

WIR MACHEN

HAFEN

Inhalt

04 Fakten

06 Berichte

06 Bericht des Aufsichtsrates

08 Lagebericht

25 Zahlen

25 Gewinn-und-Verlust-Rechnung

26 Bilanz

28 Anlagenspiegel

30 Sonstige Angaben

30 Anhang

38 Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers

42 Hamburger Corporate Governance Kodex

44 Impressum



~ **800 Anläufe** von Schiffen, die länger als 330 m und/oder breiter als 45 m sind



Größter Eisenbahnhafen Europas mit rund 300 Schienenkilometern



Rund **280 Liegeplätze** für Seeschiffe



Drittgrößter europäischer Seehafen



Täglich über **200 Güterzüge** mit über **5.500 Waggons**



Ca. **1.800 Beschäftigte**



Deutschlands zweitgrößter Binnenhafen



Knapp **120 Brücken**



12 km Strand

Mehr als **140 km Straßennetz**



Rund **7.000 Hektar Hafengebiet**



Circa **43 km Kaimauern**



Über **160 Eisenbahnverkehrsunternehmen**

BERICHTE

Bericht des Aufsichtsrates 2021

Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2021 fanden vier Aufsichtsratssitzungen coronabedingt erneut ausschließlich in digitaler Form statt. Der Aufsichtsrat hat dabei die Geschäftsführung gemäß der ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben überwacht. Die Geschäftsführung hat den Aufsichtsrat regelmäßig über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens einschließlich der Risikolage und des Chancen- und Risikomanagements der Hamburg Port Authority AöR umfassend informiert. Über alle für die Gesellschaft wesentlichen Vorgänge ist der Aufsichtsrat jeweils zeitnah und umfassend informiert worden. Aufsichtsrat und Geschäftsführung haben gemeinsam wichtige geschäftspolitische und strategische Fragestellungen der Hamburg Port Authority AöR erörtert. Anhand regelmäßiger schriftlicher und mündlicher Berichte der Geschäftsführung hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung und die Geschäftsentwicklung der Hamburg Port Authority AöR fortlaufend und sorgfältig überwacht. Der Finanz- und Personalausschuss hat sich in seinen vier Sitzungen insbesondere mit den von der Geschäftsführung vorgelegten finanzwirtschaftlichen und personalrelevanten Themen intensiv befasst und die Ergebnisse und Empfehlungen in den Aufsichtsratssitzungen vorgetragen.

Jahresabschluss

Die in der Aufsichtsratssitzung vom 16. Juni 2021 zum Abschlussprüfer bestellte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ebner Stolz GmbH & Co. KG, Hamburg, hat den Jahresabschluss des Geschäftsjahres 2021 der Hamburg Port Authority AöR, den Lagebericht sowie den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht geprüft. Die Abschlussprüfer bestätigten, dass Jahresabschluss, Lagebericht, Konzernabschluss und Konzernlagebericht dem Gesetz und der Satzung entsprechen und haben diese mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Nach umfassender Vorprüfung der Abschlüsse und Berichte in seiner Sitzung am 16. Mai 2022 hat der Finanz- und Personalausschuss keine Einwendungen erhoben und dem Aufsichtsrat die Beschlussempfehlung hinsichtlich Feststellung des Jahresabschlusses, Billigung des Konzernabschlusses sowie Genehmigung des Lageberichts und des Konzernlageberichtes gegeben.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 20. Juni 2022 selbst mit dem Jahresabschluss, dem Lagebericht, dem Konzernabschluss, dem Konzernlagebericht sowie dem Vorschlag für die Verwendung des Jahresergebnisses eingehend befasst. Der Abschlussprüfer hat an der Sitzung des Aufsichtsrates am 20. Juni 2022 teilgenommen, erläuterte die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hat keine Einwendungen erhoben und empfiehlt der Anstaltsträgerin die Feststellung des Jahresabschlusses, die Genehmigung des Lageberichtes, den Ergebnisvortrag auf neue Rechnung sowie Genehmigung bzw. Billigung von Konzernlagebericht und Konzernabschluss.

Personalia

Im Geschäftsjahr 2021 hat Friedrich Stuhmann am 1. Juli seine Tätigkeit als zweiter Geschäftsführer der HPA (Chief Commercial Officer – CCO) aufgenommen.

Das Jahr 2021 war das letzte volle Amtsjahr des aktuellen Aufsichtsrates. Die Amtszeit endet im zweiten Quartal 2022.

