



GESCHÄFTSBERICHT 2009



Die HPA

Die Hamburg Port Authority (HPA) nimmt mit ihren 1 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als betriebswirtschaftlich ausgerichtete Anstalt des öffentlichen Rechts alle mit dem Hamburger Hafengebiet verbundenen Aufgaben wahr.

Dazu gehören die Hafenplanung und -entwicklung, die Instandhaltung der Hafeninfrastruktur, die Gewährleistung der erforderlichen Fahrwassertiefen sowie die Sicherheit der Schifffahrt. Rund 300 km Schienen, 147 Brücken, 140 km Straße, 55 km Kaimauern sowie Tunnel, Schleusen und Leuchttürme liegen in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Die HPA bietet ihren Kunden einen 120 km weit im Landesinneren liegenden und daher mit deutlichen Standortvorteilen ausgestatteten Universalhafen. Sie ist Eigentümerin der meisten Flächen und vermietet diese langfristig an Unternehmen der Hafenvirtschaft.

Bei der Durchführung ihrer Aufgaben achtet die Unternehmensführung auf eine Balance zwischen Ökologie und Ökonomie. Der Hafen verfügt über eine exzellente Hinterlandanbindung mit wachsenden Anteilen der Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff.



Inhalt



Editorial	05
Hafenentwicklung & Strategie	06
Infrastruktur Land	14
Infrastruktur Wasser	16
Sicherheit	18
Hamburger Wahrzeichen	22
Immobilien	24
Personalmanagement	26
Informationstechnologie	28
Hafenbahn	30
Nachhaltigkeit	32
Bericht des Aufsichtsrates	36
Lagebericht	38
Jahresabschluss	48
Impressum	63



„Wir sind der Zukunft in 2009
ein gutes Stück näher gekommen.“



Ein Hafen mit Platz für neue Ideen

Der Blick auf die Welt erklärt: Auch ein Hafen dreht sich nicht um sich selbst. Er definiert sich nicht allein über Umschlagmen- gen, über seine Position im Gefüge globaler Wirtschaftsströme, über die Länge seiner Kaimauern.

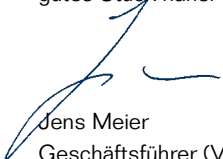
Ein Welthafen wie Hamburg definiert sich auch über Wege und Ziele, die zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten erschließen. Wo können ideenreiche Investoren festmachen? Wie lotsen wir interessierte Kunden ins Herzstück der Metropolregion? Welchen Kurs schlagen wir mit Blick auf die angespannte Lage der Weltwirtschaft ein?

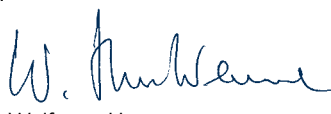
Nach der Restrukturierung des Unternehmens HPA haben wir ein wichtiges Teilstück auf dem Weg in die Zukunft des Ham- burger Hafens passiert: Nach dem Grundsatz „port follows market“ sind wir bei der Vermarktung unserer Stärken neue Wege gegangen. Mit Erfolg.

Zum ersten Mal in der Geschichte unseres Hafens haben wir der Fantasie zur Flächennutzung zentraler Hafenareale im Rahmen eines sogenannten „Markterkundungsverfahrens“ Raum gegeben. Zum ersten Mal haben wir uns einem unkon- ventionellen Ideenwettbewerb geöffnet – und eine Fülle attraktiver Vorschläge erhalten. Noch etwas wurde deutlich: Der Hamburger Hafen steht im Fokus von internationalen Investoren und Logistikunternehmen. Auch das zeigt uns, welchen Schatz wir hier inmitten unserer Stadt haben und dass es sich lohnt, ihn zu polieren.

Auch an vielen anderen Stellen sind die Voraussetzungen für eine nachhaltig positive Entwicklung dieses herausragenden Standortes geschaffen worden: Wichtige Infrastrukturmaßnahmen, die für einen störungsfreien Verkehrsfluss zu Lande und zu Wasser sorgen, wurden eingeleitet. Mit dem Bau einer der größten Klappbrücken Europas wurde begonnen. Die Sanie- rung eines Hamburger Denkmals, des Alten Elbtunnels, ist in vollem Gange. Und auch die IT-Infrastruktur der HPA wurde in Bahnen gelenkt, die Projekte und Planungsprozesse zukünftig wesentlich beschleunigen.

Dass dies unter den schwierigen Marktbedingungen gelungen ist, haben wir vor allem der Begeisterung und dem Engage- ment der HPA Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu verdanken. Sie sind es, die uns der Zukunft des Hamburger Hafens ein gutes Stück näher gebracht haben.


Jens Meier
Geschäftsführer (Vors.)


Wolfgang Hurtienne
Geschäftsführer

Neue Wege der Hafenentwicklung

„WIR SIND OFFEN FÜR DEN INTERNATIONALEN MARKT“

Die Zukunftsfähigkeit von Unternehmen hängt maßgeblich von ihrer Innovationskraft ab. Das ist bei einem Hafen nicht anders. Wohin entwickeln sich Kunden – und mit ihnen die Anforderungen an die Hafeninfrastruktur? Welche Nutzungsmöglichkeiten sind morgen gefragt? Was will der Markt? Mit einem offenen Ideen- und Bieterwettbewerb hat die HPA 2009 einen neuen Weg der Hafenentwicklung eingeschlagen. Die Resonanz schlägt international Wellen.



„Der Hamburger Hafen ist früher teilweise als ‚closed shop‘ betrachtet worden“, räumt die Leiterin des Projektes Central Terminal Steinwerder, Iris Scheel, ein. „Doch das soll sich grundlegend ändern.“ Zum ersten Mal in der Geschichte des Hafens wird der Vermarktung eines Areals in bester Lage ein internationaler Ideenwettbewerb vorgeschaltet. Der Hafen öffnet sich in diesem Markterkundungsverfahren für das Central Terminal Steinwerder, kurz „CTS“, der Vorstellungswelt von Terminalbetreibern, Reedereien, Logistikern, Investoren und Beratungsunternehmen, ohne von vornherein eine Nutzungsform festzulegen. Die zentrale

Frage: Wie würden Interessenten die 125 Hektar große Fläche im mittleren Hafen nutzen?

Die Ideen – soweit die Vorgabe des Verfahrens – müssen im weitesten Sinne hafenbezogen sein, die besondere Lage des Hafens im Herzen der Metropolregion Hamburg sowie rechtliche Rahmenbedingungen berücksichtigen. Außerdem ist besonderes Gewicht auf Innovation, Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekte sowie die Schaffung von Arbeitsplätzen zu legen. „Kunden sowie potenzielle Betreiber und Nutzer waren von unserer Vorgehensweise positiv überrascht“, berichtet Iris Scheel, die in

wenigen Wochen mehr als drei Dutzend Interessenten aus aller Welt für die Teilnahme am Markterkundungsverfahren zählen konnte, obwohl die internationale Vorstudie nur die Rahmenbedingungen für ein später mögliches Vergabeverfahren ermittelt.

„Das Markterkundungsverfahren ist für uns ein zusätzliches Tool, um das Interesse an Entwicklungsvorhaben messen zu können, bevor die Fläche in die Ausschreibung geht“, erläutert Scheel den zentralen Nutzen des Verfahrens. „Es ist die Möglichkeit, Hafenentwicklung an der Praxis festzumachen.“



Leuchtturm der Hafententwicklung: Mit einem Team von insgesamt fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern setzt Iris Scheel (40), seit 2008 Leiterin Projekt Central Terminal Steinwerder, neue Ideen zur Flächenvermarktung um. Seit 13 Jahren bei der HPA, hat die Diplom-Ingenieurin ihren Wissenshorizont mit einem berufs begleitenden Studium „Master of Business Administration“ nochmals erweitert. Ausdauer beweist die gebürtige Hamburgerin und Mutter von zwei Kindern auch in der Freizeit, in der sie sich dem Triathlon-Sport widmet. Im Bild: Stefanie Basener, Peter Ruppert, Iris Scheel und Nils Kroggel (v.l.).

Für die Teilnehmer des Verfahrens, das über Anzeigen, ein Internetportal sowie Präsentationen im In- und Ausland bekannt gemacht wurde, wurde ein Preisgeld in Höhe von 100.000 Euro ausgelobt. Die Anfang 2010 von einer neutralen Jury bewerteten, aufwendig erarbeiteten Siegerkonzepte reichen von einem automatisierten Containerterminal, das einen vollkommen emissionsfreien Umschlag ermöglicht, über ein prozessoptimiertes Multi-Purpose-Terminal bis hin zu einem „gläsernen Containerterminal“, das mit einem Besucherzentrum für Hafen-Touristen überbaut ist. „Die Erkenntnisse aus dem Markterkundungsverfahren zum CTS

fließen in den Hafententwicklungsplan (HEP) ein, der 2010 neu aufgelegt wird“, sagt Projektleiterin Scheel. Dieses wichtige Strategiepapier, das vom Senat beschlossen wird, zeigt die Perspektiven des Hamburger Hafens bis zum Jahr 2025 auf.

Auch mit einem zweiten Projekt, der Vermarktung des Hafengrundstücks „Mittlerer Reiherstieg“, beschreitet die HPA 2009 einen neuen Weg und wird aktiv auf den Markt zugehen. Im Rahmen des Bieterverfahrens für das insgesamt 54 723 m² große Grundstück sollen interessierte Unternehmen und Investoren ihr individuelles Entwicklungskonzept ab-

geben. Neben der Wirtschaftlichkeit des Angebotes werden auch Bewertungskriterien wie die Anzahl der Arbeitsplätze sowie Umweltschutzmaßnahmen bei der Auswahl eine wesentliche Rolle spielen.

„In alle Richtungen denken und planen zu können“, so erlebt HPA Projektmitarbeiterin Stefanie Basener die neue Herangehensweise der Hafententwicklung, welche viel Spielraum für Verantwortung und eigene Ideen schaffe. Mit 31 Jahren ist die Bauingenieurin jüngste Mitarbeiterin im Team von Iris Scheel. Mit dem Diplom in der Tasche hat sie im Frühjahr 2009 von der TU Harburg direkt zur HPA gewechselt.

MUSTERGÜLTIG VORAUSGEDACHT

Kein Gedränge vor dem Tor zur Welt. Der Verkehr fließt, als hätte jemand den Hafen auf Durchzug gestellt. Sauber getaktet läuft der Warenstrom von und zu den Terminals. Containerriesen werden planmäßig abgefertigt. Und auch der Pendlerverkehr bleibt zur Rushhour störungsfrei. Der Masterplan „Straßenverkehr im Hafen“ macht es möglich.

150 Seiten Bestandsaufnahme, Plankonzept, Handlungsschritte: Was ist zu tun, damit der Verkehr im größten deutschen Seehafen auch in Zukunft nicht ins Stocken gerät? Wie lassen sich miteinander konkurrierende Verkehrsträger wie Straße, Schiene und Wasserstraße synchronisieren? Welche Auswirkungen hat die geplante Hafenspanne auf die Verkehrsströme?

Hafenentwicklung bei der HPA ist ein permanenter, in die Zukunft gerichteter Prozess. Eine strategische Notwendigkeit vor dem Hintergrund sich fortlaufend wandelnder Rahmenbedingungen. Ein Stück verlässlich planbarer Problembewältigung.

„Wir müssen alle Faktoren, die die Entwicklung unseres Hafens beeinflussen können, frühzeitig in Betracht ziehen“, sagt Jens Kristian Elvers, Leiter Hafenentwicklung bei der HPA. Den Blick richtet Elvers dabei nicht nur auf regionale, sondern auch auf globale Trends und Strömungen, die bis an die Kaimauern des Hamburger Hafens schwappen können.

So wurde die HPA im Vorlauf zur Entwicklung des anstehenden Hafenentwicklungsplanes (HEP), der einen Zeithorizont bis 2025 abbildet, mit McKinsey & Company erstmals von einem internationalen Beratungsunternehmen unterstützt. Die Aufgabe lautete, Herausforderungen zu identifizieren, die sich durch die globale Entwicklung von Warenströmen, wirtschaftliche

Trends sowie Veränderungen von Industriestrukturen oder Logistikketten für den Hamburger Hafen ergeben. Für Elvers spielt dabei auch die Öffnung des Hafens eine wichtige Rolle: „Die Vorzeichen haben sich geändert. Die HPA entwickelt den Hafen heute sehr viel gezielter, geht aktiv auf neue Märkte und Kunden zu.“

So läuft mit dem Straßenverkehr im Hafen alles nach Plan

Mit dem Masterplan „Straßenverkehr Hafen Hamburg“ hat die HPA in 2009 die verkehrsseitigen Herausforderungen der Zukunft identifiziert und mustergültig beantwortet. So bildet der Plan mit dem strategischen Netz und einem IT-gestützten Verkehrsmanagementsystem ein innovatives Steuerungssystem ab, das sich – abhängig vom Verkehrsaufkommen oder bei Störungsfällen – jederzeit flexibel den Straßenverhältnissen anpassen lässt.

„Mit Verkehrssimulationen haben wir die Anforderungen an das Straßennetz im Hafen ermittelt und entsprechende Maßnahmen, insbesondere im Verkehrsmanagement, abgeleitet und entwickelt“, erläutert Sascha Westermann, im HPA-Bereich Strategie/Hafenentwicklung für das Straßennetz verantwortlich, das Konzept.

Dynamische, voll-digitale Verkehrsinformationstafeln, die verkehrsunabhängige Steuerung von Lichtsignalanlagen und eine farborientierte Routenführung liefern Antworten auf wachsende Ver-

kehrsmengen – koordiniert von einem Port-Road-Management-Center, das den Verkehr im Hafen vorausschauend steuert.

Eine greifbare Vision des Masterplans stellen Pre-Gate-Parkplätze dar, großzügige Ausweichflächen, die als Überlaufventile für den LKW-Verkehr im Hafenvorfeld dienen und so helfen, Rückstaus zu vermeiden. Im Falle von Verkehrsüberlastung oder Störfällen steuern LKW-Fahrer diese Plätze an, bis sie vom Port-Road-Management-Center „grünes Licht“ zur Anfahrt ihres Zielterminals bekommen.

„Ab 2010“, so Westermann, „können wir durch unser innovatives Verkehrsmanagementsystem die Verkehrssituation im Hamburger Hafen auch bei stark wachsenden Verkehrsmengen nachhaltig positiv beeinflussen.“ Parkraummanagement und Zuflusssteuerung werden die nächsten Schritte sein.



Haupttrouten im Hamburger Hafen: Durch das innovative Managementsystem der HPA kann die Verkehrssituation auch bei stark wachsenden Verkehrsmengen nachhaltig positiv beeinflusst werden.

Sorgen mit ausgefeilten Strategien dafür, dass land- und wasserseitig im Hamburger Hafen alles im Fluss bleibt: Stefanie Kullmann, Jens Kristian Elvers (Bildmitte) und Sascha Westermann aus dem Bereich Hafenentwicklung der HPA.





Krempelt für die Realisierung seiner Projekte gerne die Ärmel hoch: Martin Tenkleve (53), Leiter des Ingenieurbüros Entwicklungsvorhaben. Der aus dem nordrhein-westfälischen Lübbecke stammende Diplom-Ingenieur ist seit 1987 Wahlhamburger und seit 1989 bei der HPA. Seine Freizeit verbringt der Klavierspieler und Läufer gerne mit seiner Frau und den beiden Töchtern. Im Bild zusammen mit Dr. Olaf Bergen (l.), Leiter des Ingenieurbüros Entwicklungsvorhaben, auf dem Gelände „Kleine Kattwyk“.



Die Hafenstruktur folgt den Anforderungen: Im Rahmen der Westerweiterung (markierte Fläche) verschwindet der alte Petroleumhafen, auf der Wasserfläche zum Waltershofer Hafen (oben links) wächst der bestehende Drehkreis für Großschiffe von 480 auf 600 Meter Durchmesser.

STARKES FUNDAMENT

Sie bringen 2 200 Tonnen Stahl für sturmflutsichere Schleusen in Form, treiben für Kaianlagen Pfähle über 30 Meter tief in den Untergrund des Flusses, gestalten Containerterminals und Hafenbahnhöfe um, realisieren die größte Eisenbahnklappbrücke Europas: Was in Zusammenarbeit mit anderen Abteilungen strategisch vorgedacht wurde, setzt Martin Tenkleve, Leiter des Ingenieurbüros Entwicklungsvorhaben, gemeinsam mit seinen 140 Mitarbeitern quer durch den Hamburger Hafen in handfeste Zukunft um.



Ohne den „internen Generalunternehmer der HPA“ wird im Hamburger Hafen kein Stein auf den anderen gesetzt. „Wenn alle strategischen Häkchen gemacht sind, werden wir von den zuständigen Kollegen mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Sie umfasst die technischen Aspekte, den Zeit- und Budgetrahmen und nicht zuletzt die Planung der Personalressourcen“, beschreibt Tenkleve das Prozedere vor dem Baubeginn. „Mit projektbezogenen Arbeitsgemeinschaften begleiten wir jeden Auftrag vom ersten Spatenstich bis zur schlüsselfertigen Übergabe.“ Hier ist besonders das Know-how von in- und externen Ingenieuren gefragt. Angesichts der aktuellen Herausforderungen hat die HPA allein im vergangenen Jahr zwanzig dieser Fachleute eingestellt.

Größere Gestaltungsspielräume

„Durch die neuen Strukturen innerhalb der HPA sind die Wege nicht nur im Bereich Personalplanung kürzer und Entscheidungen schneller geworden. Da die Verantwortung für Bauprojekte nun direkt in unserer Hand liegt, eröffnen sich wesentlich größere Spielräume für die Planung“, freut sich Tenkleve. Diesen Gestaltungsfreiraum hat das Projektbüro in 2009 gut genutzt: So wurden unter anderem die Planungen für den Bahnhof Waltershof, die Ernst-August-Schleuse und das Mega-Projekt Reth-Klappbrücke in trockene Tücher gebracht, konkrete Baumaßnahmen starteten die operativen Hafentwickler zum Beispiel im Bahnhof Hohe Schaar und im Rahmen der Umstrukt-

rierung des Containerterminals Tollerort. Auch im Bereich des Waltershofer Hafens wurden markante Zeichen für die Zukunft gesetzt. Zum einen konnte im Rahmen der Westerweiterung das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren für die 38 Hektar große Terminalfläche im Areal am Petroleumhafen eingeleitet werden, zum anderen wurde nur einige hundert Meter westlich die erste Bauphase zur Neugestaltung des Burchardkais eingeläutet. Dort entsteht seit Juli 2009 wasserseitig vor der bestehenden Ufereinfassung der erste Abschnitt der neuen Kaimauer für Großcontainerschiffe der 4. und 5. Generation. Dafür muss die HPA mit Betonrammpfählen nicht nur über 30 Meter in die Tiefe gehen, sondern auch tief in die Tasche greifen. Denn Kaimauern gehören zu den aufwendigsten und damit kostenintensivsten Maßnahmen im Hafenbau. Allein ein Meter der technisch hoch komplizierten Bauwerke schluckt 50- bis 60 000 Euro, ein Liegeplatz für ein Großschiff kann über 20 Millionen kosten. „Diese und andere Projekte sind enorm wichtige Beiträge zur Sicherung unserer Wettbewerbsfähigkeit“, sagt Tenkleve. „Schließlich bauen wir hier keinen Sandkasten, sondern einen der größten Häfen Europas.“

RETHEBRÜCKE: THE NEXT GENERATION

Wie viele Schiffe, Züge, Autos und Fahrräder die Rethe-Hubbrücke in über 70 Jahren wohl erlebt hat? Jetzt ist die alte Dame in die Jahre gekommen und übergibt ihre tragende Funktion gerne an eine Nachfolgerin. Gleich nebenan laufen bereits Maßnahmen für einen Neubau. In den kommenden Jahren wird die HPA hier eine der weltweit größten Klappbrücken dieser Bauart realisieren.

