassene Instandhaltung	1.300	0
Bodenentsorgungskosten Eurogate	1.300	0
Kosten für Übertragung der Grundstücke und Flächen	843	993

Die Rückstellungen für Steuern beinhalten insbesondere eine Rückstellung für Grunderwerbsteuer (12.000 TEUR) sowie für Grundsteuer (4.989 TEUR).

## Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten			Davon Restlaufzeit <1 Jahr		Davon Restlaufzeit >5 Jahr	
	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	142.612	133.744	9.382	8.827	96.483	90.584
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.793	20.204	15.793	20.204	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	2.865	938	2.865	938	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	49.354	108.457	49.188	58.800	111	0
<b>Summe Verbindlichkeiten</b>	<b>210.624</b>	<b>263.343</b>	<b>77.228</b>	<b>88.769</b>	<b>96.594</b>	<b>90.584</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg von insgesamt 2.834 TEUR resultieren überwiegend aus Kaufpreisen für zwei Grundstückskäufe. Die Hamburg Port Authority AöR hat die Grundstücke in 2008 schuldrechtlich erworben; die Zahlung der Kaufpreise ist durch die Freie und Hansestadt Hamburg erfolgt.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind 49.150 TEUR für Entschädigungszahlungen im Zusammenhang mit Verlagerungskosten für die Westerweiterung enthalten.

## Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen aus der Bilanz nicht ersichtlichen finanziellen Verpflichtungen betragen bei der Hamburg Port Authority AöR 139.610 TEUR für 2009 (Vorjahr: 59.355 TEUR). Sie betreffen mit 9.032 TEUR (Vorjahr: 4.025 TEUR) vertragliche Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Wartungsverträgen. Des Weiteren enthalten die sonstigen finanziellen Verpflichtungen abgeschlossene Bau-, Liefer- und Dienstleistungsverträge mit einem Gesamtvolumen von 130.578 TEUR für das Jahr 2009 (Vorjahr: 55.330 TEUR). Hierin enthalten sind 39 Mio. EUR für den Kaimauerbau, 31 Mio. EUR für die Baggergutverwertung, 29 Mio. EUR für diverse Einzelprojekte und 11 Mio. EUR für das Programm öffentlicher Hochwasserschutz.

In den sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind solche gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 3.240 TEUR für 2009 enthalten und resultieren insbesondere aus Mietträgen.

## Derivative Finanzinstrumente

Die Hamburg Port Authority hat ein Darlehen über 70,0 Mio. EUR zu variablen Konditionen aufgenommen. Das Darlehen wird in vier gleichen Jahrestanchen von je 17,5 Mio. EUR jeweils zum 1. Oktober abgerufen. Zum Stichtag wurden hiervon 35,0 Mio. EUR in Anspruch genommen.

Zur langfristigen Zinssicherung des Darlehens wurde über die gesamte Summe und Laufzeit ein Zinsswap abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2008 ermittelte Zeitwert des Zinsswaps beträgt - 3.702 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.

Am 30. September 2008 erfolgte, ebenfalls gleichlaufend mit dem Zinsswap, die erste Tilgung in Höhe von 583.333,33 EUR. Der Darlehensstand zum 31. Dezember 2008 beträgt 34.416.666,67 EUR.

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

### Gliederung der Umsatzerlöse:

Übersicht zur Entwicklung der Umsatzerlöse	1.1.2008	1.1.2007
	- 31.12.2008	- 31.12.2007
	TEUR	TEUR
Mieterlöse Flächen	53.082	47.352
Mieterlöse Kaimauern	12.144	11.635
Sonstige Mieterlöse	4.001	3.164
Gesamtmieterlöse	69.227	62.151
Hafengeld (incl. sonst. Erlöse Hafenbetrieb)	40.459	35.575
Hafenbahn Erlöse	11.211	8.567
Elbtunnelentgelte	356	313
Gebühren	3.390	2.616
Instandhaltungserlöse u. sonstige Dienstleistungen	5.005	5.264
<b>Summe Umsatzerlöse</b>	<b>129.648</b>	<b>114.486</b>

### Auflösung / Einstellung Sonderposten für Investitionszuschüsse

Im Geschäftsjahr 2008 wurden 38.268 TEUR (Vorjahr: 24.382 TEUR) dem Sonderposten für Investitionszuschüsse zugeführt, während im Berichtsjahr ertragswirksam 20.245 TEUR (Vorjahr: 17.001 TEUR) aufgelöst wurden.

Der Einstellungsbetrag entspricht den Zugängen der allgemeinen Infrastruktur für das Jahr 2008.

### Periodenfremde Erträge / Aufwendungen

Die periodenfremden Erträge von nicht untergeordneter Bedeutung betragen 6.966 TEUR (Vorjahr 4.373 TEUR). Sie betreffen im Wesentlichen Erträge aus der Nachbelastung von Flächenmieten sowie die Auflösung von Rückstellungen.

Die periodenfremden Aufwendungen belaufen sich auf 924 TEUR.