Dank für das große Engagement

Auch das zweite Jahr der Corona-Pandemie hat die Beschäftigten vor große Herausforderungen gestellt, die dank großem Engagement und Einsatz moderner Technik vor Ort und soweit möglich im Homeoffice gemeistert wurden. Im Namen des Aufsichtsrats danke ich den Mitgliedern der Geschäftsführung sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Hamburg Port Authority für ihr großes Engagement im vergangenen Jahr. Wichtige Veränderungen wurden beschlossen und eingeleitet und dank des großen Einsatzes jeder und jedes Einzelnen ist die Hamburg Port Authority für die anstehenden Herausforderungen gut gewappnet.

Hamburg, 20. Juni 2022

Michael Westhagemann
Aufsichtsratsvorsitzender

BERICHTE

LAGEBERICHT

Lagebericht der Hamburg Port Authority AöR für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021

1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 GESCHÄFTSMODELL

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

Die HPA ist verantwortlich für die effiziente, ressourcenschonende und nachhaltige Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen und ist Ansprechpartnerin für alle Fragen hinsichtlich der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, der Hafenanlagen und des Immobilienmanagements im Hafen. Zudem verfolgt sie im Rahmen des globalen Megatrends der Digitalisierung die Entwicklungsmöglichkeiten, die sich aus neuen Technologien ergeben. Die HPA initiiert und koordiniert das Zusammenspiel wichtiger Stakeholder der Hafenwirtschaft und der IT-Branche. Sie vermarktet spezielles, hafenspezifisches Fachwissen und nimmt die hamburgischen Hafeninteressen auf nationaler und internationaler Ebene wahr. Neben den originären Hafenaufgaben übernimmt die HPA als öffentliche Aufgabenträgerin weitere hafenfremde Aufgaben, wie z. B. die Bewirtschaftung der Insel Neuwerk oder den Betrieb sowie die Instandhaltung des St. Pauli Elbtunnels.

Mit Gründung der Tochtergesellschaften CGH Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) und CGH Terminaleigentumsgesellschaft mbH (TEG) wurden die Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Entwicklung des Kreuzfahrtgeschäfts in Hamburg geschaffen. Das ganzheitliche Flottenmanagement für die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) wird von der HPA-Tochtergesellschaft Flotte Hamburg GmbH & Co. KG (FLH) erfolgreich wahrgenommen. Die HPA Polder Hamburg GmbH (HPG) nimmt seit dem Jahr 2021 die Hochwasserschutzpflichten der HPA-Polder wahr.

1.2 ZIELE UND STRATEGIEN

Auch im Jahr 2021 hat die HPA im weiteren Verlauf der Corona-Pandemie ihren Beitrag dazu geleistet, die weltweiten Lieferketten aufrecht zu erhalten und die Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen. Der Betrieb im Hamburger Hafen konnte zu jeder Zeit reibungslos und sicher durchgeführt werden. Dabei hat auch die bereits vor der Pandemie zielgerichtete Umstellung auf digitale Prozesse geholfen. Im Zuge der Corona-Pandemie konnte diese Umstellung noch einmal deutlich an Beschleunigung gewinnen.

Wesentliche strategische Handlungsfelder der HPA dienen dazu, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu sichern. Zu diesen Handlungsfeldern gehörten auch im Jahr 2021 die Modernisierung der Hafeninfrastuktur, die Optimierung der Verkehrsströme sowie die Stärkung der Wertschöpfung im Hafen. So konnte im Geschäftsjahr 2021 die erste Freigabestufe und Anfang 2022 die finale Freigabe für die Schifffahrt zur Nutzung der erweiterten Fahrwinne als eines der wichtigsten strategischen Projekte erfolgen.

Bei der Erledigung ihrer Aufgaben handelt die HPA stets nach den Grundsätzen ökonomischer, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit. Die Automatisierung sowie die klimaneutrale Ausgestaltung logistischer Prozesse spielen für die Positionierung des Hamburger Hafens im Wettbewerb eine immer wichtigere Rolle. Bereits seit dem Jahr 2011 wird regelmäßig in zweijährigem Turnus ein Nachhaltigkeitsbericht nach dem GRI-Standard und inzwischen auch nach den Kriterien der DNK und der SDG (sustainable development goals) Agenda 2030 der United Nations erstellt.

Weiterhin stand die Sicherstellung finanzieller Transparenz, die Wirtschaftlichkeit sowie die stetige Weiterentwicklung der Leistungen für die Kunden und zahlreichen Stakeholder im Zentrum.