„Die Straßen- und Gleisverbindung über die Rethe ist eines unserer bedeutendsten Infrastrukturbauwerke in der neuen Dekade“, betont der Projektleiter Jörg Kapusta. Bedeutend ist die Verkehrsader für den Straßenanschluss der Hafengebiete in Altenwerder/Moorburg und Harburg an den Mittleren Freihafen. Für das Hafenbahngleis, das die Haupthafenbahnhöfe Hamburg-Süd und Hohe Schaar verbindet. Und nicht zuletzt für die Seeschiffe, welche auf der Wasserstraße zwischen Köhlbrand und Reiherstieg die Kaiumschlagbetriebe und kleinen Werften anlaufen.

Verkehrsströme „beflügeln“

Mit der Neugestaltung der Brücke, ihrer Zufahrt und der Verbreiterung der Fahrrinne hat die HPA eine Lösung entwickelt, die auf die Zukunft des Hafens ausgerichtet ist. „Das stetig steigende Umschlagvolumen und das damit einhergehende Verkehrsaufkommen haben eine Neugestaltung der wichtigen Nord-Süd-Verbindung notwendig gemacht. Damit stärken wir alle Verkehrsträger und schaffen Planungssicherheit für die Unternehmen an der Rethe und am Reiherstieg“, so Jörg Kapusta.

Zum einen wird die erforderliche Leistungssteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch die Trennung der Verkehrsströme sichergestellt. Das neue Bauwerk verfügt über zwei getrennte Brückenklappen mit jeweils zwei Klappflügeln für eine zweistreifige Straße und ein elektrifiziertes Hafenbahngleis.





Vertraut mit großen Dimensionen: Projektleiter „Rethebrücke“, Jörg Kapusta (37), hier mit seiner Mitarbeiterin, der HPA-Bautechnikerin Parisa Mostofi, erlebte bereits 1998 als Praktikant die Bauwerksprüfungen des Alten Elbtunnels und der Köhlbrandbrücke. Nach abgeschlossenem Bauingenieursstudium und nachfolgender Beamtenausbildung bei damals Strom- und Hafengebäudebau war der gebürtige Hamburger seit 2002 im Anlagenmanagement Brückenbau aktiv, dann bei seinem ersten Großprojekt als Projektleiter zuständig für den Umbau des Finkenwerder Knotens. Seit Februar 2009 leitet er das Projekt „Neubau der Rethebrücke“. In seiner Freizeit rockt Jörg Kapusta gerne an seinem Schlagzeug, vertieft sich in eine gute Lektüre oder zaubert Leckerer am Herd.

Mit einer Spannweite von circa 104 Metern stellt sie damit die größte Eisenbahnklappbrücke und die zweitlängste Straßenklappbrücke Europas dar. Zum anderen soll eine weitere Straßenbrücke an Land für eine Entflechtung der Straßen- und Bahnverkehrsströme sorgen. In einem ersten Schritt wird derzeit die auf dem Südufer gelegene Straßenführung „Blumensand“ neu gebaut. Dadurch werden allein schon drei Bahnübergänge aufgehoben, sodass der Straßenverkehr dort zukünftig ohne Wartezeiten fließen kann.

Auch wasserseitig wird die neue Brücke für bessere Bedingungen sorgen. „Derzeit muss beim Passieren des Brückenbereiches durch die großen Massengutfrachter noch Millimeterarbeit geleistet werden, außerdem ist die Durchfahrtshöhe aufgrund der Hubtechnik auf NN + 53 Meter begrenzt“, erklärt Jörg Kapusta. „Die Anordnung der neuen Brückenwiderlager ermöglicht eine Erweiterung der jetzt 44 Meter breiten Fahrwinde um zwanzig Meter.“

Planung steht

Während der Bauarbeiten bleibt die vorhandene Hubbrücke für den Schiffs-, Straßen- und Bahnverkehr uneingeschränkt in Betrieb. Darum wurde die Konstruktion im vergangenen Jahr noch einmal genau untersucht und ertüchtigt. Parallel dazu wurden in 2009 die Planungen abgeschlossen sowie die Ausschreibung veröffentlicht, eine Projekt- und Kostenstruktur geschaffen und fast sämtliche vorbereitenden Maßnahmen über die Bühne gebracht. Die Baukosten sollen bei insgesamt rund 80 Millionen Euro liegen.



Noch versieht die zweitgrößte Hubbrücke Hamburgs ihren Dienst: Doch in den Planungsdokumenten hat die Zukunft bereits vier Flügel.

Die jährlichen Instandsetzungskosten für die Köhlbrandbrücke betragen 2009 rund 3,4 Millionen Euro. Der Gesamtaufwand für den Betrieb und die Instandhaltung des Straßennetzes belief sich im Jahr 2009 auf insgesamt 19 Millionen Euro.





Das Projekt Köhlbrandbrücke ist das größte von vielen, die Christine Muruszach (46) und ihre 42 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 2009 bearbeitet haben. Als Leiterin Straßennetz gehört die Betreuung von 130 Kilometer Straßen im Hamburger Hafen sowie der 80 nicht beweglichen Brücken zu den Aufgaben der Bauingenieurin.

Die Köhlbrandbrücke wird auf Vordermann gebracht

FRISCH GEWICKELT

Mit ihrer schwungvoll-eleganten Form ist die Köhlbrandbrücke zu einem Hamburger Wahrzeichen avanciert. Ebenso elegant sind die Lösungen, welche die HPA für die Sanierung der Brücke durchführt, um den Verkehr während der Bauarbeiten aufrechtzuerhalten.

Immerhin handelt es sich bei dieser ästhetischen Konstruktion um eine der bedeutendsten Verkehrsadern der Stadt. Circa 35 000 Autos überqueren täglich das Bauwerk, welches östliches und westliches Hafengebiet verbindet; das ist etwa ein Drittel des Verkehrs, der über die große Schwester in San Francisco rollt.

Wirtschaftlich und technisch dauerhaft

Neben der Instandsetzung des Betons auf der Westrampe wurde in 2009 mit dem Korrosionsschutz der bis zu elf Zentimeter dicken Stahlseile begonnen. „Wir haben nach wirtschaftlichen Lösungen gesucht, die bei fließendem Verkehr realisierbar sind“, beschreibt Christine Muruszach, Leiterin Straßennetz, die Herausforderung. Denn die 88 Stahlseile, mit denen die Fahrbahn an zwei 135 Meter hohen Pylonen aufgehängt ist, erfordern Arbeiten direkt über den Fahrspuren.

Schon beim Bau der Brücke wurde für die Seilprüfung ein eigenes Gerät entwickelt, das die räumliche Geometrie der Seilharfen berücksichtigte und das zu prüfende Seil direkt befuhr. Die sehr langen Montagezeiten und das herkömmliche Verfahren eines Korrosionsanstriches hätten jedoch zu

einer längeren Bauzeit und größeren Verkehrsbeschränkungen mit längeren Zeiträumen der Vollsperrung geführt. „Wir haben andere Verfahren gesucht, um die Einwirkungen auf den Verkehr möglichst gering zu halten“, so Christine Muruszach.

Als wirtschaftlichste und technisch dauerhafteste Methode gegen Umwelteinflüsse stellte sich die Umwicklung mit Butylkautschukbändern heraus. Im Vorfeld dieses Verfahrens, das in Deutschland zum zweiten Mal Anwendung findet, wurden die 70 bis 164 Meter langen Seile magnetinduktiv und visuell mit am Seil fahrbarer Kameratechnik untersucht. Auf diese Weise können die Brückenexperten auch feine Haarrisse sichtbar machen, die mit bloßem Auge nicht zu erkennen sind. Danach erfolgen eine manuelle Reinigung und eine automatisierte zweilagige Umwicklung mit kalt verschweißenden Butylkautschukbändern. Sie bilden eine schlauchartige, äußerst widerstandsfähige Korrosionsschutzhülle.

Geschickte Konstruktion

So unbemerkt wie die „Drahtseilakte“ hoch über den Köpfen der Autofahrer können die jetzigen Arbeiten an der Außenseite der Brücke nicht über die Bühne gehen. Doch hat die HPA – mit

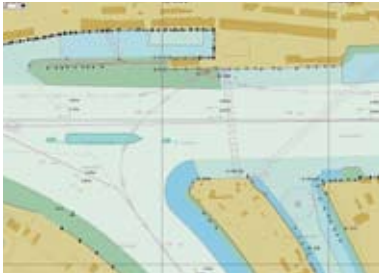
einem eigens konstruierten fahrbaren Arbeitsgerüst – auch hier eine Lösung gefunden, die den Verkehrsfluss so minimal wie möglich beeinflusst. Erforderlich ist eine Sperrung der jeweils rechten Fahrstreifen im Bereich der Wanderbaustelle auf einer Länge von 150 Metern. Nachts wird die Sperrung aufgehoben, sodass Schwer- und Großraumtransporte passieren können.



Hat gemeinsam mit seinen 64 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern neue Maßstäbe für den Hafen gesetzt: der Leiter Peil- und Vermessungsdienst, Roland Hoffmann (52). Der gebürtige Hamburger studierte Vermessungswesen, durchlief danach eine Beamtenausbildung und ist seit 1984 bei der HPA. Seitdem war er in leitenden Positionen land- und wasserseitig tätig.

Mit geringen Tiefgängen kommen die technisch modern ausgerüsteten „Deepenschriewer“ in alle Hafengewässer. Bugstrahlruder und Schleichfahrteinrichtungen ermöglichen exaktes Manövrieren. (v. l.) Schiffsführer Pierre Bender, der Leiter Peil- und Vermessungsdienst Roland Hoffmann und Peiltruppführer Peter Rummel.





Datenbestand mit höchster Präzision: Das weltweit einzigartige elektronische Seekartensystem ist Basis für eine sichere, auf zukünftige Erfordernisse ausgerichtete Navigation im Hamburger Hafen.



Elektronisches Seekartensystem setzt neue Standards

WELTHAFEN IM MASSSTAB 1:1000

Täglich sind die Experten des Peil- und Vermessungsdienstes zu Wasser und zu Lande unterwegs. Seit Oktober 2009 ist PortECDIS komplett. Mit dem weltweit einzigartigen elektronischen Seekartensystem hat die HPA ein gutes Stück Zukunft ausgelotet.

Auf der Grundlage bestehenden Kartenmaterials hat eine Arbeitsgruppe unter der Leitung der HPA-Vermessungsabteilung für die Hafenschifffahrt einen Datenbestand mit höchster Präzision geschaffen. Realisiert wurde die neue „Electronic Navigational Chart“ (ENC) im Rahmen des EU-Projektes EFFORTS (Effective Operations in Ports), welche als Basis eines „Electronic Chart Display Information Systems“ dienen soll. „Unser Hafen muss immer mehr und größere Schiffe in immer kürzerer Zeit abfertigen“, erklärt Roland Hoffmann, Leiter des Peil- und Vermessungsdienstes. „Mit ihrem deutlich gesteigerten Informationsgehalt und wesentlich höherer geometrischer Auflösung soll die Karte vor allem zu einer sicheren, auf zukünftige Erfordernisse ausgerichteten Navigation im Hafen beitragen.“

Durch die Darstellbarkeit von hafentypischen Objekten vereinfacht der bis auf zehn Zentimeter genaue Datensatz unter anderem das Ansteuern von Terminalkaimauern. Darüber hinaus kann PortECDIS – beispielsweise integriert in einen Schiffssimulator – bei der Aus- und Weiterbildung von Lotsen, Brückencrews und Schlepperkapitänen nützlich sein. So ermöglicht das System erstmals eine dreidimensionale Darstellung der Unterwassermorphologie.

Tiefe Einsichten gewonnen

Der gehen die Vermessungsexperten beim „Deepen op schriewen“ auf den Grund. Zur Dokumentation von Position, Wasserstand und Tiefe sind die vier Peilschiffe der HPA ständig auf Kurs. Die Erhebung der „nassen Daten“, die vor 30 Jahren noch mühsame Handarbeit bedeutete, wird mit modernster, teils satellitengesteuerter Technik in einen Hochleistungs-PC mit hydrografischer Spezialsoftware eingespeichert. Landseitig sind sieben Vermessungstrupps unterwegs, zwei davon speziell für die Hafenhahn. „Dabei dokumentieren wir auch Leuchtfeuer, Radartürme und jeden einzelnen Poller“, so Hoffmann.

In Kürze steht die erste praktische Anforderung an: Die Nautische Zentrale wird das neue elektronische Kartenwerk in das VTS (Vessel Traffic Service) System einbinden. Langfristig soll PortECDIS die Manöver sämtlicher Schiffe unterstützen, die den Hafen anlaufen. „Dazu sind wir bereits in der Lage“, so Hoffmann, „doch fehlt bisher eine entsprechende schiffsseitige Technik nach internationalen Standards.“ Dieser Zukunft können die Hamburger gelassen entgegenblicken.

Gerüstet für stürmische Zeiten

GEZIELT ABWEHRKRÄFTE STÄRKEN

Auch im Bereich der Gefahrenabwehr ist bei der HPA stetiges Wachstum zu verzeichnen. Das bezieht sich nicht nur auf die erhöhten Deiche, sondern vor allem auf den Zuwachs an Möglichkeiten und die erprobte Erfahrung im Umgang mit möglichen Ausnahmeszenarien. Meilenstein im Jahr 2009 war die Modernisierung der Hochwassersimulation.

Zigmal haben Boris Freund, Leiter Gefahrenabwehr, und seine Mitarbeiter Uwe Wix, Joachim Grage und Hendryk Scheller auf virtueller Basis diverse Sturmflutszenarien durchgespielt. Grundlage dafür ist ein digitales 3D-Geländemodell, welches den gesamten Hamburger Hafen abbildet. Mit der weiterentwickelten Hochwassersimulation können die HPA-Experten eine der Realität in etwa entsprechende Sturmflut nach- oder vorempfinden.

Punktgenaue Maßnahmen

Auf diese Weise hat der bei der HPA administrativ-operativ tätige Hafenstab (HASTA) im Notfall ein wichtiges Planungs- und Informationsinstrument an der Hand. Dieses kann zum Beispiel bei präventiven Räum- und Evakuierungsplanungen und insbesondere auch gezielt bei der Bewältigung akuter Katastrophen- oder Großschadensereignisse eingesetzt werden, um unverzüglich erforderliche Maßnahmen in die Wege zu leiten. Dafür stehen im System georeferenzierte Daten zur Verfügung, mit denen sich bestimmte Punkte im Hafen definieren und entsprechende Informationen filtern lassen: Welche Betriebe befinden sich in der betroffenen Hafenregion? Sind dort Gefahrgüter gelagert? Wo müssen Anwohner gewarnt oder evakuiert werden? Bedarfsgerecht sind entsprechende Erreichbarkeitslisten oder Themenkarten generierbar, welche die bestehenden Planungen sinnvoll ergänzen.

Übergreifend agieren

„Damit haben wir einen weiteren wichtigen Schritt getan zur Entwicklung einer gemeinsamen Datenbasis, die alle Partner im Falle einer Sturmflut oder anderer Schadenszenarien verknüpft“, resümiert Boris Freund. Das künftige HPA-spezifische Lage- und Informationssystem soll über die hausinterne Verwendung hinaus auch anforderungsgerecht mit anderen Katastrophendienststäben der Stadt kommunizieren und eine optimale Kooperation ermöglichen. Nach heutigem Stand der Planungen ist sich der Leiter der Gefahrenabwehr sicher: „Das, was man vordenken kann, wird auch bestmöglich vorgedacht. Unverändert erforderlich bleibt das Reagieren auf Unvorhersehbares mittels vorhandener Ressourcen und Know-how.“

Boris Freund, Leiter Gefahrenabwehr (49), ist seit 1984 bei der HPA und seit 2000 in diesem „gleich bleibend spannenden Bereich“ tätig. Sportlich fit hält sich der gebürtige Hamburger beim Radfahren, außerdem ist er gern mit der Kamera unterwegs oder schickt bei einer frischen Brise seine Lenkdrachen gen Himmel.



Denn alle erforderlichen Maßnahmen können nicht ohne das Mitwirken der in den verschiedenen Katastrophenschutzeinrichtungen der HPA nebenamtlich engagierten Kolleginnen und Kollegen in die Tat umgesetzt werden. Das hierfür erforderliche Personal ist in nicht unerheblichem Umfang neben dem HASTA und seinen nachgeordneten Stäben auch für den Hamburger Sturmflutwarndienst WADI, die Deichverteidigung und den Hafendienst vorzuhalten. Dazu gehören Rekrutierungen und Unterweisungen, teils auch in Form von Übungen.

Schiffs- und Hafensimulation als Basis für erfolgreiche Hafenplanung

ZUKUNFTSMANÖVER IN VIRTUELLEN WELLEN

Berechnende Typen sind nirgendwo gerne gesehen. Außer in der Hamburger Schnackenburgallee 149. Hier befindet sich seit 2009 einer der größten und modernsten Schiffssimulatoren der Welt. Das neue Marine Training Center (MTC) ist eine der Wirkungsstätten von Uwe Claassen. Der Leiter der Nautischen Zentrale des Oberhafenamtes macht den Hamburger Hafen gemeinsam mit seinem Team fit für den Schiffsverkehr von morgen und bringt sogar Mega-Liner auf Kurs, die bisher nur auf dem Reißbrett existieren – alles per Simulation.

„Die Schiffs- und Hafensimulation ist heute eine unverzichtbare Voraussetzung, um die Sicherheit, Leichtigkeit und Umweltverträglichkeit des Verkehrsflusses in einem Welthafen wie Hamburg zu gewährleisten“, beschreibt Claassen seine Hauptaufgabe, die er gemeinsam mit den knapp 50 Mitarbeitern des Oberhafenamtes und in enger Zusammenarbeit mit Hafenlotsen und allen am Verkehrsfluss Beteiligten wahrnimmt. Doch die Umsetzung von internationalen, nationalen und lokalen Vorgaben wird für die Stabsstelle der HPA zu einer immer größeren Herausforderung – und die lässt sich in Länge mal Breite mal Tiefgang messen.

„In den Anfängen hatten die Containerschiffe eine Größe von 3 000 TEU“, erinnert sich Claassen an seine Zeit als Kapitän auf großer Fahrt. „Jetzt geht solch ein Schiff lediglich als größerer Feeder durch.“ Die strategischen Überlegungen in der Stabsstelle der HPA richten sich heute auf Schiffe über 330 Meter Länge und 45 Meter Breite. Dazu kommt ein stetig steigendes Schiffsaufkommen, das in einem von der Tide beeinflussten Fahrwasser in engen Zeitfenstern optimal geregelt werden muss. Das stellt alle Beteiligten und das Oberhafenamt bei der Abwicklung und beim Manövrieren vor besondere Aufgaben.

Zukunft simulieren

Nach dem Motto „Kein Problem, damit haben wir schon gerechnet“ ist die Simulation eine maßgebliche Grundlage, um weiterhin Sicherheit bei steigender Frequenz zu gewährleisten. Im Schiffsführungssimulator können die Bedingungen und Verhältnisse

künstlich hergestellt werden, wie sie später in Wirklichkeit bestehen, und technische Vorgänge wirklichkeitsgetreu nachgeahmt werden. Auf diesem Wege können die Schiffsbesatzungen und Lotsen sogar in der Handhabung von neuen, größeren Schiffen ausgebildet werden, die heute noch gar nicht fahren. Das ermöglicht ab 2010 die Einfahrt von Mega-Containerschiffen mit einer Kapazität von 13 500 TEU und einer Länge von bis zu 400 Metern. Über 150 dieser Containerriesen sind bereits bei Werften in Südkorea bestellt, mehr als die Hälfte davon von deutschen Reedern.