## 5. Sonstige Angaben

### Angaben zu den Organen der Hamburg Port Authority AöR

#### Aufsichtsratsmitglieder:

**Senator Axel Gedaschko**

Behörde für Wirtschaft und Arbeit  
Berufen zum 27. Mai 2008  
Vorsitzender des Aufsichtsrats seit 26. Juni 2008

**Senator Gunnar Uldall**

Behörde für Wirtschaft und Arbeit  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Ausgeschieden zum 27. Mai 2008

**Staatsrat Dr. Robert Heller**

Finanzbehörde  
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

**Frank Horch**

Präses der Handelskammer Hamburg  
Berufen zum 7. Oktober 2008

**Dr. Horst-Michael Pelikahn**

Senatsdirektor der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt  
Berufen zum 7. Oktober 2008

**Dr. Karl-Joachim Dreyer**

Präses der Handelskammer Hamburg bis 8. Mai 2008  
Ausgeschieden zum 7. Oktober 2008

**Prof. Dr.-Ing. Heinz Gizzas**

Staatsrat a. D.  
Ausgeschieden zum 7. Oktober 2008

**Heinz-Walter Fuchs**

Bereichsleiter Hafensbahn-Netzbetrieb (bis zum 30. November 2008)  
Hamburg Port Authority

**Dr. Rüdiger Grube**

Mitglied des Vorstandes der Daimler AG, Stuttgart  
Vorstandsvorsitzender der EADS

**Bernhard Lokoschat**

2. Vorsitzender des Personalrats  
Hamburg Port Authority

**Sandra Orth**

Vorsitzende des Personalrates  
Hamburg Port Authority

**Heinz Papenhagen**

Kaufmann

## Geschäftsführung

### **Herr Jens Meier**

Kaufmännischer Geschäftsführer ab dem 1. April 2008

### **Herr Dr.-Ing. Hans P. Dücker**

Technischer Geschäftsführer  
bis zum 30. September 2008

### **Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung**

Die Bezüge der Geschäftsführung im Zeitraum vom 1. Januar 2008 bis zum 31. Dezember 2008 betragen für Herrn Jens Meier und Herrn Dr.-Ing. Hans Peter Dücker insgesamt EUR 404.943.

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 3.430,00 EUR (Vorjahr: 3.360,00 EUR) gezahlt.

### **Mitarbeiter**

Die Hamburg Port Authority beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1 677 Mitarbeiter (Vorjahr: 1 638 Mitarbeiter).

Es handelt sich hierbei um: 199 Beamte (Vorjahr: 198 Beamte) und 1 478 Arbeiter und Angestellte (Vorjahr: 1 440 Mitarbeiter). Von den Mitarbeitern sind 80 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (Vorjahr: 62 Mitarbeiter).

### **Konzernverhältnisse**

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

Der Konzernabschluss wird unter  
<http://www.hamburg.de/politik-und-projekte/861726/konzernbilanz.html> veröffentlicht.

Hamburg, den 14. März 2009

Jens Meier  
Geschäftsführer

# BESTÄTIGUNGSVERMERK

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 2008 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 1. Oktober 2005 liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Anstalt öffentlichen Rechts. 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 nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) 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 öffentlichen Rechts 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 gesetzlichen Vertreter 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 den gesetzlichen Vorschriften sowie 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 öffentlichen Rechts. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Anstalt öffentlichen Rechts und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, 19. Mai 2009  
Ernst & Young AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft

Kreninger                      Karowski  
Wirtschaftsprüferin        Wirtschaftsprüfer

**Herausgeber**

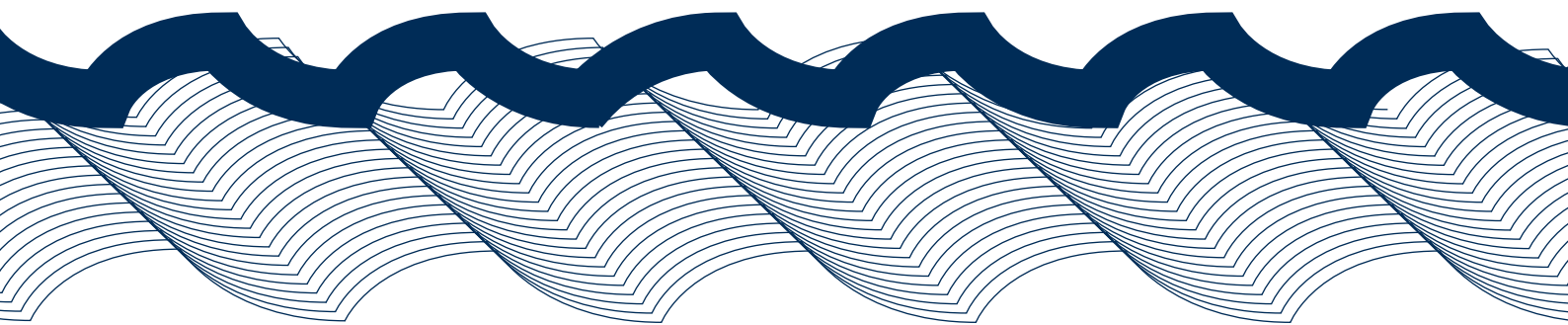
Hamburg Port Authority AöR  
Neuer Wandrahm 4  
20457 Hamburg

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  
3F Kommunikation

Fotos  
Frank Pusch, Dietmar Hasenpusch,  
Jochen Hettchen, Michael Zapf,  
photocase, fotolia / Ljupco Smokovski  
[www.mediaserver.hamburg.de](http://www.mediaserver.hamburg.de) / Christian  
Spahrbier, Christian O. Bruch / VISUM

Stand  
Juli 2009



Neuer Wandrahm 4  
20457 Hamburg

Telefon: 040 42847-0

[www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)