1.3 STEUERUNGSSYSTEME

Die finanzielle Steuerung der HPA erfolgt über ein integriertes, kennzahlengestütztes Planungssystem. Dies umfasst ein unternehmensweites Berichtswesen durch das Controlling sowie ein Risikomanagementsystem. Ein integriertes Maßnahmencontrolling ergänzt dabei die bereits vorhandenen Steuerungssysteme.

Das Controlling erstellt quartalsweise Berichte mit Hochrechnungen für das laufende Geschäftsjahr für alle Sparten und die Tochtergesellschaften. Darüber hinaus erfolgt jährlich die Aufstellung eines Wirtschaftsplans für das jeweils kommende Jahr sowie die Erarbeitung der Mittelfristigen Finanzplanung der nächsten fünf Geschäftsjahre.

Die Liquidität der HPA wird anhand eines monatlichen Liquiditätsmanagementberichts überwacht. Dieser enthält Erläuterungen zur Liquiditätsentwicklung und Finanzierung.

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

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Hamburger Hafen verzeichnete im Geschäftsjahr 2021 einen Gesamtumschlag von 128,7 Mio. t, der damit um 1,9% über der Vergleichszahl aus dem Jahr 2020 lag. Dabei erreichten die Importe ein Plus von 5,2%, während die Exporte um 2,2% zurückgingen. Im Massengutumschlag gingen 39,8 Mio. t über die Kaikanten, was einem Zuwachs um 3,3% entspricht. Der Stückgutumschlag im Hamburger Hafen stieg um 1,3% auf 88,9 Mio. t, davon entfielen auf den Umschlag von Containern 87,6 Mio. t. Im Jahr 2021 wurden in Hamburg 8,7 Mio. TEU umgeschlagen, was einem Zuwachs von 2,2% entspricht. Das Wachstum fiel bei Vollcontainern, die einen Anteil von 88,6% hatten, mit 2,5% wesentlich höher aus als bei Leercontainern (0,2%). Allerdings ist der Marktanteil Hamburgs am TEU-Umschlag in den vier Haupthäfen der Nordrange auf nun 21,4% (2019: 22,7%) gefallen.

China (inkl. Hongkong) war im Jahr 2021 mit einem Volumen von 2,6 Mio. TEU nach wie vor mit großem Abstand das wichtigste Handelspartnerland des Hamburger Hafens. Die USA haben mit 617.000 TEU den zweiten Platz gefestigt, Singapur folgt mit 427.000 TEU weiterhin auf dem dritten Platz. Während der Containerverkehr mit China (inkl. Hongkong) im Jahr 2021 noch unter dem Vorkrisenniveau lag, übertraf der Containerverkehr mit den USA und Singapur das Volumen des Jahres 2019.

Die Aufschlüsselung des Containerverkehrs von und nach Hamburg auf verschiedene Erdteile zeigt ein uneinheitliches Bild:

- Für die Fahrtgebiete in Asien (Anteil in TEU 51,1%) ergab sich gegenüber 2020 insgesamt ein Zuwachs des Containerumschlags um lediglich 0,4% – trotz eines Wachstums um 5,5% im Containerverkehr mit China (inkl. Hongkong). Bemerkenswert sind starke Umschlagzuwächse für Vietnam (16,6%) und Indien (16,2%). Rückgänge verzeichneten insbesondere die Fahrtgebiete Malaysia (–27,4%), Vereinigte Arabische Emirate (–38,1%), Sri Lanka (–7,3%) und Taiwan (–3,9%), die im Jahr 2021 insgesamt einen Anteil von etwa 12% am Fahrtgebiet Asien ausmachten.
- Der Containerverkehr mit den Ländern in Europa (Anteil in TEU 27,8%) ist insgesamt um 3,3% gewachsen. Auffällig sind hier herausragende Zuwächse für Norwegen (30,4%), Polen (20,7%) und die Türkei (13,4%), während im Containerverkehr mit dem Vereinigten Königreich nach einem Umschlagrekord im Vorjahr für 2021 ein Rückgang um 9,9% verzeichnet wurde – sehr wahrscheinlich bedingt durch den Verlauf des Brexits.
- Nur für den amerikanischen Kontinent (Anteil in TEU 17,6%) wurde das Vorkrisenniveau von 2019 wieder erreicht bzw. sogar leicht übertroffen. Im Containerverkehr mit den USA wurde mit einem Zuwachs von 4,5% im Jahr 2021 erneut ein Allzeithoch erreicht. Der Umschlag für Kanada hat um 14,4% zugenommen. Für Südamerika ergab sich ein Wachstum von 7,7%. Verbunden mit einem Rückgang von 4,8% für Mittelamerika ergab sich 2021 für ganz Amerika ein Wachstum von 5,4% im Containerumschlag.
- Für den afrikanischen Kontinent (Anteil in TEU 3,2%) zeigte sich ein Umschlagwachstum von 5,2%.