Intelligente Verknüpfung

In die gerechneten Strömungsmodelle mit gerechneten Schiffen fließen neben einer gewaltigen Flut von technischen Daten auch die praktischen Erfahrungswerte der Lotsen mit ein. Das Ergebnis sind umfangreiche Simulationsstudien, in denen die Testergebnisse zusammengefasst und festgeschrieben werden. Sie sind bindend für alle Schiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen, und zwar unter Berücksichtigung der vorhandenen Hafeninfrastruktur sowie der jeweiligen Tide- und Wetterbedingungen. „Die großen Schiffe haben teilweise eine Windangriffsfläche von 10 000 Quadratmetern und könnten bei ungünstigen Windverhältnissen gegen die Kaimauer gedrückt werden“, beschreibt Claassen ein Szenario, das dank der sorgfältigen Vorkehrungen bisher nicht vorgekommen ist. „Ein derartiger Unfall hätte im schlimmsten Fall weitreichende Konsequenzen für die gesamten Abläufe im Hafen sowie für den guten Ruf des Hamburger Hafens in der Welt.“

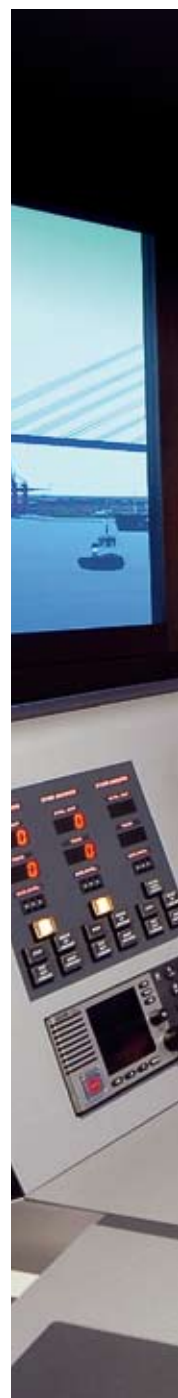
Bestens vorbereitet

Maßgeblichen Einfluss auf die Hafengestaltung hat die Simulation auch bei der Entwicklung von Fahrwasser, Drehbereichen und Kaianlagen. Auf Basis der wissenschaftlich fundierten Studien sind die HPA-Experten, die alle über nautische Befähigungszeugnisse aus der Seeschifffahrt verfügen, auf jede Anforderung bestens vorbereitet. Das haben das Oberhafenamt und die Hafenlotsen Mitte Februar 2009 eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Das Manövrieren des bisher längsten Schiffes in Hamburg, des 370 Meter langen Containerriesen „Marit Maersk“, wurde im MTC vorab erfolgreich simuliert.

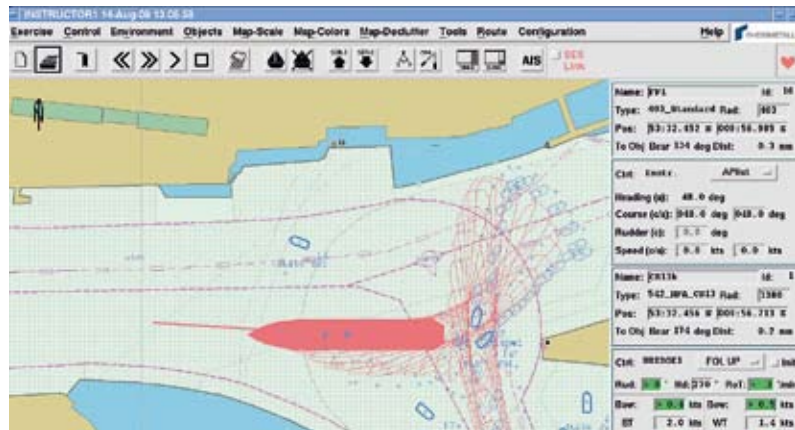
Das Marine Training Center

Das neue MTC Hamburg ist eine international anerkannte Qualifizierungseinrichtung für maritime Aus- und Weiterbildung und eines der weltweit modernsten Schiffssimulationszentren, das für die Hafenplanung gebucht wird. Mit 14 300 Mannstunden Kapazität und 60 verschiedenen Kursangeboten ist es außerdem eine der größten Einrichtungen dieser Art.

Herzstück des MTC ist ein Schiffsführungssimulator mit 14 Metern Durchmesser. Der Simulator, in den 40 Schiffstypen und neun Seegebiete implementiert sind, besteht aus einer komplett bestückten Brücke mit 360-Grad-Sichtsystem sowie drei kleinen 120-Grad-LCD-Displays. Zwölf Beamer projizieren die simulierten Abläufe im Hafen von der Mitte des Raumes an die weißen Wände.



Ihre Schiffs- und Hafensimulation ist eine maßgebliche Basis, um weiterhin Sicherheit bei steigender Frequenz zu gewährleisten: (v. r.) Hafenkäpitan Jörg Pollmann, Leiter Nautische Zentrale Uwe Classen und Hafenlotse Wolfgang Häberle.





Für die täglich rund 1 000 Pkw, die den Tunnel passieren, gilt während der gesamten Bauzeit eine Einbahnstraßen-Regelung, die dem Berufsverkehr angepasst ist.

Sie wissen, wo es langgeht: Als erste Tunnelaufseherinnen haben Jaqueline Neumann (l.) und Birgit Feldt eine Männerdomäne erobert.





Nach der Grundsanierung der Schachtgebäude am Nord- und Südufer des Alten Elbtunnels (1998 bis 2010) wurden im letzten Jahr Vorbereitungen für die mehrjährige Grundsanierung der Tunnelröhren getroffen. Hierbei sollen die historischen Elemente möglichst zu 100 Prozent mit neuen Materialien wiederhergestellt und moderne Sicherheitselemente unauffällig integriert werden. Auch während der Bauzeit sorgen Andreas Pupke (l.) und Tunnel-Betriebsleiter Jörg Philipps vom Anlagenmanagement bewegliche Infrastruktur mit weiteren 49 Kollegen zum Teil im 24-Stunden-Schichtdienst für sichere Abläufe. Der Alte Elbtunnel wird 2011 seinen 100. Geburtstag feiern.



In jedem Hafen ein Schätzchen?
In Hamburg sind es mindestens drei. Der Alte Elbtunnel, die St. Pauli-Landungsbrücken und die ehemalige Güterabfertigung Hamburg-Süd machen ein Stück Geschichte unmittelbar greifbar und geben dem Welthafen Hamburg sein unverwechselbares Gesicht. Der HPA liegen solche Zeitzeugen ganz besonders am Herzen.

PRÄDIKAT: BESONDERS WERTVOLL



Die HPA geht als Investor Richtung Zukunft

AUFBAUENDE IDEEN FÜR HAFENIMMOBILIEN

Auf Basis der geänderten Strukturen hat die HPA ihren Planungshorizont im Bereich Immobilienmanagement erweitern können. Zuständig für die Immobilien an Land und zu Wasser sind Eva Stein und Kerstin Bork. Das Führungsduo vereint kaufmännisches und technisches Know-how zu einer Kompetenz, die starke Wirkung zeigt.

Wie bewerten Sie rückblickend das Jahr 2009?

Eva Stein und Kerstin Bork: Für unsere Abteilungen war es eine sehr dynamische und erfolgreiche Zeit. Mit dem Schritt vom Anbieter immobilienbezogener Dienstleistungen zum Investor haben wir uns neue Möglichkeiten auf Kunden- und auf Objektseite eröffnet. Dabei gehen wir aktiv auch auf neue Märkte und Kunden zu.

Ein Beispiel?

Eva Stein: Bei der Vermarktung der 54 000 Quadratmeter großen Fläche am Reiherstieg haben wir zum ersten Mal ein internationales Bietverfahren initiiert. Auch bei unserem Projekt für die Internationale Gartenschau 2013 haben wir über die eigene Hafenkante geschaut. Bei der Gestaltung einer Grünwegeverbindung von Wilhelmsburg zur Veranstaltungsfläche am Reiherstieg fungiert die HPA erstmals nach dem Bestellerprinzip als Auftragnehmer. Von Fremd- in Eigenverwaltung übergegangen ist beispielsweise der Gebäudekomplex Peutestraße 16-32. Parallel wird ein Nutzungskonzept auf der Basis einer Neugestaltung des Areals entwickelt. Ein anderes Projekt wird mit dem Neubau eines Gebäudes mit Büro- und Sozialräumen am Niedernfelder Ufer realisiert, mit dem wir unsere Investitionen über die Miete refinanzieren können.

Wie haben Sie sich auf diese neuen Aufgaben vorbereitet?

Kerstin Bork: Eine entsprechende Kompetenz war in unserem Hause bereits vorhanden. Daher haben wir ein Anlagenmanagement, das Flächen, Gebäude, Kaimauern, schwimmende Anlagen und Liegeplätze umfasst, etabliert sowie sämtliche Kompetenzbereiche gebündelt und zentralisiert. Vor diesem Hintergrund haben wir im

Rahmen der zukünftigen Projektplanungen eine detaillierte Untersuchung der Funktionsfähigkeit unserer Gebäude in Gang gesetzt. Dabei geht es in erster Linie um die Erhaltung und Verbesserung bestehender Bausubstanz, mit der möglichst eine Wertsteigerung einhergehen soll. Hier haben wir immer auch eine energetische Aufwertung im Blick, beispielsweise durch zeitgemäße Isolierungsmaßnahmen, Optimierung der Betriebstechnik und die Nutzung regenerativer Energien.

Auf welchen Baustellen waren Sie denn aktiv?

Kerstin Bork: Unter anderem standen die Instandsetzung der Ufereinfassung am Zollkanal, der Rückbau der Gebäudekomplexe Peutestraße 38-40 sowie der Entwurf der neuen Richtfeuer und Radartürme im Rahmen der Westererweiterung auf unserer To-do-Liste. Dabei waren und sind wir teilweise auch als Dienstleister für Dritte mit Architektenleistungen befasst. Wichtige Fortschritte können wir bei der Sanierung des Alten Elbtunnels und der Umgestaltung der St. Pauli-Landungsbrücken verzeichnen.

Das sind gewinnbringende Perspektiven ...

Eva Stein: ...und die wollen wir forcieren. Wenn wir – mit der Vermarktung von Immobilien für die industrielle und hafengewerbliche Nutzung, aber auch für Büro, Gastronomie und Einzelhandel – weitere Kunden begeistern können, kommen wir unserem Ziel ‚Hafen finanziert Hafen‘ ein gutes Stück näher. Dazu wurden neue Nutzungs- und Entgeltkonzepte entwickelt, die die Wertschöpfung der Immobilien der HPA stärker in den Fokus rücken. Wir werden diese Kompetenz mit einem klar strukturierten Auftritt und intensiver Öffentlichkeitsarbeit weiter nach außen tragen.

Mit dieser Sichtweise war unsere Abteilung bereits im vergangenen Jahr mit großem Aufwand in der Öffentlichkeit aktiv. So haben wir einige Highlights wie den Hafengeburtstag, Schiffstauen und das Dockville-Festival unterstützt. Auch bei der Bereitstellung von Immobilien für Filmaufnahmen sowie Übungen der Feuerwehr und dem Mobilien Einsatzkommando der Polizei waren wir involviert. Damit bieten wir unseren Kunden ein umfassendes Angebot an Leistungen rund um die Immobilien.



Eva Stein (43) ist Leiterin des kaufmännischen Immobilienmanagements und seit 2006 bei der HPA. Die Juristin, die aus der Immobilienwirtschaft kommt, widmet sich der Vermarktung. An ihrem Team schätzt sie „das enorme Wissen und die hohe Motivation“.



Als Leiterin des technischen Immobilienmanagements dirigiert Kerstin Bork (48) die operativen Geschäfte. Die Hochbauingenieurin mit Fachrichtung Architektur ist seit 1986 bei der HPA. Ihre Arbeit direkt an der Immobilie empfindet sie als „äußerst abwechslungsreiche Tätigkeit“.



Die St. Pauli-Landungsbrücken sind ohne Zweifel eines der bekanntesten Wahrzeichen der Freien und Hansestadt Hamburg. Mit der Errichtung der HPA gingen sowohl die schwimmenden Anlagen als auch die historischen Gebäude in die Verwaltung der Hamburg Port Authority über.

Unmittelbar nach der Übernahme wurden umfangreiche Schäden an der Außenfassade festgestellt, die eine Grundsanierung der gesamten Fassade erforderlich machten. Die Arbeiten am Pegelturm konnten in 2009 bereits vollendet werden.

Darüber hinaus hat das Immobilienmanagement der HPA mit der Entwicklung und Umsetzung eines neuen Nutzungskonzeptes für die landseitigen Gebäude begonnen. Gegenwärtig laufen Umbau- beziehungsweise Entkernungs- und Neubaumaßnahmen.



Neuer Glanz für die „Perlenkette“: HPA-Architektin Britta Möhlmann (l.) hat unter anderem Planungen für die Treppen im Bereich des Radarturmes und die Fassadenrestaurierung bis an das Brückenhaus in Angriff genommen. Kim Koitka (r.) arbeitet an einem Vermarktungskonzept für Immobilien der HPA, mit dem er neue attraktive Mieter gewinnen möchte.

Planungsbeginn 2009 für die ehemalige Güterabfertigung Hamburg-Süd am Veddeleer Damm 14 a/b. Der rund hundert Jahre alte Klinkerbau ist in der Hamburger Denkmalschutzliste verzeichnet. „Wir werden den baulichen Charakter auch innen erhalten und das Gebäude für eine energetisch vernünftige, flexible Nutzung ertüchtigen“, so Hubert Kroll, Leiter der Abteilung Gebäude.



Von einfachen Hilfskräften bis zu leitenden Positionen: Svenja Hennlein (30) ist seit Oktober 2009 bei der HPA und vorrangig mit der Personalrekrutierung beschäftigt. „Wir begleiten – in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Fachabteilungen – den gesamten Prozess von der Ausschreibung bis zur Einstellung.“



Im Dialog mit den Kollegen: Sandra Orth (44) ist seit 22 Jahren bei der HPA und seit Herbst 2009 Leiterin der Einheit „Personal“, der 90 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angehören. In ihrer Freizeit widmet sie sich der Familie und dem Tauchsport. Zu Lande ist sie als Beifahrerin mit ihrem Ehemann auf dem Motorrad unterwegs.





FACHKOMPETENZ AUF AUGENHÖHE ENTWICKELN

Kompetenzen schaffen, Wissen transportieren, Zukunft sichern: Unter diesen Vorzeichen hat die Einheit „Personal“ in 2009 konkrete Ansätze zur Personal- und Organisationsentwicklung ausgearbeitet. Ganz oben auf der To-do-Liste: effektivere Strukturen und der Ausbau von Führungskompetenzen. Dabei will die Leiterin Sandra Orth gerne auch auf Talente im eigenen Hause zurückgreifen.

Im vergangenen Jahr konnte die HPA rund 170 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter neu gewinnen und die Personalbasis im ingenieurtechnischen und kaufmännischen Bereich sichern. Darüber hinaus kann das Unternehmen bei Spitzenbedarf und Notfällen auf 600 hoch qualifizierte, gewerbliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zählen. Damit ließe sich ohne Weiteres arbeiten. Doch Sandra Orth hat – über die klassische Personalsachbearbeitung hinaus – weitreichendere Ziele im Visier. Sie ist auf gezielter Schatzsuche nach Management- und Führungstalenten, um die HPA als Kompetenzträger noch tiefer im Hafen zu verankern.

„Hier möchten wir gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen aller Abteilungen intensiv auch Fachkompetenz auf Augenhöhe entwickeln. Ein entsprechendes Management soll helfen, vorhandene Potenziale im eigenen Haus ausfindig zu machen“, erklärt Sandra Orth. „Auf der anderen Seite werden wir den Arbeitsmarkt weiter im Auge behalten. Auf der Wunschliste stehen beispielsweise Projektingenieure, die über ihre Fachdisziplin hinaus denken können und über Steuerungsqualitäten verfügen.“ Im Rahmen dieser Rekrutierung strebt die Personalabteilung vor allem eine intensivere Vernetzung mit anerkannten großen Personalagenturen an.

Wissen transportieren

Weiteres Potenzial freisetzen will Sandra Orth mit ihrem Team durch eine Neugestaltung interner Abläufe. Auch hier sollen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller Abteilungen wesentlich intensiver als bisher einbezogen werden, unter anderem bei der Einführung einheitlicher Standards für Bewerbungsgespräche. Als Basis für den Informations- sowie Geschäftsfluss und Wissenstransfer soll in absehbarer Zeit mit Unterstützung der hausinternen IT ein einheitliches Softwaresystem mit Workflowunterstützung etabliert werden. Erste Ziele sind die Digitalisierung von drei bis vier Mustergeschäftsprozessen im Bereich Personal sowie ein elektronisches Bewerbungsmanagement.

Viel Wissen transportiert die HPA auch über Aus- und Weiterbildung. Bereits heute bietet der hausinterne Weiterbildungskatalog ein breites Spektrum, das eine Einführung in das Tarifrecht ebenso umfasst wie die Handhabung der Motorsäge. Gewerblich ausgebildet wird in neun Bereichen vom Vermessungstechniker über den Hafenschiffer bis zum Industriemechaniker. In 2009 schnupperten 90 Azubis Hafenluft, unter anderem in den hauseigenen Lehrwerkstätten in Harburg und Finkenwerder. Nach wie vor begehrt sind auch Praktika und Ausbildungsmöglichkeiten

im Rahmen dualer Studiengänge. Diese werden – wie auch die Themenbereiche Informationstechnik und Prozessunterstützung – weiter ausgebaut.

Attraktiver Arbeitgeber

„Die reichhaltigen Bildungs- und Karrieremöglichkeiten sind mit Sicherheit eine Komponente, die uns als Arbeitgeber attraktiv macht“, sagt Sandra Orth. Aber auch mit flexiblen Arbeitszeiten, bezahlten Überstunden und einer familienfreundlichen Politik kann die HPA bei Bewerberinnen und Bewerbern punkten. Darüber hinaus ist der Hafen ein Arbeitsplatz mit einem hohen Identifikationsfaktor, der „ein spannendes Umfeld bietet, gerade auch für junge Ingenieure“, weiß Sandra Orth. „Diese Unternehmenswerte und unsere Stärken als Arbeitgeber werden wir mit einem konsequenten Employer Branding in Zukunft noch stärker nach außen präsentieren.“

Die neue intelligente IT-Infrastruktur der HPA und der Weg in die virtualisierte Welt

ALLES IM INFORMATIONSFLUSS

Damit Informationen im Hamburger Hafen störungsfrei fließen können, investiert die HPA in den Ausbau ihrer IT-Infrastruktur. Die IT-Netze werden modernisiert, Applikationen integriert. Und ein neues Rechenzentrum wird Ankerplatz in einem Meer von Daten. Ergebnis: Projekte lassen sich deutlich schneller umsetzen, Prozesse beschleunigen, Statusinformationen auf Knopfdruck abrufen. Oder mit einem Fingertipp.