Im Transshipment hat sich im Jahr 2021 ein Zuwachs um 8,7% auf 3,3 Mio. TEU ergeben. Im Hinterlandverkehr wurden 5,4 Mio. TEU bewegt, was einem Rückgang um 1,4% entspricht.

Trotz des Rückgangs im Container-Hinterlandverkehr hat der Verkehrsträger Bahn mit 2,8 Mio. TEU einen Zuwachs um 8% gegenüber 2020 erzielt. Verbunden ist dieses Wachstum mit einem um ca. 4 Prozentpunkte auf etwa 51% gestiegenen Bahnanteil am Container-Hinterlandverkehr. Starke Anstiege auf mittleren Distanzen deuten darauf hin, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber dem Verkehrsträger Straße im Containertransport unterhalb großer Entfernungen zugenommen hat. Im schienenengebundenen Container-Hinterlandverkehr wurde wie in allen anderen Kennzahlen der Bahn das Vorkrisenniveau von 2019 übertroffen. So wurden zwischen dem Hamburger Hafen und den Bahnterminals im Hinterland von Januar bis Dezember 2021 48,5 Mio. t bewegt, was einem Zuwachs von 4% gegenüber dem Jahr 2020 und 0,6% gegenüber 2019 entspricht.

2.2 GESCHÄFTSVERLAUF

2.2.1 Flächenentwicklung

Der Nachfragedruck der Industrie und der maritimen Wirtschaft bleibt wie in den Vorjahren unverändert hoch. Gerade aus dem Bereich der Wasserstofferzeugung ist ein zusätzlicher Druck auf den ohnehin kaum vorhandenen Flächenmarkt im Hafen zu spüren. Für die Entwicklung des Universalhafens Hamburg ist daher eine nachhaltige und hoch effiziente Nutzung der vorhandenen Hafenumflächen ein wesentliches Kriterium in der Ausschreibung von Flächen sowie der Prolongation von Bestandsmietverträgen. Die HPA verfolgt ein kundenorientiertes Flächenmanagement unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit, der Arbeitsplatzeffekte, der Wertschöpfung, des Klima- und Umweltschutzes, der Sozialverträglichkeit sowie der Innovation.

Der Immobilien-Masterplan (Immoplan) wurde im Jahr 2021 einer Revision unterzogen und an die sich ändernden Wirtschaftsstrukturen, welche mit der voranschreitenden Dekarbonisierung einhergehen, angepasst. Dabei wird es auch zukünftig auf Ebene der Wirtschaftseinheiten eine schrittweise Weiterentwicklung geben und diese entsprechend den neuen Anforderungen modernisiert.

2.2.2 Entwicklung des Hafengeldes

Die Erlöse aus Hafennutzungsentgelten entwickelte sich während des Geschäftsjahres 2021 trotz anhaltender Corona-Pandemie überwiegend positiv. Mit 56,3 Mio. EUR liegt das Ergebnis über dem Vorjahr 2020 (53,5 Mio. EUR), aber noch unter dem Vor-Corona-Jahr 2019 (60,2 Mio. EUR).

Die Erlöse aus der Binnen- und Hafenschiffahrt blieben stabil, wenn auch die Fahrgast-schiffahrt coronabedingt noch stark geschwächt bleibt.

2.2.3 Entwicklung der Hafeneisenbahn

Das Transportaufkommen entwickelte sich während des Geschäftsjahres trotz anhaltender Corona-Pandemie sehr positiv. Sowohl im schienenengebundenen Containerverkehr als auch im Wagenladungsverkehr konnten die Vorjahresverluste nicht nur ausgeglichen, sondern durch ein neues ‚all time high‘ überkompensiert werden. Begleitet wurde diese Entwicklung nicht zuletzt durch einen deutlichen Anstieg des Modall-Split-Anteils der Bahn im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens. Dieser lag im Containerverkehr auf Jahressicht erstmals über 50%.