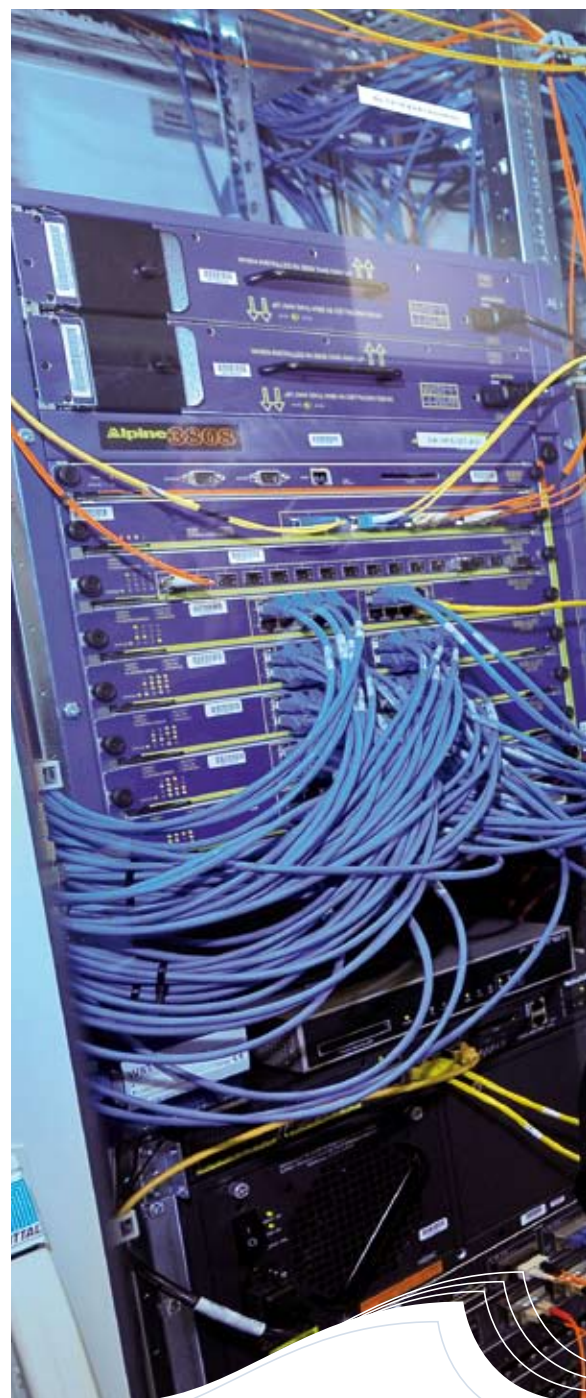
Showdown im Konferenzraum. In wenigen Sekunden verwandelt sich die Stirnseite des Raums in eine Multimediawand. Auf einem Mega-Touchscreen navigiert Vermessungsingenieur Kai Wessel die staunenden Konferenzteilnehmer durch die Topografie des Hamburger Hafens. Aus der Vogelperspektive zoomt er mit wenigen Fingertipps auf ein Hafengrundstück. In Sekunden sind Grundstücksgröße und Mieter ermittelt. Welche Gebäude stehen auf dem Areal? Wie sieht es mit den Wassertiefen aus? Und welchen Kronendurchmesser hat die Buche im Bild links?

Alle raumbezogenen Hafeninformatoren können auf dem Smart-Board in Sekundenschnelle abgerufen werden: aktuelle Tiefen der Elbe, Verträge, Flächenmaße. Die georeferenzierten Daten machen Räume und Pläne im Hamburger Hafen transparent.

Das „große Kino“ des geoPORTals ist Teil der neuen, virtualisierten Hafenwelt. Eine nutzerfreundliche Oberfläche, die Informationswissen in Sekundenschnelle verfügbar macht. Karteikarten und Excel-Sheets waren gestern. Wenn heute Projekte wie der Bau der Rethelklappbrücke geplant werden, dann über die kurzen Wege einer neuen IT-Infrastruktur, die alle Projektbeteiligten abteilungsübergreifend vernetzt. 2009 haben HPA IT-Chef Jürgen Triebner und IT-Strategie Ulrich Baldauf mit ihrem Team und in enger Abstimmung mit dem CIO, Dr. Sebastian Saxe, das Gerüst für den beschleunigten Informationsfluss im Hamburger Hafen geschaffen. Ein Gerüst, das kontinuierlich erweitert und optimiert wird.

„Das neue Rechenzentrum ist Basis für die Virtualisierungsarchitektur“, erläutert Jürgen Triebner. Was vormals eine Vielzahl an Servern im System erledigen mussten, das schaffen heute intelligente Software und moderne Hardwarekomponenten: die IT-Ressourcen zentral zusammenzuführen und gemeinsam zu nutzen. Virtualisierung erhöht die Leistungsfähigkeit von Computern enorm. Die Betriebssysteme laufen sicherer, reagieren fehlertolerant und die Architektur ist skalierbar für dynamische Leistungsanforderungen. „Außerdem werden signifikante Kostenreduktionen realisiert, da sich die Systeme die vorhandene Hardware-Infrastruktur teilen“, erläutert Triebner. Weniger Hardware und der deutlich geringere primäre Energieverbrauch (Hardware, Klima, Strom) dieser Lösung stehen ganz im Kontext der HPA-Strategie auf dem Weg zu „Green IT“. Rund 1,9 Millionen Euro hat die HPA 2009 in das Herzstück dieses Systems, das neue Rechenzentrum, investiert.

Seit 29 Jahren bei der HPA und begeistert vom Hamburger Hafen wie am ersten Tag: „Es gibt nichts Vergleichbares“, beschreibt der 53-jährige Bauingenieur Jürgen Triebner sein breites Aufgabenfeld. Mit 54 Mitarbeitern und zwei Auszubildenden hat er die Voraussetzungen für optimale Informationsprozesse im Hamburger Hafen geschaffen. Das neue Rechenzentrum und das moderne, homogene Netz sind essenzielle Meilensteine bei der Umsetzung neuer IT-Strategien und -Strukturen in der HPA.



Auslöser war der Start des Modernisierungsprogramms EVITA der Hafenbahn. „Veraltete Hardware muss ausgetauscht, moderne Softwarearchitekturen müssen eingeführt werden“, sagt Ulrich Baldauf. Die Ablösung des Altsystems erfolgt live, als „Operation am offenen Herzen“. Schiefgehen dürfe da nichts, so Baldauf, denn „das Verkehrssystem Schiene ist ein lebenswichtiges Element der HPA und der Hafenwirtschaft“.

Mit Integration und Modernisierung der HPA-Netze sowie der Standardisierung von rund 1 200 Office-Arbeitsplätzen wird ein weiterer Grundstein für die Zukunftsfähigkeit der HPA gelegt. „Ein großer Schritt ist gemacht“, freut sich IT-Chef Jürgen Triebner. Wie gut das System arbeitet, wird sich bei der Umsetzung der ersten Stufe des Masterplans Straße beweisen: Dem Plan liegt ein innovatives Verkehrsmanagement zugrunde – natürlich IT-gestützt.





Derzeit nutzen täglich mehr als 200 Züge mit Containern und Massengut das Schienennetz der Hafenbahn. In wenigen Jahren werden es rund 400 sein. Diesem steigenden Aufkommen begegnen die Bahnexperten der HPA mit Maßnahmen, die ein Maximum an Effizienz schaffen. Hier übernehmen die Hamburger in mancher Hinsicht eine Vorreiterrolle.

„Ein statisches System konnte keine Antwort sein auf eine derart dynamische Entwicklung“, sagt Matthias Krüger, Leiter Vertrieb Hafenbahn. „Wir haben frühzeitig nach flexiblen Lösungen gesucht, die dieser Dynamik gerecht werden.“ Hier geht es – nach dem Prinzip „Erfolg durch Bewegung“ – vor allem darum, auf Basis der vorhandenen Infrastruktur das größtmögliche Potenzial zu aktivieren und den Bahnbetrieb maximal zu beschleunigen.

Anreiz für mehr Wirtschaftlichkeit
Wichtige Weichen zur Verwirklichung dieses Zieles hat die HPA bereits Anfang 2008 mit der Einführung eines neuen innovativen anreizorientierten Entgeltsystems gestellt. Im vergangenen Jahr wurde an wichtigen „Stellschrauben“ nachgesteuert. Das bedeutet gleiche, optimale Produktionsbedingungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die das Schienennetz der HPA nutzen, aber auch: Wer Gleise über ein vertretbares Maß hinaus belegt, wird extra zur Kasse gebeten. Mit diesem Anreiz zur Verbesserung der Gleisnutzung reagiert die Hafenbahn vor allem auf die „Langzeitparker“, welche die Funktionsfähigkeit des Netzes über Gebühr strapazieren. Frank Schönwald, Leiter

Netzzugang, belegt das mit genauen Zahlen: „Anfang 2008 beanspruchten nur fünf Prozent aller Bahnwaggons über 40 Prozent der zeitlichen Gleisbelegung. Bei einem jährlichen Aufkommen von rund 1,6 Mio. Waggons haben diese relativ wenigen Fahrzeuge große Teile der Infrastruktur blockiert.“ In nur einem Jahr konnte die Zahl der Langzeitparker durch das Anreizsystem auf 1,3 Prozent aller Wagen mit einem Zeitverbrauch von sieben Prozent reduziert werden.

Die leistungsbezogenen Tarife – bei denen die Hamburger eine Vorreiterrolle innehaben – machen sich nicht nur auf den eigenen Bahnhöfen und Gleisen positiv bemerkbar, sondern wirken inzwischen weit über die Hafenkante hinaus. Nach einem intensiven Informationsaustausch mit den niederländischen Kollegen sorgt das „Anti-Bummelzug-System“ in modifizierter Form inzwischen auch im Rotterdamer Hafen für effektivere Abläufe.

Abwicklungszeiten halbieren

Neben dem neuen, anreizorientierten Entgeltsystem, das kontinuierlich weiterentwickelt wird, sollen straffere Organisationsstrukturen und eine Verbesserung der bahnsseitigen Zollabwicklung zu

weiteren Struktur- und Mengeneffekten beitragen. Darüber hinaus hat die HPA in den Ausbau und die Modernisierung von Bahnhöfen sowie des Gleisnetzes mit Auswirkungen bis ins Hinterland investiert. In den Jahren 2008 und 2009 wurden 56 des über 300 Kilometer langen Hafenbahnnetzes und über 130 Weichen auf den neusten Stand gebracht. „Auch in der Optimierung der Schnittstellen zwischen Terminal, Hafenbahn und dem externen Schienennetz liegt noch eine Menge Potenzial“, sagt Frank Schönwald. „Von einer weiter optimierten Synchronisierung der Abläufe werden alle an den Bahnprozessen Beteiligten wie Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operator, Ladestellen, Terminals und die Hafenbahn profitieren.“ Gesetztes Ziel ist eine Halbierung der Abwicklungszeiten, die derzeit von der Einfahrt in den Hafen über Be- und Entladung bis zur Ausfahrt circa 30 Stunden betragen.

FREIE BAHN FÜR DIE HAFENBAHN



Großprojekt EVITA

Flexible Lösungen hat die HPA auch im Bereich Informationstechnologie auf dem Schirm. „Inzwischen steuern wir in der Netzdispositionszentrale die Synchronisierung der Bahnprozesse für mehr als 75 Eisenbahnverkehrsunternehmen“, weiß Matthias Krüger. „Das jetzige starre Hafensbahn-Informationssystem HABIS ist zwar schon ein wichtiger Prozessbeschleuniger im Hamburger Hafen, verfügt aber nicht über die Möglichkeiten, die wir für die geplante Vernetzung der am Bahnprozess Beteiligten benötigen.“ Künftig sollen alle Abläufe mithilfe moderner IT-Technologie besser gesteuert und das Schienennetz intelligenter genutzt werden.

Das Großprojekt zur Umsetzung dieser Ziele heißt EVITA (Eisenbahn-Verkehrs-Infrastruktur und Transport-Abwicklungssystem). Das Herzstück dieses Systems bildet eine Integrationsplattform (Business Process Engine). Das mandantenfähige System vereint auf einer nutzerfreundlichen Oberfläche alle relevanten Funktionen zur reibungslosen Steuerung des gesamten Bahnbetriebes unter Berücksichtigung der Hafenspezifik. Dazu gehören Auftragsverwaltung, Be- und Entladevorgänge, Infrastruktur-Management, wagengenaue Disposition bei Zug- und Rangierfahrten sowie die Koordination verschiedener Bahnfunk-, IT- und Telefonnetze. Nicht zuletzt sorgt das System bei allen Nutzern für mehr Transparenz.

„Die Bahn wird der Wachstumsträger sein“, sind sich Matthias Krüger und Frank Schönwald einig. 2009 waren die Hinterlandbindungen und hier insbesondere die Bahn die stabilste Marktkomponente des Hamburger Hafens. Gemäß einer aktuellen, im April 2010 veröffentlichten Marktbeobachtung des Bundesamtes für Güterverkehr hat Hamburg im Jahre 2010 bei den schienengebundenen Verkehren im europäischen Kontext Marktanteile hinzugewinnen können. „Mit unserem Maßnahmenbündel haben wir die Basis geschaffen für eine effiziente, auf die Zukunft gerichtete Produktion. Das schließt, gerade auch im Hinblick auf Green Capital 2011, Umweltziele wie die Verringerung von CO₂- und Lärmemission mit ein.“



Sie haben gemeinsam mit ihren 180 Kolleginnen und Kollegen allein im vergangenen Jahr rund 1,6 Millionen Container (TEU) über die hauseigenen Gleise geleitet: Frank Schönwald (Leiter Netzzugang), Gregor Pätz (Vertrieb), Elizabeth Nelson (Netzzugang) und Matthias Krüger (Leiter Vertrieb Hafensbahn).

HPA-Strategien zur nachhaltigen Entwicklung „WIR GEBEN DER TIDEELBE MEHR RAUM“

Dicke Pötte und Touristendampfer, Freizeitkapitäne und Elbfischer, Werftbetriebe und Obstbäume, Strandvergnügen und Lebensraum für Pflanzen und Tiere: Die Tideelbe ist in vielerlei Hinsicht die Lebensader der Metropolregion Hamburg. Daher hat die HPA die Umsetzung eines nachhaltigen Konzepts zur Entwicklung der Tideelbe im Fokus. Im diesem Spannungsfeld zwischen wirtschaftlichen und ökologischen Interessen agiert Manfred Meine, innerhalb der Strategie-Abteilung zuständig für das „Tideelbe-Management“.

Welche Basis haben Sie für eine derartig umfangreiche Aufgabe gelegt?

Meine: Bereits 2006 hat die HPA gemeinsam mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ein Strategiepapier formuliert und einen Aktionsplan vorgeschlagen. 2009 wurde mit der Entwicklung erster konkreter strombaulicher Maßnahmen ein großer Schritt zur Umsetzung dieses Tideelbekonzepts getan. Ein breiter „stakeholder“-Prozess wurde darüber hinaus mit der Erstellung eines länderübergreifenden Integrierten Bewirtschaftungsplans für die Tideelbe eingeleitet. Dieser Plan, der auch wesentliche Bausteine des Tideelbekonzepts beinhaltet, soll die Grundlage für die Umsetzung des Europäischen Naturschutzrechts im Natura 2000-Netzwerk bilden.

Welche Hauptziele sind im Tideelbekonzept definiert?

Meine: Zu unseren großen Zielen gehört neben der Optimierung des Sedimentmanagements die Dämpfung der einschwingenden Tideenergie durch strombauliche Maßnahmen. Denn die verstärkte Ausprägung des Tidegeschehens, deren sichtbarstes Merkmal die Zunahme des Tidenhubs ist, hat in den letzten Jahrzehnten zu einer starken Verlandung von Seitenbereichen und Nebeneiben geführt, aber auch zu stark erhöhter Sedimentation im Bereich des Hamburger Hafens. Diese verstärkte Sedimentdynamik hat bewirkt, dass sich die im Rahmen von Unterhaltungsbaggerungen bewegten Sedimentmengen besonders in den Jahren 2004/2005 im Hamburger Hafen deutlich erhöht haben.

Wo innerhalb dieser dynamischen Prozesse setzen Sie an?

Meine: Unsere größte Herausforderung ist es, den verstärkten Sedimenttransport aus der Elbmündung stromaufwärts zu bremsen. Durch das besonders in den letzten 50 Jahren beobachtete Absinken der mittleren Niedrigwasserstände – in Hamburg um mehr als 80 Zentimeter – hat der Flutstrom von der Elbmündung Richtung Hamburg stark zugenommen. Daher reicht der Ebbstrom heute nicht mehr aus, um die stromaufwärts transportierten Sedimente wieder zurück Richtung Nordsee zu transportieren. Dieser „tidal pumping“ genannte Effekt bewirkt eine starke Zunahme von Sedimenten im oberen Bereich der Tideelbe, der auch die Aufrechterhaltung der Schifffahrtsrinnen in Hamburg stark beeinträchtigt. Daher wollen wir die Tideenergie mit neu geschaffenen Flachwasserbereichen abbauen. Wir geben der Tideelbe wieder mehr Raum.

Mag Tätigkeitsfelder, in denen die Dynamik der Natur eine Rolle spielt: Manfred Meine (53) – hier mit Bauingenieur Jörn Gutbrod (l.) – engagiert sich seit 2007 im Bereich Tideelbe und Hydrologie. Seine Leidenschaft für den Spezialbereich Wasserbau entdeckte er bereits während seines Bauingenieurstudiums an der Uni Hannover. In seiner Freizeit spielt er gerne Saxofon und groovt mit seiner Band die Hamburger Funk- und Jazz-Szene. Hier fasziniert ihn – wie bei der Tideelbe – der ständige Wechsel der Randbedingungen, der eine fortwährende Anpassungs- und Improvisationsbereitschaft erfordert.



Dann sichern Sie mit diesem Konzept die Zukunft des Hafens?

Meine: Das tun wir, aber es geht um wesentlich mehr als die Funktionsfähigkeit der Schifffahrtswege und des Hafens. Wir wollen, dass das Tidegeschehen in der gesamten Elbregion langfristig wieder ins Gleichgewicht kommt. Dazu sind Maßnahmen über den Hamburger Bereich hinaus notwendig, die nicht nur der Hafenwirtschaft, sondern auch Fischerei, Landwirtschaft, Naturschutz und Tourismus nützen.

Welche konkreten Maßnahmen stehen denn an?

Meine: In 2009 haben wir im Rahmen des Tideelbekonzeptes das Pilotprojekt Spadenlander Busch/Kreetsand gestartet. Die rund 40 Hektar große Vordeichsfläche wird um mehrere Meter abgetragen und zu einem tidebeeinflussten Flachwasserbereich umgestaltet. Gleichzeitig wird diese neue Maßnahme ein wertvoller Bestandteil des

neuen Naturschutzgebiets „Tideauenlandschaft Norderelbe“.

Darüber hinaus werden weitere Flachwassergebiete in Hamburg untersucht, die sowohl im Sinne des Tideelbekonzepts wirksam sein können, gleichzeitig aber auch Synergien für die Stadtentwicklung bieten. Mit der Entwicklung dieser Flachwasserbereiche nimmt Hamburg eine Vorreiterrolle ein, die beispielgebend für entsprechend erforderliche Aktivitäten in den Nachbarländern ist.

Die größeren Flachwasserpotenziale dienen in Ergänzung zum klassischen Hochwasserschutz als zusätzliche Sturmflutentlastungspolder und tragen so zur Anpassung an den Klimawandel bei.

Wo sehen Sie Ihre zukünftigen Ziele?

Meine: Das Tideelbekonzept muss mit dem Bund und allen beteiligten Ländern vorangebracht werden. Wir brauchen

dazu eine Weiterentwicklung der wissenschaftlichen Grundlagen und eine von gegenseitigem Verständnis geprägte Kooperation aller Partner entlang der Elbe. Hierbei wird die HPA gerne eine Vorreiterrolle übernehmen.



Hand in Hand mit dem Umweltschutz: (v.l.) Sonja Wild-Metzko, Agraringenieurin, Jörn Gutbrod, Bauingenieur, Annelore Seifert, Bauingenieurin, Manfred Meine, Dr. Boris Hochfeld, Geograf, und Johanna Knüppel, Hydrobiologin, auf dem Kreetsander Hauptdeich.

Die HPA gewinnt beim Thema Umweltschutz ein eigenes Profil

„GRÜNE WELLE“ FÜR VERANTWORTLICHE HAFENENTWICKLUNG

Natur an der Wasserkante ist für viele die Möwe auf der Reling. Für Wolfgang Becker ist der Hafen auch ein wichtiges Ökogebiet. Der Leiter des Bereiches „Umweltstrategie“ will der HPA beim Thema Umweltschutz ein eigenes Profil verleihen und den Hafenkosmos neben den wirtschaftlichen Aspekten auch als urbane Landschaft mit vielfältiger Flora und Fauna begreifbar machen.