Aufgrund der seeseitig aus dem Takt geratenen Containerverkehre kam es auch zu Rückkopplungen auf die landseitige Logistik. Die punktuell hohe Transportnachfrage in Verbindung mit einer geringen Pünktlichkeit der Seeverkehre führte zu einer hohen Belastung der Terminals im Hafen, so dass es auch bei der Abwicklung der Bahnverkehre in den Terminals wiederholt zu Verzögerungen kam. Aufgrund der Rückstauung auf das Netz der Hafeneisenbahn wurden die Reihenfolgen der Züge im Zulauf auf den Hafen phasenweise dispositiv gesteuert, um Überlastungen weitgehend zu vermeiden.

2.2.4 Entwicklung des Kreuzfahrtgeschäftes

Für das Kreuzfahrtgeschäft ist das Geschäftsjahr 2021 weiterhin von den Auswirkungen der Corona-Pandemie gezeichnet. Aufgrund der geltenden Verordnungen zur Eindämmung des Coronavirus war nahezu im kompletten ersten Halbjahr keine Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen möglich. Während einige Wettbewerbshäfen wie Kiel oder Rostock bereits im Mai wieder erste Schiffe abfertigen konnten, war die Wiederaufnahme des Betriebs in Hamburg aufgrund hoher Inzidenzen im ersten Halbjahr nicht möglich. Insgesamt wurden im Jahr 2021 bei 108 Kreuzfahrtanläufen gut 111.000 Passagiere abgefertigt. Damit liegt die Zahl der Passagiere hinter den Erwartungen des Wirtschaftsplanes zurück.

2.2.5 Realisierung des Investitionsprogramms

Trotz der besonderen coronabedingten Herausforderungen konnte das Investitionsprogramm erfolgreich fortgeführt werden.

Im Bereich der Großprojekte ist insbesondere die **Neue Bahnbrücke Kattwyk (NBK)** zu nennen, die sich nun seit Dezember 2020 nach sechsjähriger Bauzeit pünktlich in einem für zwei Jahre angesetzten Probetrieb befindet, in dem die Funktion der NBK kontinuierlich überwacht und die Technik ggf. angepasst wird, bis sie im Jahr 2023 in den Regelbetrieb überführt wird.

Nachdem der Bahnverkehr nun über die NBK rollt, wurde die alte aus den 1970er Jahren stammende Kattwykbrücke umfassend saniert und zur reinen Straßenbrücke umgebaut. Hierbei setzte die HPA als einer der ersten öffentlicher Auftraggeber bei der Zusammenarbeit der beteiligten Unternehmen auf die sog. Integrierte Projektallianz. Das bedeutet, dass alle wesentlich am Bau Beteiligten einen gemeinsamen Allianzvertrag im Sinne des „Best-for-Project“-Denkens geschlossen haben. Die Bauausführung begann im April 2021, die Verkehrsfreigabe erfolgte Ende 2021.

Die Grundsanierung der **Weströhre des St. Pauli Elbtunnels** ist weiter vorangeschritten. Die Abbrucharbeiten in der Tunnelröhre wurden planmäßig im Jahr 2021 abgeschlossen. Die Tübbing-Sanierung wurde Mitte 2021 begonnen.

Im Projekt **Neubau Waltershofer Brücken** ist der Neubau der westlichen dreispurigen Straßenbrücke abgeschlossen. Bereits seit Februar 2021 war das Terminal Burchardkai wieder zweigleisig erreichbar. Die Inbetriebnahme der Dreigleisigkeit erfolgte dann im Juni 2021.

Das **Bauprogramm der Hafentbahn** wurde plangemäß abgearbeitet, um die Bahninfrastruktur instand zu halten und zu modernisieren. Die Maßnahmenziele wurden vollumfänglich erfüllt.

2.2.6 Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte

Für die Zukunftssicherung des Hamburger Hafens ist die **Fahrrinnenanpassung** von Unter- und Außenelbe vor dem Hintergrund eines deutlichen Größenwachstums der im weltweiten Warenverkehr eingesetzten Großcontainerschiffe eines der wesentlichen Meilensteinprojekte. Die Umsetzung aller Teilprojekte des Vorhabens ist bis auf die Fertigstellung der Böschungssicherung des Köhlbrand-Ostufers, die ökologische Ausgleichmaßnahme im Bereich Zollenspieker und einzelne Restarbeiten weitgehend abgeschlossen. Im Januar 2022 konnte die zweite und finale Stufe zur Freigabe der Tiefgangverbesserungen erfolgen. Damit können nunmehr Großcontainerschiffe die neuen zulässigen Höchsttiefgänge voll ausschöpfen und den Hamburger Hafen je nach Größenklasse mit einem um 1 m bis 1,9 m höheren Tiefgang anlaufen bzw. wieder verlassen.

Bei der Köhlbrandbrücke wird derzeit theoretisch von einer technischen und wirtschaftlichen Nutzungsdauer bis zum Jahr 2030 ausgegangen. Die enorme Bedeutung der Köhlbrandbrücke für den Hamburger Hafen bedingt die Fertigstellung einer neuen Querung, bevor die bestehende Brücke zurückgebaut werden kann. Im **Projekt Köhlbrandtunnel** wurde die Planung des Tunnels fortgeführt und im Januar 2021 mit der Vorplanung des Rückbaus der bestehenden Köhlbrandbrücke begonnen. Im Februar 2021 erfolgte mit dem Abschnitt der Köhlbrandquerung die Aufstufung eines Teils der Haupthafenroute zur Bundesstraße. Die Fertigstellung der Vorplanungen für den Tunnel und den Rückbau der bestehenden Brücke wird bis Mitte 2022 andauern.

Durch das Projekt **Westerweiterung** soll der Hafenstandort Hamburg nachhaltig gestärkt werden. Geplant ist eine vollständige Transformation des Waltershofer Hafens durch die Aufweitung der Zufahrt, die Herstellung eines 600 m Drehkreises sowie die Erweiterung und Modernisierung der Containerumschlagslogistik. Das Projekt hat eine sehr hohe Bedeutung für die nachhaltige Entwicklung des Hamburger Hafens. Die zuständige Genehmigungsbehörde hatte im Dezember 2016 den Planfeststellungsbeschluss erlassen, welcher anschließend in zweiter Instanz vor dem Oberverwaltungsgericht Hamburg beklagt wurde. Im Mai 2021 wurden die Klagen abgewiesen. Aktuell wird in diesem Zusammenhang vom Bundesverwaltungsgericht eine Nichtzulassungsbeschwerde der Revision geprüft. Daher ist die gerichtliche Befassung weiterhin nicht abgeschlossen.

Der Senat der FHH und die HPA haben beschlossen, die im Stadtteil Steinwerder belegenen Flächen des Hansa-Terminals und des Roß-Terminals – zusammen als **Steinwerder Süd** bezeichnet – umzustrukturieren. Nach unterschiedlichen Planungskonzepten und einem im Jahr 2017 erfolgten internationalen Ideenwettbewerb wird dieser zentrale Bereich des mittleren Hafens nun in einem mehrstufigen Prozess nach § 14 HafentEG entwickelt. Ein Planfeststellungsantrag befindet sich kurz vor der Fertigstellung, so dass im zweiten Quartal 2022 der Antrag bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht werden kann.

Die Planungen der Hafentbahn zum Projekt **Westumfahrung Alte Süderelbe** wurden gestrafft. Zudem konnten für die Planung 1,5 Mio. EUR EU-Fördermittel eingeworben werden.

Umfang und Ausgestaltung der im Zuge des **Ausbaus des 740-Meter-Netzes** im Hafen erforderlichen Teilmaßnahmen wurden für die aktualisierte Umschlagspotenzialprognose verifiziert und fortgeschrieben. Der aktuelle Handlungsschwerpunkt liegt auf der Entwicklung entsprechender Trassierungskonzepte und deren technischer und wirtschaftlicher Bewertung.

Einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Klimaneutralität der Freien und Hansestadt Hamburg leistet die HPA über die Elektrifizierung des Hafens mit dem Aufbau von **Landstromanlagen**. Für Seeschiffe wurde an den Containerterminals Burchardkai, Tollerort und Eurogate sowie an dem Kreuzfahrtterminal Steinwerder nunmehr mit der Bauphase begonnen. Am Kreuzfahrtterminal CC1 wurde die Ausschreibungs- und Vergabephase, beim Containerterminal CTA die Planungsphase gestartet. Gleichzeitig kommt der Ausbau der Landstromanlagen an den Binnenschiffsliegeplätzen zügig voran.

Die HPA entwickelt und analysiert gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften TEG und CGH in einem stetigen Prozess mögliche Lösungen zur Optimierung bzw. zum weiteren Infrastrukturausbau. Ein Baustein dieser Entwicklung ist weiterhin die Realisierung des Neubaus des **Cruise Centers in der HafentCity**. Das Kreuzfahrtterminal wird ein integrierter Bestandteil eines Gebäudekomplexes mit Einkaufszentrum und Hotel innerhalb des Südlichen Überseequartiers, das durch den Investor Unibail-Rodamco-Westfield (URW) verwirklicht wird. Es soll insbesondere für kleinere Kreuzfahrtschiffe aus dem Luxus- und Expeditionssegment genutzt werden.