„Wir haben im Bereich Natur- und Umweltschutz in den vergangenen Jahren eine Menge bewegt, aber noch wenig nach außen kommuniziert“, beschreibt Becker die Situation, als er Anfang 2009 die Leitung des neu errichteten Bereiches „Umweltstrategie“ bei der HPA übernahm. Jetzt hat der Umweltexperte im Hamburger Hafen auf „grüne Welle“ geschaltet: Im vergangenen Jahr holte er sich gemeinsam mit seinen drei Mitarbeitern den Stand der Dinge vor Augen, bündelte Kräfte, fixierte Ergebnisse des bisherigen Engagements und begann auf diese Weise eine gehaltvolle Daten-

grundlage zu schaffen. Sie soll laut Becker „eine Basis sein für sachliche Diskussionen, denn noch werden oft Äpfel mit Birnen verglichen“.

Eigene Zeichen setzen für die Umwelt

Dank dieser Vorarbeit ist es nun möglich, das Ziel der HPA in diesem Feld in Angriff zu nehmen: die Entwicklung und Etablierung einer Umweltstrategie mit eigenen Schwerpunkten im Hafen und seinem Einzugsbereich. „Diese Kompetenz ist eine weitere, wichtige Facette in unserem Portfolio“, so Becker. „Wir wollen dieses

Engagement gezielt in die öffentliche Diskussion einbringen und langfristig im gesamten Hafen verankern.“

Die Definition und Planung konkreter Aufgaben ist bereits in vollem Gange, umso mehr, da die Hansestadt im kommenden Jahr Umwelthauptstadt Europas ist – und die HPA darüber hinaus Gastgeber der internationalen Konferenz „GreenPort 2011“. Hier möchten die Verantwortlichen an der heimischen Wasserkante in jedem Fall eigene Impulse für die umweltverträgliche und nachhaltige Entwicklung des Hamburger Hafens setzen.



Den Hafen neu erlebbar machen

Die Chancen dafür stehen sehr gut, denn die HPA platziert neben stets aktuellen, wichtigen Umweltthemen wie Verkehrsmanagement, Einsatz von elektro- oder gasbetriebenen Fahrzeugen, energiesparenden Maßnahmen an Gebäuden und Verminderung der Lärmemission kreative Ansätze und frische Ideen.

„Viele Menschen hier wohnen, arbeiten und verbringen ihre Freizeit in Sichtkontakt mit Reachstackern, Containergebirgen und Eimerkettenbaggern. Wir möchten den Hafenkosmos von einer ganz anderen Seite erlebbar machen“, erläutert Becker und verweist auf den „Masterplan Radwege“. Im Dialog mit Verbänden wie dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) wird derzeit ein Wegenetz entwickelt, in dem Einwohner und Touristen nicht nur versteckte Naturschätze und erholsame Picknickplätze entdecken können, sondern mit Informationen versorgt werden können, die vielleicht sogar Hamburger Wasserratten zum Staunen bringen.

Die HPA als guter Nachbar

Darüber hinaus setzt die HPA auf einen stärkeren Dialog mit den Anwohnern, um Anregungen und Kritik auf einer vertrauensvollen Basis umzusetzen. Der Lärmbeirat Oevelgönne/Neumühlen, der unter der Moderation der HPA aus hafennahen Anliegern, dem Terminalbetreiber und Behördenvertretern besteht, beweist, dass sich auf diese Weise mit guten Ideen große Wirkung erzielen lässt: Seit der Entwicklung einer neuen lasergeführten und rechnergestützten Technik kann der „Soft Touchdown“ für einen leiseren Containerterminalbetrieb beim Absetzen der Container sorgen.

Nachhaltiges Engagement für die Entwicklung des Hamburger Hafens:
(v. l.) Hendrik Hollstein, Umweltstrategie, Wolfgang Becker, Leiter Umweltstrategie, Dorita Hermes, Umweltmanagementsysteme, und Heike Naumann, Raumplanung.

Hamburger Hafen und Umwelt:

Wussten Sie schon, ...

... **dass** die Wasserqualität der Elbe seit der Wiedervereinigung deutlich besser geworden ist?

... **dass** die METHA seit 1993 einen wichtigen Beitrag zum Schutz von Elbe und Nordsee leistet? Die Großanlage im Hafen sorgt für die mechanische Trennung von schadstoffbelasteten Sedimenten und unbelastetem Sand, sodass eine Weiterverwendung als Baustoff oder Abdichtungsmaterial ermöglicht wird.

... **dass** Hamburg zu den Hafenstädten gehört, die sich im Rahmen der World Ports Climate Initiative (WPCI) freiwillig dazu verpflichtet haben, ihre Umwelt- und Klimaschutzanstrengungen deutlich zu verbessern?

Daraus entstanden zwei Projekte:

- Das Projekt „Landstrom für Schiffe“ klärt das „Warum“ und „Wie“ einer landseitigen Energieversorgung und reduziert Emissionen.

- Der „Environmental Ship Index“ (ESI) liefert einen Maßstab für die Umweltfreundlichkeit eines Seeschiffes. Bewertet werden Anstrengungen, die über die definierten Grenzwerte der International Maritime Organization (IMO) hinausgehen. Das kann zum Beispiel mit einem Nachlass bei Hafenabgaben belohnt werden.



Radelt mit gutem Beispiel voran: Wolfgang Becker (62), Mitbegründer des Masterplans „Radwege“, ist seit Anfang 2009 Leiter des Bereiches Umweltstrategie. Der gelernte Ingenieur für Wasserbau und zwischenzeitliche Pressesprecher der Wirtschaftsbehörde ist seit 1974 im Unternehmen, unter anderem in der Planungsabteilung für Wasserstraßen und Liegeplätze und als Prozessleiter Hafenentwicklung.

BERICHT DES AUFSICHTSRATES

Das Jahr 2009 war durch deutliche Einbrüche im Wachstum der Weltwirtschaft gekennzeichnet. Die Industrieländer befanden sich in der Rezession, in den Schwellenländern setzte sich die deutliche Verringerung der Wachstumsraten fort.

Nachdem der Hamburger Hafen seinen Gesamtumschlag im Jahr 2008 (140,4 Mio. t) noch nahezu auf dem Vorjahresniveau halten konnte, verzeichnete der Hafen im Jahr 2009 (110,4 Mio. t) einen massiven Umschlageinbruch um insgesamt rund 21 %. Der Containerumschlag (TEU) im Hamburger Hafen lag in 2009 dabei um 28 % unter dem Vorjahresniveau und betrug 7 Mio. TEU. Der hohe Handelsanteil mit Asien, der in der Vergangenheit für überdurchschnittliche Wachstumsraten beim Containerumschlag in Hamburg gesorgt hatte, wirkte sich im Jahr 2009, mit einem rückläufigen Welthandelsvolumen, entsprechend nachteilig aus. Die Universalhafenfunktion des Hamburger Hafens hat den schmerzlichen Mengenrückgang beim Containerumschlag durch positive Entwicklungen in einzelnen Sparten abmildern können.

Die ersten Mengenstatistiken des Jahres 2010 lassen erkennen, dass offensichtlich im Jahr 2009 die Talsohle erreicht wurde. Nachdem im ersten Quartal 2010 in Hamburg nur schwache erste Erholungssignale erkennbar waren, tritt für das zweite Quartal bereits ein deutlich positiveres Bild zutage. Es zeichnet sich somit ab, dass sich die Weltwirtschaftskrise abschwächt und die Welthandelsströme in der nächsten Zeit erneut ansteigen werden.

Der Aufsichtsrat unterstützt das Management der HPA in seinen intensiven Bemühungen, den Hamburger Hafen mit verschiedenen Maßnahmen für diesen kommenden Aufschwung gut zu rüsten. Hierzu zählen neben dem bereits begonnenen umfangreichen Sanierungs- und Optimierungsprogramm auch die Erweiterung des bestehenden Geschäftsmodells der HPA.

Exemplarisch sei das von der HPA durchgeführte weltweite Markterkundungsverfahren für die Ausbauplanungen des künftigen Central Terminal Steinwerder genannt, mit dem die Geschäftsführung völlig neue Wege beschritten hat und dessen hohe Resonanz das ungebrochene Interesse am Hamburger Hafen beweist.

Überwachung der Geschäftsführung und Beratung der Geschäftsführer

Der Aufsichtsrat der AöR hat die Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2009 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 2009 fanden vier 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.

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2009

Der in der Sitzung am 9. Juli 2009 bestellte Abschlussprüfer Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der HPA zum 31. Dezember 2009 geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 23. Juni 2010 mit dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2009, dem Lagebericht und dem Vorschlag für die Verwendung des Jahresergebnisses eingehend befasst und diese geprüft. Den Mitgliedern des Aufsichtsrates wurden die Jahresabschlussunterlagen und der Bericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt.

Die Vertreter der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young AG nahmen an den Beratungen des Jahresabschlusses in der Sitzung des Aufsichtsrates am 23. Juni 2010 teil und erläuterten die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung.

Änderungen in der Besetzung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

Auf seiner Sitzung am 9. Juli 2009 bestellte der Aufsichtsrat Herrn Wolfgang Hurtienne mit Wirkung zum 1. August 2009 zum Geschäftsführer der HPA. In der gleichen Sitzung wurde Herr Jens Meier zum Vorsitzenden der Geschäftsführung der HPA bestimmt.

Am 30. Juni 2009 hat die Senatskommission für öffentliche Unternehmen beschlossen, dass Herr Rolf Kirchfeld anstelle des zum 20. April 2009 ausgeschiedenen Herrn Dr. Rüdiger Grube für den Rest der laufenden Amtszeit in den Aufsichtsrat der HPA entsandt wird.

Die reguläre Amtszeit des gesamten Aufsichtsrates der HPA endete am 03.10.2009. Damit endete die Amtszeit der von den Beschäftigten der HPA gewählten Vertreter Herrn Heinz-Walter Fuchs und Herrn Bernd Lokoschat. Am 4. Oktober 2009 begann die Amtszeit der von den Beschäftigten der HPA gewählten Vertreter Frau Sandra Orth, Frau Claudia Schick und Herrn Rolf Schubert.

Die vom Senat entsandten Mitglieder führten ihr Amt nach § 6 Abs. (2) HPAG fort, bis die Amtszeit der neu vom Senat entsandten Mitglieder Herr Axel Gedaschko, Herr Dr. Robert Heller, Herr Frank Horch, Herr Dr. Horst-Michael Pelikahn, Herr Rolf Kirchfeld, Herr Ian K. Karan am 11.11.2009 begann. Die Amtszeit von Herrn Heinz Papenhagen endete am 10.11.2009.

Der Aufsichtsrat dankt den Herren Dr. Rüdiger Grube, Heinz-Walter Fuchs, Bernd Lokoschat und Heinz Papenhagen für die geleistete Arbeit im Aufsichtsrat der HPA.

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, 23. Juni 2010
Der Aufsichtsrat
Aufsichtsratsvorsitzender

LAGEBERICHT 2009

DER HAMBURG PORT AUTHORITY

Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

1. Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Weltwirtschaft bricht ein

Das Jahr 2009 war durch deutliche Einbrüche im Wachstum der Weltwirtschaft gekennzeichnet. Die Industrieländer befanden sich in der Rezession, in den Schwellenländern setzte sich die deutliche Verringerung der Wachstumsraten fort. Deutschland verzeichnete 2009 mit etwa -5 % (Statistisches Bundesamt) den schwersten Rückgang des Bruttoinlandsproduktes in der Geschichte der Bundesrepublik. Dabei kam es vor allem in der ersten Jahreshälfte zu massiven Einbußen, während sich im weiteren Jahresverlauf bereits eine leichte Erholung abzeichnete. Der Haupthandelspartner des Hamburger Hafens, die Volksrepublik China, litt auch im Jahr 2009 weiterhin unter den Folgen der internationalen Wirtschafts- und Finanzkrise. Daher blieb in China das Wirtschaftswachstum im Jahr 2009 mit knapp 9 % erneut im einstelligen Bereich. Bereits im letzten Quartal 2009 stieg das Wachstum des chinesischen Bruttoinlandsproduktes jedoch wieder auf einen zweistelligen Wert von über 10 % an, was auf eine schnelle Erholung der chinesischen Volkswirtschaft hindeutet. Im osteuropäischen Raum führte die Finanz- und Wirtschaftskrise zu einem Zusammenbruch der Nachfrage und damit zu erheblichen Rückgängen des Handelsvolumens im Vergleich zu den Vorjahren.

Rückläufiger Umschlag im Hamburger Hafen

Nachdem der Hamburger Hafen seinen Gesamtumschlag im Vorjahr noch nahezu konstant halten konnte, verzeichnete der Hafen im Jahr 2009 einen massiven Umschlageinbruch um insgesamt etwa 21%. Dabei gab der Umschlag von Stückgut um 25 % nach, der Umschlag mit trockenem Massengut ging um 17 % zurück. Im Bereich flüssiges Massengut betrug der Rückgang 8 %. Der Umschlag einzelner Gütergruppen entwickelte sich hingegen durchaus positiv. So konnte der Getreideumschlag um 25 %, der Umschlag mit sonstiger Flüssigladung um 12 % zulegen. Mit einem Gesamtumschlag von 110,4 Mio. Tonnen erreicht Hamburg einen Marktanteil von 15,4 % (-1,7 %-Punkte) in der Nordrange, bestehend aus den Häfen Antwerpen, Rotterdam, den Bremischen Häfen sowie Hamburg.

Der Hamburger Containerumschlag in TEU lag um 28 % unter dem Vorjahresniveau und betrug 7 Mio. TEU. Der hohe Handelsanteil mit Asien, der in der Vergangenheit für überdurchschnittliche Wachstumsraten beim Containerum-

schlag in Hamburg gesorgt hatte, wirkte sich im Jahr 2009 weiterhin als nachteilig aus. Hamburg war somit von der Asienschwäche stärker betroffen als die Konkurrenzhäfen der Nordrange. Insgesamt wurden in den Nordrange-Häfen Antwerpen, Rotterdam, Bremische Häfen und Hamburg im Jahr 2009 28,6 Mio. TEU umgeschlagen. In Rotterdam ging der Containerumschlag im Berichtsjahr um -9,7 % auf 9,7 Mio. TEU zurück. Die Bremischen Häfen verzeichneten einen Umschlagrückgang um 17,4 % auf 4,6 Mio. TEU. Antwerpen schlug 7,3 Mio. TEU um, was einem Rückgang um -15,6 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der vergleichsweise moderate Rückgang in Rotterdam ist unter anderem auf zusätzliche Feederverkehre zurückzuführen, welche aus dem Hamburger Hafen abgezogen werden konnten. Die Anzahl der angebotenen Feederverbindungen ab Hamburg konnte aber trotz der Ladungsrückgänge in diesem Segment stabil gehalten werden. Hamburgs Marktanteil im Containerumschlag in der Nordrange im Jahr 2009 sank um 3,5 %-Punkte auf 24,5 %.

Das Fahrtgebiet Asien generiert für Hamburg trotz erheblicher Umschlageinbußen von gut 24 % nach wie vor das mit Abstand größte Verkehrsvolumen und stellt einen Anteil von 59 % der gesamten Hamburger Containerverkehre dar. Das deutliche Abschwächen des Handels mit Osteuropa und Skandinavien führte zu einem Rückgang des Fahrtgebietes Europa auf einen Anteil von 27,9 %. Der negative Trend beschränkte sich jedoch vor allem auf das erste Halbjahr 2009, sodass beispielsweise für das Fahrtgebiet Asien im dritten Quartal 2009 bereits wieder Zuwächse von über 8 % gegenüber dem Vorquartal verzeichnet werden konnten. Der hohe Anteil des Fahrtgebietes Asien festigt Hamburgs Position als Handelsplatz für Waren aus Fernost. Der Hamburger Hafen wird zukünftig wieder von einem steigenden Handel mit asiatischen Ländern profitieren können.

Neues Finanzierungssystem für die Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts

Zu Beginn des Jahres 2009 wurde die bisherige Zuwendungsfinanzierung für die Investitionen und Betriebskosten im Bereich der allgemeinen Infrastruktur durch eine flexiblere Eigenkapitalzuführung ersetzt. Die Hamburger Bürgerschaft hat beschlossen, der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, den Verkaufsgewinn aus dem Anteilsverkauf der HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG, Hamburg, in den kommenden Jahren zur Refinanzierung des



Hafenausbaus zur Verfügung zu stellen. Hierdurch ist sichergestellt, dass der Hamburg Port Authority sukzessive ein Gesamtbetrag von über 1 Mrd. EUR (sog. HHLA-Milliarde) in die Kapitalrücklage zugeführt wird.

Weiterhin wurde im Geschäftsjahr ein Vertrag mit der Freien und Hansestadt Hamburg zur Kostenerstattung einzelner Investitionen im Hafen abgeschlossen, wonach der HPA jährlich maximal ein Betrag von 24 Mio. EUR erstattet wird. Das Investitionsvolumen wird überwiegend aus Bundesmitteln für „Hafenlasten“ finanziert und über den Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg ausgezahlt.

Mit diesen Schritten wurde gleichzeitig der Betriebskostenzuschuss sowie der Zuschuss für projektbezogene Einzelmaßnahmen gestrichen, was in den ersten Jahren der Umstellung zu einer Verlustsituation der Hamburg Port Authority führen wird, auch wenn sich sonst weder die Kosten noch die Einnahmen der Hamburg Port Authority im Vergleich zu den Vorjahren geändert haben. Der hieraus entstandene Jahresverlust in Höhe von 226,8 Mio. EUR wird überwiegend durch nicht aktivierungsfähige Projektaufwendungen verursacht, wobei ca. 97,4 Mio. EUR dem betrieblichen Regelgeschäft zugeordnet werden müssen. Trotz des hohen Jahresverlustes ist die Finanzierung der Hamburg Port Authority durch die zugesagte Kapitalzuführung in den kommenden Jahren sichergestellt.

Die neue Finanzierungssituation ermöglicht der Hamburg Port Authority deutlich flexibler auf die sich ändernden Marktgegebenheiten zu reagieren. Gleichzeitig resultiert daraus die Notwendigkeit, intelligente Lösungen zu erarbeiten, um ein nachhaltiges Geschäftsmodell der Gesellschaft sicherzustellen.

Hamburg Port Authority stellt sich den Herausforderungen

Die Hamburg Port Authority hat in ihrer jungen Geschichte mit dem Jahr 2009 bisher das wirtschaftlich schwierigste Jahr für den Hamburger Hafen erleben müssen. Die Rückgänge im Welthandel und die Anteilsverluste des Hamburger Hafens innerhalb der Nordrange stellen die Hamburg Port Authority vor neue Herausforderungen. Das bisherige Verständnis, wie eine erfolgreiche Zukunft des Hafenstandortes Hamburg sichergestellt werden kann, ist zu überdenken und kreativ weiterzuentwickeln. Des Weiteren führt die verän-

derte Finanzierungssituation der Gesellschaft zu der Notwendigkeit, das bisherige Geschäftsmodell der Hamburg Port Authority zu überarbeiten.

Die Hamburg Port Authority stellt sich diesen Herausforderungen und hat im Jahr 2009 eine Vielzahl von Aktivitäten gestartet bzw. umgesetzt, die dem Ziel dienen, nach dem Ende der Weltwirtschaftskrise den Hamburger Hafen strukturell gestärkt in eine erfolgreiche Zukunft zu führen.

Eine wesentliche Grundvoraussetzung wurde durch die Neuorganisation der Gesellschaft zu Beginn des Jahres 2009 geschaffen. Nach einer mehrmonatigen Organisationsuntersuchung mit der Unterstützung externer Spezialisten hat die Hamburg Port Authority eine anforderungsgerechte, flexible und effiziente Organisationsstruktur installiert, die endgültig den nachhaltigen Schritt hin zu einer modernen Managementgesellschaft ermöglicht. Auf der Grundlage dieser internen Neuaufstellung verfolgt die Hamburg Port Authority eine Vielzahl strategisch wichtiger Projekte und geht dabei zum Teil völlig neue Wege. Als wesentliche Beispiele für diese Neuausrichtung stehen exemplarisch folgende Themen-schwerpunkte:

Markterkundungsverfahren

Die Hamburg Port Authority hat erstmalig in ihrer langjährigen Hafengeschichte ein weltweites Markterkundungsverfahren für die Ausbauplanungen des Central Terminal Steinwerder durchgeführt. Mit der Abfrage hat die Hamburg Authority ein Zeichen gesetzt. Die Resonanz von über 20 nationalen und internationalen Bewerbern hat deutlich gezeigt, dass hier ein großes Interesse besteht, an diesem Prozess mitzuwirken, und macht deutlich, dass der eingeschlagene Weg richtig gewesen ist. Anfang 2010 werden die Vorschläge bewertet und die besten Konzepte prämiert.