2.3 FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN UND LAGE DES UNTERNEHMENS

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

2.3.1 Ertragslage

In TEUR	2021	2020	Veränderung
Umsatzerlöse	228.482	218.612	9.870
Aktivierete Eigenleistungen	18.433	17.189	1.244
Sonstige betriebliche Erträge	274.833	323.519	-48.686
Materialaufwand	207.568	260.791	-53.223
Personalaufwand	149.626	137.790	11.836
Abschreibungen	56.147	49.665	6.482
Sonstiger betrieblicher Aufwand	56.903	58.139	-1.236
Sonstige Steuern	6.223	6.000	223
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	7.000	-7.000
Zinsergebnis	-42.280	-39.936	-2.344
Jahresüberschuss	3.001	0	3.001
Verlustvortrag	-35.190	-35.190	0
Bilanzverlust	-32.189	-35.190	3.001

Die **Umsatzerlöse** sind gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 9,9 Mio. EUR gestiegen. Diese positive Entwicklung resultiert insbesondere aus gestiegenen Hafengebühren- und Hafengelderlösen (7,9 Mio. EUR) sowie höheren periodenfremden Erlösen (3,7 Mio. EUR). Die periodenfremden Umsatzerlöse stehen im Zusammenhang mit der Abrechnung von Staffelmietelerlösen für die Vermietung von Kaimauern für Vorjahre. Während die laufenden Vermietungserlöse insgesamt ebenso wie die Erlöse aus Flottenmanagement auf Vorjahresniveau liegen, waren insbesondere im Bereich der Gebühren, die im Vorjahr durch Sondereffekte positiv beeinflusst waren, Erlösrückgänge (0,8 Mio. EUR) zu verzeichnen. Ursächlich für die Steigerung der Hafengebühren sind insbesondere erhöhte Containerverkehre und ein geändertes Nutzungsverhalten der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** umfassen vor allem die öffentlichen Betriebs- und Investitionszuschüsse. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr in Höhe von 48,7 Mio. EUR beruht in Höhe von 45,9 Mio. EUR auf einem Rückgang der projektbezogenen Investitionszuschüsse. Hier sind insbesondere niedrigere Zuschüsse im Zusammenhang mit dem zwischenzeitlich größtenteils abgeschlossenen Projekt „Fahrrinnenanpassung“ ursächlich. Entsprechend entwickelte sich der **Materialaufwand** (-53,2 Mio. EUR), der projektinduziert ebenfalls rückläufig ist.

Die Abschreibungen betreffen planmäßige Abschreibungen auf das immaterielle und das Sachanlagenvermögen und sind aufgrund der Investitionen des Vorjahres angestiegen.

Der **Personalaufwand** ist grundsätzlich geprägt durch einen geringeren Personalbestand, der Ausdruck einer restriktiven Einstellungspolitik ist, aber auch erste Anzeichen eines angespannten Arbeitsmarktes für Fachkräfte widerspiegelt. Der Anstieg der Personalaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr um 11,8 Mio. EUR ist zum einen durch reguläre Tarifsteigerungen bedingt. Zum anderen ergeben sich Aufwandssteigerungen durch die Anpassung der Bewertung der Altersvorsorgeaufwendungen (6,0 Mio. EUR) und durch eine Rückstellungsbildung für Altersteilzeit (4,2 Mio. EUR) im Kontext des Projektes Technik.Stärken.

Insgesamt liegen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Wesentlichen auf dem Niveau des Vorjahres. Der Rückgang um 1,2 Mio. EUR ist neben Steigerungen bei verschiedenen Aufwandsarten insbesondere Ergebnis verschiedener Einzeleffekte. So entstanden einerseits Aufwandssteigerungen gegenüber dem Vorjahr bei den laufenden IT-Aufwendungen (1,7 Mio. EUR), durch das Beweissicherungsverfahren im Zusammenhang mit der Fahrrinnenanpassung (1,6 Mio. EUR), durch periodenfremde Aufwendungen nach der Anpassung der Refinanzierungszinssätze bei Mietverträgen über Kaimauern (1,0 Mio. EUR) sowie durch höhere Schadenersatzleistungen (774 TEUR), während die coronainduzierten Aufwendungen aus der Forderungsbewertung des Vorjahres im Geschäftsjahr 2021 um rd. 2,5 Mio. EUR geringer ausfielen. Darüber hinaus ergaben sich gegenüber dem Vorjahr geringere Aufwendungen aus der Neubewertung der Forderung für Ausgleichsansprüche für Altersversorgungsverpflichtungen (4,0 Mio. EUR) sowie im Bereich der Rechts- und Beratungskosten (1,5 Mio. EUR).