Erweiterung des bestehenden Geschäftsmodells

Die klassische Aufgabe der Vorgängerorganisation bestand im Wesentlichen darin, ausreichende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, um den Kapazitätsanforderungen der Hafenkunden gerecht zu werden. Dieser Auftrag ist nach wie vor ein wichtiger Baustein des Aufgabenfeldes der Hamburg Port Authority. Darüber hinaus kann das Leistungsspektrum weiter gefasst werden, da die Hamburg Port Authority als zentrale Hafenmanagementgesellschaft einen spürbaren Mehrwert generieren kann, wenn sie Dienstleistungsfunkti-

onen, wie z.B. in der Bahnabwicklung, zentral anbietet. Hier ergeben sich zusätzliche Optimierungs- und Wertschöpfungspotenziale für den Hafen, welche zukünftig durch das verbreiterte Angebot der Hamburg Port Authority ausgeschöpft werden sollen.

Einführung intelligenter Entgeltsysteme

Die Einführung des neuen Hafenbahntgeltsystems hat nach einer ersten Anlaufphase die geplante Wirkung entfaltet und dafür gesorgt, dass die Beanspruchung der Infrastruktur bedarfsgerecht und kostenbewusst durch die Nutzer erfolgt. Die optimierte Verkehrsführung führt zu schnelleren Durchlaufzeiten und damit zu einem reibungslosen Ablauf mit der Folge, dass Einsparungen bei den Ausbauerfordernissen erzielt werden. Dieser Erfolg soll durch weitere Entgeltstrukturoptimierungen für andere Leistungen ausgebaut werden. Neben dem steuernden Effekt für die Infrastrukturnutzung sollen Anreizsysteme geschaffen werden, die z.B. durch ladungsabhängige und umweltbezogene Entgeltkomponenten erreicht werden können.

IT-Infrastruktur

Die Instandhaltung und Modernisierung der physischen Infrastruktur im Hamburger Hafen setzt eine moderne und intelligente IT-Infrastruktur voraus. Diese gilt es, sowohl intern der Hamburg Port Authority als auch extern der Hafenwirtschaft zur Verfügung zu stellen.

Die Weiterentwicklung der modernen und intelligenten IT-Infrastruktur bei der Hamburg Port Authority orientiert sich an einem eigens für die Hamburg Port Authority aufgesetzten IT-Bebauungsmanagement, in dem zunächst alle IT-Verfahren innerhalb und im Umfeld der Hamburg Port Authority erfasst werden. Anschließend wird daraus ein Soll-Bebauungsplan entwickelt, an dem sich alle zukünftigen Verfahren ausrichten sollen, um eine koordinierte Vernetzung aller IT-Verfahren zu gewährleisten.

Die zentrale IT-Infrastruktur bildet eine Grundlage für eine zentrale Datenintegration der logistischen Ablaufprozesse. Die Schaffung von Datentransparenz und durchgängiger Datenströme bildet die Voraussetzung für eine erfolgreiche und schnelle Lieferprozesskette. Die Hamburg Port Authority bildet eine sehr gute Plattform, um diese Steuerungsaufgaben zentral koordinieren zu können.

Strategische Neuausrichtung (Hafenentwicklungsplan 2015)
Die Hamburg Port Authority hat mit externer Beraterunterstützung die Megatrends der kommenden Jahrzehnte aufbereitet und ausgewertet. Hierbei wurden insbesondere die Auswirkung auf die Ökonomie, Ökologie, Demografie und Technologie untersucht und Rückschlüsse auf die Hafenwirtschaft herausgearbeitet. Die Ergebnisse der Studie wurden zum Jahresende vorgelegt und zeigen deutlich, dass der Hamburger Hafen aufgefordert ist, ein breites und gut strukturiertes Ansiedlungsmanagement zu betreiben und die richtigen Weichen für die Verkehrsträger Wasser, Straße und Schiene zu stellen, um die Stärken des Standortes weiter auszubauen und die Schwächen zu minimieren.

Neue Wertschöpfungspotenziale

Die Hamburg Port Authority wird spätestens ab 2011 hafenfremde Aufgaben an die Bedarfsträger der Freien und Hansestadt Hamburg weiterberechnen mit dem Ziel, dass derartige Kosten nicht mehr negativ auf das Ergebnis wirken. Daneben wird die Hamburg Port Authority alle Möglichkeiten ausschöpfen, um zusätzliche Wertschöpfungspotenziale im Rahmen bereits praktizierter und neuer Geschäftsaktivitäten zu heben. Wesentliche Beispiele sind hier die Ausschreibung freier Hafenterrassen sowie die Erweiterung des Vermietungsangebotes um Komplementäranlagen wie z.B. Gebäude. Darüber hinaus werden erste Aktivitäten entfaltet, um Consultingtätigkeiten anzubieten.

Umgesetzte Ausbau- und Ersatzinvestitionen

Im Berichtsjahr wurden mehrere besonders wichtige Projekte abgeschlossen bzw. weiter vorangetrieben: Auch im Geschäftsjahr 2009 wurde die Ertüchtigung des Hafenbahnschienennetzes weiter mit höchster Priorität verfolgt. Insgesamt wurden 23 200 m Gleise und 65 Weichen ausgetauscht. Wesentliche Anteile des aus den Jahren vor Errichtung der Hamburg Port Authority bestehenden Instandhaltungsrückstaus wurden damit wie geplant abgebaut. Durch weitere zielgerichtete Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur ist zum Ende des Jahres 2010 von einem eingeschwungenen Zustand auszugehen, sodass die Hafenbahn auch für wieder ansteigende Verkehre gut gerüstet ist.

Der Ausbau der Straßen- und Bahnbrücken zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssituation im Hafen fand im Jahre 2009 mit dem begonnenen Neubau der Niedernfelder und Muggenburger Brücken an zentraler Stelle seinen Schwer-



punkt. Für den Neubau der Rethelbrücke wurden die entscheidende Planungsphase sowie vorbereitende Baumaßnahmen abgeschlossen, sodass in 2010 die Baumaßnahmen starten werden. Parallel wurden auch die Planungen der Bahnbrücke im Bereich der heutigen Kattwykbrücke intensiviert.

Der Ausbau der Hafensflächen ermöglicht die regionale Erweiterung der Hafensbetriebe und sichert die Neuansiedlung von Kunden aus dem Logistikbereich. Durch ausgeführte Baumaßnahmen wie z.B. am Mittleren Reiherstieg, an der Witternstraße oder dem Fährstieg wird das Flächenangebot im Hafengebiet weiter ausgebaut.

Der Ausbau der Hafenschleusen erfolgte mit erhöhter Intensität. Die wesentlichen Projektbausteine stellen hier die Ernst-August-Schleuse, deren Arbeiten in 2009 begonnen und wesentlich vorangetrieben wurden, sowie die Arbeiten zur Anpassung der Harburger Hafenschleuse dar.

Der Ausbau der Kaianlagen zur Stärkung der Containerterminals im Jahre 2009 erfolgte an drei wesentlichen Projekten, die alle unvermindert weiter vorangetrieben wurden. So konnte der Liegeplatz 5 am Europakai für den Containerterminal-Tollerort sowie der Liegeplatz 3 am Predöhlkai so weit fertig gestellt werden, dass beide nach Durchführung der Suprastrukturarbeiten in 2010 in Betrieb gehen können. Mit dem Baubeginn der Liegeplätze 3 und 4 wird der Ausbau des Container-Terminals-Burchardkai fortgesetzt.

Für das Großprojekt Westerweiterung konnten weitere vorbereitende Sanierungsmaßnahmen der Flächen durchgeführt und abgeschlossen werden. Am Blumensandhafen konnte das Planfeststellungsverfahren zum Bau einer neuen Tankerlöschbrücke und deren Planungen ausführungsfähig abgeschlossen werden. Die Generalplanung für den Hafenausbau im Süderelberaum wurde in 2009 mit der parallel laufenden Planung einer südlichen Hafenuferspanne koordiniert und weiterentwickelt.

2. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die veränderte Finanzierungssituation hat zu einer maßgeblichen Veränderung in der Ergebnisrechnung geführt, da die im Vorjahr erfolgswirksam vereinnahmten Zuwendungszahlungen für nicht aktivierungsfähige Projektaufgaben nur noch in besonderen Einzelfällen gewährt worden sind, sodass sich

das Jahresergebnis allein aus dieser technischen Anpassung entsprechend entwickelt hat.

Zum Jahresende 2009 weist die Hamburg Port Authority einen Jahresfehlbetrag von 226,8 Mio. EUR aus. Nach der planmäßigen Auflösung der Kapitalrücklage, die im Verlauf des Geschäftsjahres durch die Zuführung aus der HHLA-Mrd. ebenfalls planmäßig aufgestockt wurde, verbleibt ein Bilanzverlust von 28,6 Mio. EUR. Der Bilanzverlust ist überwiegend auf die Streichung des Betriebszuschusses zurückzuführen, sodass nach Eliminierung dieses Sondereffektes das aktuelle Jahresergebnis nur leicht unter dem des Vorjahres liegt. Die Ergebnisverschlechterung ist im Wesentlichen auf die schlechte wirtschaftliche Situation im Hamburger Hafen sowie auf einzelne periodenfremde Aufwendungen, insbesondere Entschädigungsleistungen (128,1 Mio. EUR) sowie Grundsteuer (8,7 Mio. EUR), zurückzuführen.

Die Hamburg Port Authority weist im Geschäftsjahr Erträge von insgesamt 217,7 Mio. EUR (i.Vj. 297,1 Mio. EUR) aus. Diese setzen sich wie folgt zusammen: Umsatzerlöse von 134,9 Mio. EUR (i.Vj. 129,6 Mio. EUR), Zuwendungen aus öffentlichen Haushalten von 34,6 Mio. EUR (i.Vj. 126,3 Mio. EUR) und sonstige Erträge von 48,2 Mio. EUR (i.Vj. 41,2 Mio. EUR).

Die Umsatzerlöse setzen sich im Wesentlichen aus Mieterlösen für Flächen, Kaimauern und sonstigen Anlagen von 72,6 Mio. EUR (+4,9 %), aus Hafengeld von 41,7 Mio. EUR (+3,0 %) und aus Nutzungsentgelten für das Hafensystem von 11,7 Mio. EUR (+4,5 %) zusammen. Die jährliche Anpassung des Hafengelds aufgrund von gestiegenen Kosten und als Inflationsausgleich wurde 2009 nicht durchgeführt. Vielmehr hat die Hamburg Port Authority das Hafengeld zum 1. März 2009 um 4 % erhöht, um ihrer Verpflichtung nachzukommen, der in Gründung befindlichen Stiftung Lebensraum Elbe beginnend ab 2009 diese o.g. 4 % der Hafengeldeinnahmen bis auf Weiteres zu zahlen. Die HPA ist verpflichtet, der Stiftung in den kommenden Jahren weitere Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, bis ein Gesamtbetrag von 40 Mio. EUR erreicht worden ist. Die Finanzierung erfolgt durch weitere Zuführungen aus den Hafengeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen für Baumaßnahmen, die zu einer Beseitigung von Wasserflächen führen, bis zu einem Gesamtwert von 7,5 Mio. EUR.

Die Zuwendungen aus öffentlichen Haushalten gliedern sich in einen Zuwendungsbetrag für den laufenden Betrieb von 4,5 Mio. EUR (i.Vj. 23,0 Mio. EUR) und einen Zuwendungsertrag für projektbezogene Maßnahmen von 30,1 Mio. EUR (i.Vj. 103,4 Mio. EUR). Der Zuwendungsertrag für projektbezogene Maßnahmen beinhaltet die Kostenerstattungen für Investitionen im Hafen, die nicht aktivierungsfähig waren. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Investitionen in die Hafenhahn (3 Mio. EUR), den Ausbau der öffentlichen Hochwasserschutzmaßnahmen (13 Mio. EUR) sowie der öffentlichen Straßen (13 Mio. EUR).

Die sonstigen Erträge setzen sich im Wesentlichen aus Erträgen aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (19,8 Mio. EUR), aktivierten Eigenleistungen (9,2 Mio. EUR), periodenfremden Erträgen aus Baggerarbeiten für die Pflege des Sedimentfangs Wedel (4,3 Mio. EUR), Erträgen aus Nachberechnungen für Flächen und Kai-mauern (3,9 Mio. EUR) sowie Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (3,3 Mio. EUR) zusammen.

Den Erträgen steht ein betrieblicher Aufwand von insgesamt 420,4 Mio. EUR (i.Vj. 279,5 Mio. EUR) gegenüber. Dieser gliedert sich in Aufwand für Material und bezogene Leistungen von 130,3 Mio. EUR (- 0,2 %), Aufwand für Personal von 99,5 Mio. EUR (+ 11,8 %) sowie Abschreibungen von 31,9 Mio. EUR (+ 4,3 %) und sonstige betriebliche Aufwendungen von 158,8 Mio. EUR (+ 442,0 %).

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

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden im Geschäftsjahr 128,1 Mio. EUR für Entschädigungsleistungen ausgewiesen, die aufgrund von Vertragsverhandlungen zur Verlagerung von Unternehmen im heutigen Bereich des geplanten Container Terminal Steinwerder angefallen sind. Weiterhin setzen sie sich, wie im Vorjahr, im Wesentlichen aus Mieten und Pachten, IT-Betriebskosten, Marketing und Beratungskosten zusammen.

Das Zinsergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Mio. EUR von -5,6 Mio. EUR auf -6,0 Mio. EUR verändert.

Der Anstieg liegt im Wesentlichen in der Aufnahme der dritten Tranche des Rahmenkredites der Hamburger Sparkasse AG, Hamburg, von 17,5 Mio. EUR begründet.

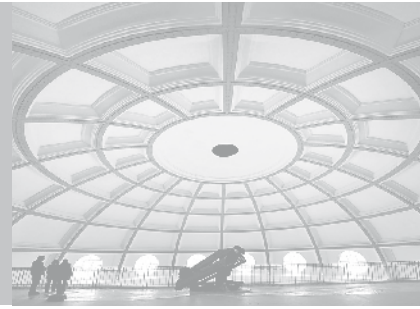
Unter der Position sonstige Steuern werden fast ausschließlich die für die Flächen der Hamburg Port Authority angefallenen Grundsteuern von 17,9 Mio. EUR (i.Vj. 6,9 Mio. EUR) ausgewiesen. Nachdem die Vermessung aller Hafengrundstücke im Jahr 2009 abgeschlossen werden konnte, wurden vom Finanzamt erste neue Steuerbescheide erstellt. Die Steuerbescheide führten zu der Notwendigkeit, den bisherigen Steueraufwand für die Grundsteuer neu einzuschätzen, sodass im aktuellen Geschäftsjahr 15,5 Mio. EUR (i.Vj. 5,0 Mio. EUR) für die Jahre 2005 bis 2009 zurückgestellt worden sind. Erst nach dem Vorliegen aller Steuerbescheide ist eine sichere Datengrundlage geschaffen, sodass es sich bei diesen Werten nach wie vor um Schätzwerte handelt.

Der Jahresfehlbetrag beträgt 226,8 Mio. EUR und fällt damit um 6,0 Mio. EUR besser aus als der Planwert. Neben den über Plan liegenden Umsatzerlösen ist dies maßgeblich durch die hohen aperiodischen Erträge bedingt, welche auch durch die notwendige Rückstellung für die Grundsteuer nicht aufgezehrt wurden.

Die Kapitalrücklage wird mit 201,8 Mio. EUR aufgelöst. Gegenüber dem geplanten Wert ergibt sich damit eine Überschreitung von 25,8 Mio. EUR. Die erhöhte Auflösung ist im Wesentlichen auf den vorzeitigen Abschluss einzelner Verlagerungsverträge zurückzuführen.

Nach Verrechnung des Jahresverlustes mit der Auflösung der Kapitalrücklage verbleibt ein Bilanzverlust von 28,6 Mio. EUR. Dieser ist um 33,8 Mio. EUR (55 %) besser als geplant, hat sich jedoch gegenüber dem Vorjahr um 25,0 Mio. EUR verschlechtert. Die Ergebnisverschlechterung ist überwiegend auf den Wegfall des Betriebszuschusses, die Schadensersatzleistungen sowie auf die zusätzlichen Grundsteuerbelastungen zurückzuführen.

Die Bilanzsumme der Hamburg Port Authority hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht und beträgt 1.229 Mio. EUR (+3,5 %); die Anlagenintensität beträgt 89,8 % (i.Vj. 85,9 %). Aus dem weiter gestiegenen Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen wird deutlich, dass die Hamburg Port Authority das Ausbau- und Modernisierungspro-



gramm der Hafeninfrastruktur nachhaltig fortsetzt, was sich in einer Investitionsquote von 10,5 % (i.Vj. 8,4 %) zeigt.

Die Investitionsschwerpunkte des Geschäftsjahres lagen im weiteren Ausbau der Kaimaueranlagen (39,0 Mio. EUR) sowie in der Modernisierung und Ersatzinvestition der Hafenanlagen (29,6 Mio. EUR). Im Jahr 2009 wurde die Kaimauer am Burchardkai 2 fertiggestellt. Die Kaimaueranlagen am Burchardkai 3 und 4 sowie der Ausbau am Containerterminal Tollerort Liegeplatz 5 befanden sich zum 31. Dezember 2009 weiterhin im Bau.

Die Ausbauinvestitionen für die öffentlichen Straßen und den öffentlichen Hochwasserschutz werden nicht im Anlagevermögen der Hamburg Port Authority abgebildet, da sich diese Vermögensgegenstände im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befinden. Für den Ausbau des Straßennetzes wurden 12,9 Mio. EUR und für den Ausbau des öffentlichen Hochwasserschutzes 12,7 Mio. EUR investiert. Von den 12,7 Mio. EUR entfielen 7,3 Mio. EUR auf den Neubau der Ernst-August-Schleuse und 4,1 Mio. EUR auf die Harburger Hafenschleuse.

Das Eigenkapital beträgt 536,6 Mio. EUR, was einer Eigenkapitalquote von 43,7 % (i.Vj. 48,0 %) entspricht. Der Rückgang ist auf die Verlustsituation der Hamburg Port Authority zurückzuführen, die systemimmanent durch das neue Finanzierungsstruktur entstanden ist. Dem Verbrauch der Kapitalrücklage stehen die Zuführung der ersten Tranche der HHLA-Milliarde (176,0 Mio. EUR) sowie die Einlage der Kaufpreisforderungen der Freien und Hansestadt Hamburg gegen die Hamburg Port Authority für den Erwerb mehrerer Grundstücke (17,0 Mio. EUR) gegenüber. Eine weitere Tranche über 51 Mio. EUR wurde am 4. Januar 2010 dem Eigenkapital der HPA zugeführt.

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 8,5 Mio. EUR auf 251,2 Mio. EUR. Diesem Wert stehen entsprechende Buchwerte der allgemeinen Infrastruktur im Anlagevermögen gegenüber. Die Summe aus Eigenkapital und Sonderposten für Investitionszuschüsse führt zu einer lediglich geringfügig verminderten Eigenfinanzierungsquote des Anlagevermögens von 71,4 % (i.Vj. 79,7 %).

Zum 31. Dezember 2009 sind 1.779 aktive Mitarbeiter bei

der Hamburg Port Authority beschäftigt. Dies sind 83 Mitarbeiter mehr als zum Ende des Vorjahres. Die Zuführungen zur Pensionsrückstellung betragen im Geschäftsjahr 8,5 Mio. EUR (i.Vj. 5,1 Mio. EUR). Dem Zuführungsbetrag stehen Erstattungen aus fortgeschriebenen Ausgleichsansprüchen gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg in Höhe von 4,4 Mio. EUR entgegen. Der Forderungsanspruch basiert auf der im Errichtungsgesetz festgelegten Zusage der Freien und Hansestadt Hamburg, die vor der Errichtung der Hamburg Port Authority entstandenen Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Mitarbeitern zu übernehmen.

3. Mitarbeiter

Das Jahr 2009 war für die Beschäftigten der Hamburg Port Authority geprägt durch die Umsetzung der Ergebnisse aus der Reorganisationsuntersuchung „Hamburg Port Authority 2010“. Neben der Veränderung der Organisationsstrukturen wurde auch eine Vielzahl von Arbeitsabläufen neu definiert und implementiert. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden nach dem Prinzip „Personal folgt Aufgabe“ in die neuen Strukturen überführt.

Diese Maßnahmen wurden im Laufe des Jahres durch ein professionell aufgesetztes Change Management begleitet, um zum einen die Führungskräfte auf dem Weg der Weiterentwicklung der Hamburg Port Authority mitnehmen zu können und zum anderen die Akzeptanz für die Neuausrichtung zu steigern.

Parallel zu diesen Maßnahmen ist es der Hamburg Port Authority gelungen, die Personalrekrutierung von qualifizierten Fachkräften zu professionalisieren. Es konnten trotz teilweise erheblicher Wettbewerbsnachteile (Gehaltsniveau) eine große Anzahl von Einstellungen realisiert werden und auch der Rückstau aus 2008 konnte im Wesentlichen abgebaut werden.

In der Personalentwicklung wurden die Grundsteine zur Bewältigung der zukünftigen Herausforderungen (u.a. demografischer Wandel) gelegt. Es wurde ein professionelles Kompetenzmanagementsystem entwickelt, das eine zielorientierte und systematische Identifikation und Weiterentwicklung von Potenzialträgern ermöglicht. Im Bereich der Nachwuchssicherung wurden erste Schritte zur Implementierung von dualen Studiengängen unternommen. Es wur-

den Kooperationen mit Hochschulen, Ausbildungsträgern und Initiativen (Naturwissenschaft und Technik) aufgebaut, um zukünftig frühzeitig qualifizierte Nachwuchskräfte an das Unternehmen zu binden.

4. Risikobericht

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

Eine weiter fortschreitende Einbettung der RCM-Aspekte in das operative Berichtswesen, in Verbindung mit einer Fokussierung der Risikocluster auf permanente und temporäre Risiken, soll zudem sicherstellen, dass dieses System zunehmend ein integrativer Bestandteil der Managementgrundlagen wird. Bereits heute ist eine frühzeitige Einordnung und Dokumentierung von risikobehafteten Entwicklungen in allen Teilbereichen des Unternehmens gewährleistet. Dadurch können entsprechende Maßnahmen ergriffen werden. Das Risikoportfolio der Hamburg Port Authority setzt sich aus verschiedenen Einzelrisiken zusammen, die sich in den Risikogruppen Marktentwicklungsrisiken, Finanzierungsrisiken, technische Risiken, Personalrisiken und naturbedingte Risiken zusammenfassen lassen.

Marktentwicklungsrisiken

Vor allem im ersten Halbjahr 2009 setzte sich die negative Entwicklung des Vorjahres im internationalen Handel fort. Obwohl sich gegen Ende des Jahres 2009 eine leichte Erholung andeutete, sind der Seehandel und Hafenumschlag weiterhin stark beeinträchtigt. Seriöse Prognosen für die Umschlagentwicklung im Hamburger Hafen sind derzeit aufgrund der unsicheren Datenlage kaum möglich. Die rasche Erholung der asiatischen Märkte sowie die Annahme, dass die osteuropäischen Wirtschaftsräume weiterhin wachsen (OECD), setzen jedoch positive Signale für die zukünftige

Entwicklung des Hamburger Hafens. Da ein Großteil der Umschlag- und Verkehrsleistungen im Hamburger Hafen im Wesentlichen auf dem Warenaustausch mit Ostasien und Osteuropa basiert, ist der Bedarf eines weiteren Ausbaus der Hamburger Hafeninfrastruktur weiterhin gegeben.

Finanzierungsrisiken

Die Hamburg Port Authority wird nach der Streichung der Zuwendungsmittel aus dem öffentlichen Haushalt in den nächsten Jahren Verluste erwirtschaften, da das Aufgabenspektrum im öffentlichen Infrastrukturbereich nicht vollständig durch eigene Erlöse gedeckt werden kann. Die Verlustsituation und die Finanzierungsbedarfe für den weiteren Ausbau des Hafens werden in den kommenden Jahren über die Kapitalzuführung refinanziert, sodass hieraus kein unmittelbares Finanzierungsrisiko entsteht. Es wird jedoch maßgeblich darauf ankommen, dass die Freie und Hansestadt Hamburg nach dem systemimmanenten Verzehr der Eigenkapitalzuführung, der HHLA-Mrd., rechtzeitig dafür Sorge trägt, ein nachhaltiges Geschäftsmodell für die Hamburg Port Authority zu ermöglichen. Hierzu wurden bereits im Berichtsjahr erste Schritte eingeleitet und Voraussetzungen geschaffen, um die Finanzierung der Hamburg Port Authority dauerhaft zu sichern. Neben der Weiterentwicklung des Leistungsportfolios wurden Leistungen, die keinen Hafenbezug haben, mit dem Ziel identifiziert, diese künftig vom Bedarfsträger bestellen zu lassen. Des Weiteren bilden im Berichtsjahr gefasste Beschlüsse der Hamburger Bürgerschaft die Grundlage für eine Finanzierung, die auch aus dem Haushalt erfolgen kann.

Technische Risiken

Umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur des Hafens führen zu einer Vielzahl technischer Risiken, die nur schwer vorhersehbar sind und deren Auswirkungen im Einzelfall bewertet werden müssen.

Ganz erhebliche Risiken befinden sich regelmäßig in der Bauqualität hinsichtlich Kampfmittel, Altlasten, reliktsche Bausubstanz sowie der Tragfähigkeit. Die konstruktiven Bauwerke haben im Regelfall erhebliche Lasten zu tragen und müssen daher statisch solide ausgerichtet sein. Eine ganz besondere Herausforderung wird sich bei dem Bau der neuen Retheklappbrücke ergeben, da dieser Brückentyp in der Dimensionierung bisher nur einmal realisiert wurde und die größte ihrer Art in Europa ist.



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 ist nicht kalkulierbar, da sie in unmittelbarer Abhängigkeit mit beantragten und genehmigten Baumaßnahmen und der Beschaffenheit der jeweiligen Flächen steht.

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 erheblichen Zusatzbelastungen für die Organisation und für jeden einzelnen Mitarbeiter. Der Erfolg dieses Prozesses wird maßgeblich davon abhängen, ob es gelingen wird, in einem Umfeld dynamischer Veränderungen und erhöhter Leistungsanforderungen 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.

Wie in vielen großen Seehäfen sind auch in Hamburg regelmäßige Unterhaltungsbaggerarbeiten zum Erhalt der Wassertiefen erforderlich. Um das Sedimentationsverhalten des Elbstromes zukünftig positiv zu beeinflussen und den Erhalt der Wassertiefen in Hamburg und der seeseitigen Zufahrt langfristig sicherzustellen, hat die Hamburg Port Authority in Zusammenarbeit mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bereits 2006 ein Konzept zur nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe aufgestellt, welches in den kommenden Jahren weiterentwickelt und umgesetzt werden muss. Hierbei nimmt die Hamburg Port Authority mit entsprechenden Pilotmaßnahmen eine Vorreiterrolle ein. Hierzu zählt u.a. ein auf Höhe Wedel eingerichteter Sedimentfang, mit dem seit 2008 regelmäßig Sedimente aus diesem Bereich entnommen werden, um so eine Vermischung der aus Richtung Nordsee kommenden unbelasteten Sedimente mit höher belasteten Sedimenten aus dem gesamten Einzugsgebiet der Elbe im Bereich des Hamburger Hafens zu vermeiden.

Ein wesentlicher Baustein zur Beeinflussung des Tideverhaltens und der damit verbundenen Sedimentation ist die Schaffung bzw. Wiederherstellung tidebeeinflusster Flachwasserbereiche. Mit der Umgestaltung des „Spadenlander Busch/Kreetsand“ in ein solches Flachwassergebiet schafft die Hamburg Port Authority im Osten Wilhelmsburgs an der Norderelbe rd. 30 ha neuen Flutraum. Mit dem ersten Projekt dieser Art sollen gleichzeitig die vielfältigen Synergien zwischen Naturschutz, Wasserwirtschaft und Freizeitnutzung verdeutlicht werden, sodass eine Signalwirkung für weitere Maßnahmen inner- und außerhalb Hamburgs entsteht. Die Umsetzung des Tideelbekonzeptes wird erst mittel- bis langfristig zu nachhaltigen Erfolgen führen können. Daher wird es auch in den nächsten Jahren erforderlich sein, geringer belastetes Baggergut in die Nordsee oder in ebbstromdominierte Bereiche der Elbe unterhalb Hamburgs umzulagern, um die benötigte Wassertiefe im Hamburger Hafen sicherstellen zu können. Das vom schleswig-holsteinischen Umweltministerium erteilte Einvernehmen zur Verbringung von Baggergut in die Nordsee ist bis Ende 2011 befristet und an die Einhaltung enger Schadstoffparameter gebunden. Sedimente, die den Genehmigungskriterien nicht genügen, bedürfen einer alternativen Unterbringung. Daher besteht grundsätzlich weiterhin das Risiko, die uneingeschränkte Erreichbarkeit des Hamburger Hafens nicht jederzeit 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.

Im Geschäftsjahr erfolgte eine vollständige Neuvermessung aller Grundstücke der HPA im Hafengebiet. Hierdurch wurde die Datenbasis für die Grunderwerbsteuer sowie die Grundsteuer wesentlich verbessert. Beide Steuerarten sind derzeit nur vorläufig veranlagt. Die Steuerrückstellungen berücksichtigen die erwarteten zukünftigen Verbindlichkeiten nach kaufmännischer Sicht hinreichend.

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

5. Prognosebericht

Der dramatische Umschlageinbruch im abgelaufenen Geschäftsjahr war eine so nicht vorstellbare und vorhersehbare Entwicklung, die den Enthusiasmus im Bereich der Containerverkehrsentwicklung empfindlich getroffen und zu einem Umdenken bei den Entwicklungsprognosen in den kommenden Jahren geführt hat. Ein stetiges Wachstum mit zweistelligen Zuwachsraten führte in den letzten Jahren dazu, dass die Hafenausbauentwicklung stark auf den Container fokussiert wurde. Diese Mittelfristprognosen haben für die weitere Hafenentwicklung an Aussagekraft eingebüßt, sodass heute auf anderen Basisdaten eine deutlich flachere, aber positive Entwicklungskurve erwartet wird. Dennoch ist auch heute jede Prognose vom Eindruck der Gegenwart geprägt, sodass diese Szenarien, negativ beeinflusst, zu niedrig ausfallen können. Kurzum, eine sichere Mengenentwicklungsprognose ist in diesen Zeiten nicht möglich.

Der Hamburger Hafen geht unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen neue Wege, um für den Ausbau des Hamburger Hafens die richtigen Weichen zu stellen. Auf der Basis strategischer Megatrends werden differenzierte Entwicklungsszenarien entwickelt und mit den Markterfordernissen verprobt. Der Erfolg eines Hafens wird zukünftig davon abhängen, inwiefern die relevanten Trends in sei-

ner Zukunftsplanung anforderungsgerecht berücksichtigt werden. Hierbei wird die Diversifizierung des Leistungsangebotes und des Branchenmixes sowie die globale Vernetzung des Hafens mit den Geschäftspartnern eine ganz entscheidende Bedeutung einnehmen. Der Ausbau und die strategische Planung für die langfristige Weiterentwicklung des Hamburger Hafens werden intensiv weiter von der Hamburg Port Authority vorangetrieben. Hierzu werden u.a. im Jahr 2010 die Kaimauerausbauprojekte Burchardkai und Tollerort fertiggestellt, das Straßen- und Bahnnetz sowie das Verkehrsmanagementsystem weiter modernisiert, die Verkehrsplanung im Hamburger Süden vorangetrieben und die Ergebnisse aus dem Markterkundungsverfahren für den Ausbau des Central Terminals Steinwerder in ein Realisierungskonzept umgesetzt. Darüber hinaus werden eine Vielzahl von kleineren Flächen baureif hergerichtet und aktiv vermarktet sowie neue Geschäftsideen zur Steigerung der Wertschöpfung entwickelt. Letztendlich wird der dauerhafte Erfolg all dieser Maßnahmen maßgeblich davon abhängen, ob es gelingen wird, die Fahrrinnenanpassung der Elbe zeitnah zu realisieren. Sollte dies nicht gelingen, so besteht die Gefahr, dem internationalen Wettbewerb der Häfen zukünftig nicht mehr standhalten zu können.

Die Hamburg Port Authority ist mit den modernen Managementstrukturen und einer weltoffenen und marktgerechten Positionierung gut aufgestellt, um die kommenden Herausforderungen rechtzeitig zu erkennen und die richtigen Entscheidungen für eine erfolgreiche Zukunft zu treffen.

In den kommenden Jahren wird die Hamburg Port Authority dennoch weiterhin Verluste schreiben, da das neue Finanzierungsmodell eine jährliche Zuführung zur Kapitalrücklage vorsieht und damit weiten Teilen der Aufwendungen für die allgemeine Infrastruktur keine entsprechenden Erträge gegenüberstehen. Die jährlichen Verluste führen unter der Maßgabe einer ausreichend dotierten Zuführung zur Kapitalrücklage zu keiner existenzbedrohenden Situation der Hamburg Port Authority. Es wird von entscheidender Bedeutung sein, dass die Hamburg Port Authority in den nächsten Jahren das heutige Tätigkeitsspektrum transparent aufbereitet, die nicht hafengewerblichen Aufgaben den zuständigen Stellen berechnet und das Wertschöpfungspotenzial durch die Erweiterung des heutigen Geschäftsmodells steigert. Darüber hinaus wird nach dem Auslaufen des derzeitigen Finanzmodells eine Anschlussfinanzierung der Ausbau- und



Ersatzinvestitionen in die allgemeine Infrastruktur durch den Haushalt der FHH erforderlich sein.

6. Nachtragsbericht

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

Hamburg, 31. März 2010

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Wolfgang Hurtienne
Geschäftsführer

HAMBURG PORT AUTHORITY

Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR

Jahresergebnis spiegelt nicht die eigentliche wirtschaftliche Entwicklung der HPA wider

Die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) der HPA schließt mit einem negativen Jahresergebnis in Höhe von 226,8 Mio. EUR. Der hohe Jahresverlust ist darauf zurückzuführen, dass Finanzmittel, die der HPA für ihre öffentlichen Aufgaben von der Freien und Hansestadt Hamburg zufließen, erstmalig ab 2009 handelsrechtlich nicht mehr als Ertrag, sondern als Zuführung zur Kapitalrücklage gebucht werden müssen. Die Veränderung ist auf ein verändertes Finanzierungssystem zurückzuführen, welches erstmalig in 2009 zur Anwendung kam.

Erst nach der Verrechnung der Kapitalrücklage wird mit dem bereinigten Ergebnis die reale Ergebnissituation dargestellt. Diese hat sich insbesondere durch die Kürzung des bis 2008 gezahlten Betriebszuschusses um rd. 30 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr verschlechtert und beträgt -25 Mio. EUR.

Der Ausweis des Bilanzverlustes erfolgt nach handelsrechtlichen Vorschriften unter Hinzurechnung des Ergebnisvortrages aus dem Vorjahr (-3,6 Mio. EUR), so dass das Bilanzergebnis -28,6 Mio. EUR zum 31.12.2009 beträgt.

Hamburg, den 26. April 2010

HPA

Tino Klemm

Leiter Finanzen und Immobilien und Mitglied der Geschäftsleitung

2009

	EUR	EUR	2008 EUR
1. Umsatzerlöse	134.860.904,88		129.647.729,79
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	9.220.241,43		8.866.539,25
3. Sonstige betriebliche Erträge	73.569.704,41		158.609.000,95
		217.650.850,72	297.123.269,99
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	11.025.858,71		11.409.599,86
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	119.230.682,02		119.089.127,32
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	76.835.372,98		69.210.395,40
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung: 9.314.955,54 EUR (Vj. 7.404.090,98 EUR)	22.670.703,14		19.783.709,81
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	31.867.843,41		30.645.433,72
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	158.812.480,04		29.334.339,77
		420.442.940,30	279.472.605,88
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus der Freien und Hansestadt Hamburg: 151.243,23 EUR (Vj. 324.850,61 EUR)	404.012,49		361.098,71
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an die Freie und Hansestadt Hamburg: 22.712,26 EUR (Vj. 0,00 EUR)	6.424.479,61		5.936.367,74
		-6.020.467,12	-5.575.269,03
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-208.812.556,70	12.075.395,08
11. Sonstige Steuern		17.969.001,56	6.949.895,19
12. Jahresfehlbetrag (Vj. Jahresüberschuss)		-226.781.558,26	5.125.499,89
13. Verlustvortrag		-3.569.376,66	-8.694.876,55
14. Entnahmen aus der Kapitalrücklage		201.800.000,00	0,00
15. Bilanzverlust		-28.550.934,92	-3.569.376,66



HAMBURG PORT AUTHORITY

Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2009

AKTIVA			31.12.2008
	EUR	EUR	EUR
A ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.536.256,80		1.962.985,06
2. Geleistete Anzahlungen	9.635.228,68		7.484.444,77
		12.171.485,48	9.447.429,83
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	704.011.173,79		686.599.484,73
2. Technische Anlagen und Maschinen	258.259.074,45		235.610.892,34
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18.002.327,01		14.049.098,06
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	110.785.260,54		74.659.599,20
		1.091.057.835,79	1.010.919.074,33
III. Finanzanlagen			
Beteiligungen		13.553,00	13.543,00
		1.103.242.874,27	1.020.380.047,16
B UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		2.692.253,71	3.194.869,59
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.672.148,90		8.109.708,22
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	96.755.132,99		150.740.962,66
3. Sonstige Vermögensgegenstände	7.890.005,28		5.767.124,45
		122.317.287,17	164.617.795,33
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		39.938,78	40.144,36
		125.049.479,66	167.852.809,28
C RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
		288.653,45	57.287,19
		1.228.581.007,38	1.188.290.143,63

PASSIVA		31.12.2008
	EUR	EUR
A EIGENKAPITAL		
I. Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II. Kapitalrücklage	415.155.092,48	423.907.512,82
III. Bilanzverlust	-28.550.934,92	-3.569.376,66
	536.604.157,56	570.338.136,16
B SONDERPOSTEN AUS INVESTITIONSZUSCHÜSSEN		
	251.187.783,17	242.653.874,40
C RÜCKSTELLUNGEN		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	97.809.598,59	89.921.688,59
2. Steuerrückstellungen	15.581.800,00	17.489.000,00
3. Sonstige Rückstellungen	66.254.241,46	51.484.005,80
	179.645.640,05	158.894.694,39
D VERBINDLICHKEITEN		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	186.152.752,92	142.611.791,65
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.003.828,59	15.793.208,49
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	3.747.150,42	2.864.882,17
4. Sonstige Verbindlichkeiten	42.100.583,38	49.355.062,10
	255.004.315,31	210.624.944,41
E RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		
	6.139.111,29	5.778.494,27
	1.228.581.007,38	1.188.290.143,63

HAMBURG PORT AUTHORITY

Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

	Anschaffungs- und Herstellungskosten			
	01.01.2009 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4.053.485,19	557.877,22	19.228,00	963.499,34
2. Geleistete Anzahlungen	7.484.444,77	3.114.283,25	0,00	-963.499,34
	11.537.929,96	3.672.160,47	19.228,00	0,00
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	697.621.127,73	19.223.235,35	818.685,17	2.493.519,88
2. Technische Anlagen und Maschinen	306.820.654,49	14.844.434,01	84.156,74	31.893.096,51
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	23.298.409,04	5.536.456,70	444.884,60	1.815.936,33
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	74.659.599,20	72.328.214,06	0,00	-36.202.552,72
	1.102.399.790,46	111.932.340,12	1.347.726,51	0,00
III. Finanzanlagen				
Beteiligungen	13.543,00	10,00	0,00	0,00
	1.113.951.263,42	115.604.510,59	1.366.954,51	0,00

2009

31.12.2009 EUR	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte	
	01.01.2009 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2009 EUR	31.12.2009 EUR	31.12.2008 EUR
5.555.633,75	2.090.500,13	948.104,82	19.228,00	3.019.376,95	2.536.256,80	1.962.985,06
9.635.228,68	0,00	0,00	0,00	0,00	9.635.228,68	7.484.444,77
15.190.862,43	2.090.500,13	948.104,82	19.228,00	3.019.376,95	12.171.485,48	9.447.429,83
718.519.197,79	11.021.643,00	3.499.998,00	13.617,00	14.508.024,00	704.011.173,79	686.599.484,73
353.474.028,27	71.209.762,15	24.040.783,67	35.592,00	95.214.953,82	258.259.074,45	235.610.892,34
30.205.917,47	9.249.310,98	3.378.956,92	424.677,44	12.203.590,46	18.002.327,01	14.049.098,06
110.785.260,54	0,00	0,00	0,00	0,00	110.785.260,54	74.659.599,20
1.212.984.404,07	91.480.716,13	30.919.738,59	473.886,44	121.926.568,28	1.091.057.835,79	1.010.919.074,33
13.553,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13.553,00	13.543,00
1.228.188.819,50	93.571.216,26	31.867.843,41	493.114,44	124.945.945,23	1.103.242.874,27	1.020.380.047,16



HAMBURG PORT AUTHORITY

Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

ANHANG

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2009
bis zum 31. Dezember 2009

1. Allgemeine Angaben

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

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2009 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, soweit die weiteren Vorschriften des HPAG einer Anwendung der handelsrechtlichen Vorschriften nicht entgegenstehen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Das Geschäftsjahr der HPA entspricht dem Kalenderjahr.

2. 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 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 in Höhe von 1.681 TEUR (i.Vj. 1.188 TEUR) gemäß § 255 Abs. 3 Satz 2 HGB einbezogen worden.

Grundstücke bzw. grundstücksgleiche Rechte, städtische Gebäude und sonstige von der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) übernommene Anlagen, für die keine historischen Restbuchwerte ermittelt werden konnten, sind zum 1. Oktober 2005 auf der Grundlage von Ertrags- und Vergleichswerten bewertet worden. Das Grundvermögen unterliegt aufgrund gesetzlicher Vorschriften dem Verbot der Beleihung und Veräußerung.

Das Ertragswertverfahren wurde insbesondere für vermietete Flächen mit und ohne Kaimaueranschluss sowie für die nicht vermieteten, aber vermietbaren Flächen angewendet. Für sonstige Flächen fand ein Vergleichswertverfahren Anwendung. Für Wasserflächen wurde ein Erinnerungswert von 1,00 EUR angesetzt, da hier sowohl das Ertragswert- als auch das Vergleichswertverfahren nicht zur Anwendung gebracht werden kann.

Im Geschäftsjahr erfolgte, aufgrund einer vollständigen Neuvermessung aller Grundstücke der HPA im Hafengebiet, eine flurstückgenaue Aufnahme der Grundstücke in die Anlagenbuchhaltung.

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 Anlagenspiegel dargestellt.

Übersicht zur Entwicklung des Anlagevermögens	31.12.2009	31.12.2008	Abweichung	%
	TEUR	TEUR		
Immaterielle Vermögensgegenstände: Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.536	1.963	573	29,0
Geleistete Anzahlungen	9.635	7.484	2.151	28,7
Sachanlagen:				
Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	704.011	686.599	17.412	2,5
Technische Anlagen und Maschinen	258.259	235.611	22.648	9,6
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18.003	14.049	3.953	28,1
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	110.785	74.660	36.126	48,4
Finanzanlagen:	14	14	0	0,0
Summe	1.103.243	1.020.380	82.863	8,1

Die Schwerpunkte der Investitionen lagen im Ausbau der Hafenbahn (21.696 TEUR), Zukäufen von Grundstücken einschl. Gebäuden (17.140 TEUR), im Neubau von Kaimauern (Ausbau Burchardkai Liegeplätze 3 und 4 mit 14.446 TEUR, Europakai Liegeplatz 5 mit 12.653 TEUR, Predöhlkai Liegeplatz 3 mit 8.920 TEUR) sowie der Beschaffung von Wasserfahrzeugen (3.677 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	per:		Alle Werte in TEUR	
	31.12.2009		Davon Restlaufzeit >1 Jahr	
	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.672	8.110	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	96.755	150.741	85.903	82.093
Sonstige Vermögensgegenstände	7.890	5.767	168	77
Summe	122.317	164.618	86.071	82.170

Die Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg i.H.v. 96.707 TEUR beinhalten im Wesentlichen Erstattungsansprüche für Personalaufwendungen, wie bspw. Pensionen (76.170 TEUR), noch nicht ausgezahlte Zuwendungen (4.877 TEUR) sowie Forderungen aufgrund von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (4.638 TEUR).

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital in Höhe von 150.000 TEUR entspricht dem Grundkapital im Sinne des HPAG. Aufgrund der Änderung des Finanzierungssystems der HPA im Jahr 2009 erhält diese jährliche Tranchen aus den Erlösen des Teilbörsengangs der HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG, Hamburg (HHLA), der sogenannten „HHLA-Milliarde“, um die Entwicklung und die Bewirtschaftung des Hafens zu finanzieren. Diese Tranchen werden sukzessive der Kapitalrücklage zugeführt. Die Zuführung während des Geschäftsjahres 2009 betrug 176 Mio. EUR. Eine weitere Erhöhung der Kapitalrücklage resultiert i.H.v. 17.048 TEUR aus der Einlage von Forderungen der FHH gegen die HPA, die im Zusammenhang mit dem Erwerb von mehreren Grundstücken stehen. Die Kaufpreise für die Grundstücke wurden von der FHH beglichen und die daraus resultierenden Erstattungsansprüche gegenüber der FHH wurden von dieser in die Kapitalrücklage eingelegt. Aus der Kapitalrücklage sind 201.800 TEUR für laufende Projektaufwendungen entnommen worden. Die Entnahme steht im Zusammenhang mit der Änderung des Finanzierungssystems der HPA.

Sonderposten für Investitionszuschüsse

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

Rückstellungen

Die Rückstellungen betreffen im Wesentlichen:

Übersicht zu Rückstellungen	31.12.2009	31.12.2008
	TEUR	TEUR
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	97.810	89.922
Rückstellungen für Steuern	15.582	17.489
Rückstellungen für Personalbereich	15.722	13.934
Andere sonstige Rückstellungen*)	50.532	37.550
Summe Rückstellungen	179.646	158.895
Davon*):		
Unterlassene Instandhaltung	14.627	1.300
Kampfmittelräumung	10.019	7.098
Ausstehende Lieferantenrechnungen	5.829	5.162
Risikovorsorge Hamburger Aluminium Werke	5.000	5.000
Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen	4.638	4.638
Umlagerung Petroleumhafen	3.500	3.050
Mehrverkehrsrabatt	2.500	2.000
Stiftung Lebensraum Elbe	1.544	0
Entsorgung Eurogate	1.300	1.300

Die Rückstellungen für Steuern beinhalten im Wesentlichen eine Rückstellung für Grundsteuer (15.482 TEUR). Die Rückstellung für unterlassene Instandhaltung beinhaltet 13.500 TEUR für Baggerarbeiten in der Elbe. Aufgrund fehlender technischer Voraussetzungen, fehlender Genehmigungen sowie witterungsbedingter Umstände konnten die Baggerarbeiten nicht durchgeführt werden.

Erstmals weist die HPA eine Rückstellung Stiftung Lebensraum Elbe i.H.v. 1.544 TEUR aus. Diese resultiert aus der sich abzeichnenden Verpflichtung der HPA, seit dem 1. März 2009 4 % der Hafengeldeinnahmen der in Gründung befindlichen Stiftung Lebensraum Elbe bis auf Weiteres zu zahlen.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten	Alle Werte in TEUR					
			Davon Restlaufzeit <1 Jahr		Davon Restlaufzeit >5 Jahre	
	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	186.153	142.612	45.235	9.382	101.671	96.483
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.004	15.793	23.004	15.793	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	3.747	2.865	3.747	2.865	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	42.100	49.355	29.758	49.188	97	111
Summe Verbindlichkeiten	255.004	210.625	101.744	77.228	101.768	96.594

Die Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg resultieren u.a. aus Kaufpreisen für mehrere Grundstückskäufe. Die HPA hat die Grundstücke schuldrechtlich erworben; die Zahlung der Kaufpreise ist durch die Freie und Hansestadt Hamburg erfolgt.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind 41.000 TEUR für Entschädigungszahlungen im Zusammenhang mit Verlagerungskosten für die Westerweiterung enthalten.

Im Geschäftsjahr erfolgte eine vollständige Neuvermessung aller Grundstücke der HPA im Hafengebiet. Hierdurch wurde die Datenbasis für die Grunderwerbsteuer sowie die Grundsteuer wesentlich verbessert. Beide Steuerarten sind derzeit nur vorläufig veranlagt, sodass die Steuerrückstellungen die erwarteten zukünftigen Verbindlichkeiten nach kaufmännischer Sicht hinreichend berücksichtigen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen aus der Bilanz nicht ersichtlichen finanziellen Verpflichtungen betragen bei der HPA 166.711 TEUR für 2010 (i.Vj. 139.610 TEUR). Sie betreffen vertragliche Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Wartungsverträgen mit 8.810 TEUR und aus Bestellobligos mit 157.901 TEUR.

In den sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind solche gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 3.242 TEUR für 2010 enthalten und resultieren insbesondere aus Mietverträgen.

Derivative Finanzinstrumente

Die HPA 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 52,5 Mio. EUR in Anspruch genommen.

Zur langfristigen Zinssicherung des Darlehens wurde über die gesamte Summe und Laufzeit ein Zinsswap abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2009 ermittelte Zeitwert des Zinsswaps beträgt -3.555 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 2009 erfolgten, ebenfalls gleichlaufend mit dem Zinsswap, weitere Tilgungen. Der Darlehensstand zum 31. Dezember 2009 beträgt 50.730 TEUR.



4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Gliederung der Umsatzerlöse:

Übersicht zur Entwicklung der Umsatzerlöse	01.01.2009-31.12.2009	01.01.2008-31.12.2008
	TEUR	TEUR
Mieterlöse Flächen	56.451	53.082
Mieterlöse Kaimauern	12.133	12.144
Sonstige Mieterlöse	4.006	4.001
Gesamtmieterlöse	72.590	69.227
Hafengeld (inkl. sonst. Erlöse Hafenbetrieb)	41.731	40.459
Hafenbahn Erlöse	11.652	11.211
Elbtunnelentgelte	272	356
Gebühren	3.093	3.390
Instandhaltungserlöse u. sonstige Dienstleistungen	5.523	5.005
Summe Umsatzerlöse	134.861	129.648

Auflösung/Einstellung Sonderposten für Investitionszuschüsse

Im Geschäftsjahr wurden 29.220 TEUR (i.Vj. 38.268 TEUR) dem Sonderposten für Investitionszuschüsse zugeführt, während ertragswirksam 19.831 TEUR (i.Vj. 20.245 TEUR) aufgelöst wurden.

Periodenfremde Erträge/Aufwendungen

Die periodenfremden Erträge von nicht untergeordneter Bedeutung betragen 12.741 TEUR (i.Vj. 6.966 TEUR). Sie betreffen im Wesentlichen Erträge aus der Erstattung für den Sedimentfang Wedel mit 4.282 TEUR, Erträge aus der Nachbelastung von Flächenmieten mit 3.778 TEUR sowie der Auflösung von Rückstellungen mit -3.341 TEUR.

Die periodenfremden Aufwendungen belaufen sich auf 6.151 TEUR (i.Vj. 924 TEUR) und resultieren im Wesentlichen aus der Rückzahlungsverpflichtung von bis zum Abschlussstichtag noch nicht verbrauchten Zuschüssen der FHH.

Honorare des Abschlussprüfers

Die im Zusammenhang mit dem Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009 als Aufwand erfassten Honorare belaufen sich für die Abschlussprüfung auf 75 TEUR und für andere Bestätigungsleistungen auf 25 TEUR.

5. Sonstige Angaben

Angaben zu den Organen der Hamburg Port Authority AöR

Aufsichtsratsmitglieder:

Axel Gedaschko

Aufsichtsratsvorsitzender
Präses der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der FHH

Dr. Robert Heller

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Staatsrat der Finanzbehörde

Frank Horch

Präses der Handelskammer Hamburg

Dr. Horst-Michael Pelikahn

Senatsdirektor der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Heinz-Walter Fuchs

Beschäftigtenvertreter der HPA
Ausgeschieden zum 3. Oktober 2009

Dr. Rüdiger Grube

Vorstandsvorsitzender der Deutsche Bahn AG, Berlin (ab 1. Mai 2009)
Mitglied des Vorstandes der Daimler AG, Stuttgart (bis 30. April 2009)
Vorstandsvorsitzender der EADS (bis 30. April 2009)
Ausgeschieden zum 20. April 2009

Bernhard Lokoschat

2. Vorsitzender des Personalrats der HPA
Ausgeschieden zum 3. Oktober 2009

Sandra Orth

Beschäftigtenvertreterin der HPA

Heinz Papenhagen

Kaufmann
Ausgeschieden zum 10. November 2009

Rolf Kirchfeld

Ehem. Vorstandsmitglied der Vereins- und Westbank AG, Hamburg
Berufen zum 30. Juni 2009

Claudia Schick

Beschäftigtenvertreterin der HPA
Gewählt zum 4. Oktober 2009

Rolf Schubert

Beschäftigtenvertreter der HPA
Gewählt zum 4. Oktober 2009

Ian K. Karan

Geschäftsführer der CAPITAL Intermodal GmbH, Hamburg
Berufen zum 11. November 2009

Geschäftsführung

Herr Jens Meier

Vorsitzender der Geschäftsführung

Herr Wolfgang Hurtienne

Geschäftsführer seit dem 1. August 2009

Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

Die Bezüge der Geschäftsführung betragen insgesamt 376 TEUR. Hiervon sind 282 TEUR eine fixe und 94 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente.

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder i.H.v. insgesamt 3 TEUR (i.Vj. 3 TEUR) gezahlt.

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 17. Dezember 2009 erklärt, dass die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodexes (HCGK), die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 bis 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte), eingehalten werden. Von folgenden Punkten wurde abgewichen: 4.2. Vorhandene Verträge unterliegen dem Bestandschutz.

Der Jahresabschluss nebst Anhang, der Lagebericht sowie die Entsprechenserklärung werden auf der Internetseite der Gesellschaft veröffentlicht.

Mitarbeiter

Die HPA beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1.742 Mitarbeiter (i.Vj. 1.677). Es handelt sich hierbei um 195 Beamte (i.Vj. 199) und 1.547 Arbeiter und Angestellte (i.Vj. 1.478). Von den Mitarbeitern sind 94 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (i.Vj. 80).

Konzernverhältnisse

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

Der Konzernabschluss wird im Internet veröffentlicht.

Hamburg, den 31. März 2010

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Wolfgang Hurtienne
Geschäftsführer

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 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, 28. April 2010
Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Kreninger	Karowski
Wirtschaftsprüferin	Wirtschaftsprüfer

Der Hamburger Corporate Governance Kodex

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

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



Entsprechenserklärung zum Hamburg Corporate Governance Kodex (HCGK)

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

Die Hamburg Port Authority hat im Geschäftsjahr 2009 mit folgenden Ausnahmen die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 – 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Von folgenden Punkten wurde abgewichen:

4.2. vorhandene Verträge unterliegen dem Bestandsschutz.

Hamburg, 17. Dezember 2009

Für die Geschäftsführung:	Für den Aufsichtsrat:
 Jens Meier (Vorsitzender)	 Axel Gedaschko (Vorsitzender)
 Wolfgang Hurlienne	

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

Geschäftsführer:
Jens Meier (Vors.), Wolfgang Hurlienne
Aufsichtsratsvorsitzender:
Senator Axel Gedaschko

Deutsche Bundesbank
BLZ 200 900 00, Kto. 20001674
Schecknummer: 2725791309
IBAN: DE243314560

Herausgeber

Hamburg Port Authority AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Telefon 040 42847-0

Telefax 040 42847-2325

E-Mail info@hpa.hamburg.de

Internet www.hamburg-port-authority.de

Konzept, Text und Design

3F Kommunikation

Fotos

Frank Pusch

Sebastian Engels Fotografie

Ingenieurbüro Grassl (S. 12-13)

Marco Zelmer, Bildwerk 54

DB AG/Max Lautenschläger (S. 30-31)

Architektenbüro Oskar Lehmann,

Entwurf (S.52-53)

HHM/Christian O. Bruch/VISUM

HPA-Bildarchiv

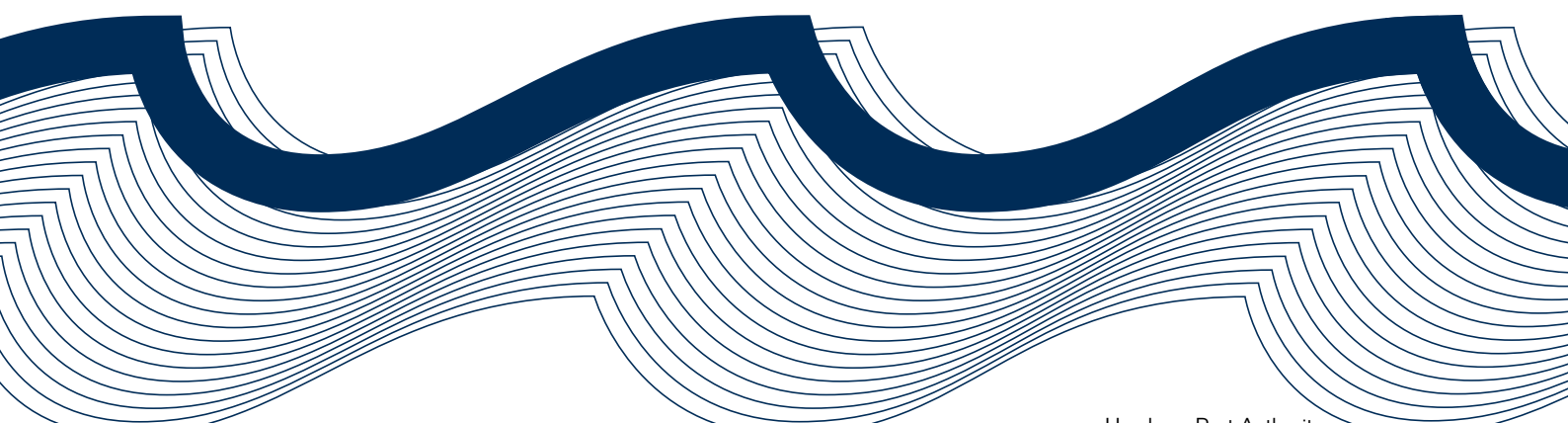
© Copyright Hamburg Port Authority

Stand Juli 2010



Mix

Produktgruppe aus vorbildlich
bewirtschafteten Wäldern und anderen
kontrollierten Herkünften
www.fsc.org Zert.-Nr. GFA-COC-001465
©1996 Forest Stewardship Council



Hamburg Port Authority
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

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