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen im Vorjahr betrafen eine Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der Kreuzfahrttochter TEG. Auch im Geschäftsjahr 2021 waren Stützungsmaßnahmen in Form von Eigenkapitalzuführungen bei der TEG in Höhe von 3,3 Mio. EUR notwendig. Auf Grundlage der Unternehmensplanung und der erwarteten Erholung und sukzessiven Rückkehr des Kreuzfahrtgeschäftes auf das Vorkrisenniveau waren im Geschäftsjahr 2021 weitere Wertberichtigungen nicht erforderlich.

Das **Zinsergebnis** ist wesentlich durch den Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen in Höhe von 45,3 Mio. EUR (Vorjahr 40,9 Mio. EUR) geprägt, die insbesondere Pensions- und Beihilfeverpflichtungen betreffen. Darüber hinaus beinhaltet es die Zinserträge aus der Aufzinsung langfristiger Pensions- und Beihilfeforderungen in Höhe von 8,4 Mio. EUR (Vorjahr 8,5 Mio. EUR) sowie die Zinsaufwendungen für langfristige Kredite nebst Bürgschaftsprovisionen in Höhe von 6,7 Mio. EUR (Vorjahr 8,0 Mio. EUR).

2.3.2 Finanzlage

In Mio. EUR	2021	2020	Veränderung
Darlehensstand	-392,3	-415,4	-23,1
Betriebsmittelkonto	+60,2	+27,8	32,4
Fremdkapitalquote*	58,8%	57,5%	1,3%-Punkte

*) [Passiva abzgl. Eigenkapital] / Gesamtkapital

Die Finanzierung der HPA erfolgt durch Zuschüsse und Kostenerstattungen der FHH sowie durch eigenen operativen Cashflow. Investitionen im Geschäftsfeld Commercial werden darüber hinaus durch die Aufnahme von Darlehen finanziert. Weitere Liquidität wird in Form eines Kontokorrentkredits bei der Kasse.Hamburg zur Verfügung gestellt.

Die Zahlungsfähigkeit der HPA war im Berichtsjahr jederzeit gesichert.

2.3.3 Vermögenslage

In Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung
Anlagevermögen	2.113,0	2.081,3	31,7
Bilanzsumme	2.456,8	2.395,2	61,6
Anlagenintensität	86,0%	86,9%	-0,9%-Punkte
Anlagendeckungsgrad	47,9%	48,9%	-1,0%-Punkte
Eigenkapital	1.012,9	1.016,9	-4
Eigenkapitalquote *)	41,2%	42,5%	-1,3%-Punkte
Sonderposten	474,6	446,1	28,5
Rückstellungen	541,2	483,5	57,7
hiervon Altersvorsorgerückstellungen	425,1	374,5	50,6

*) [Eigenkapital zu Gesamtkapital]

**) Rückstellungen für Pensionen, Sterbegeld und Beihilfen

Im Berichtsjahr erfolgten Investitionen in das Anlagevermögen der HPA in Höhe von 105,4 Mio. EUR (Vorjahr 114,9 Mio. EUR).

Der Deckungsgrad des Anlagevermögens durch Eigenkapital zzgl. des Sonderpostens für nicht rückzahlbare Zuschüsse beläuft sich auf 70,4% (Vorjahr 70,3%).

2.3.4 Beurteilung von Geschäftsverlauf und Lage der HPA

In Anbetracht der Auswirkungen der Corona-Pandemie schätzt die Geschäftsführung sowohl den Geschäftsverlauf 2021 mit einem Jahresüberschuss in Höhe von 3,0 Mio. EUR als auch die Lage der HPA zum 31. Dezember 2021 als zufriedenstellend ein.

Im Lagebericht des Vorjahres war bei einer zum damaligen Zeitpunkt bestehenden Unterfinanzierung im Geschäftsfeld Public mit einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 27,9 Mio. EUR geplant worden. Dieses Defizit konnte über eine Nachbewilligungsdrucksache und entsprechend höhere laufende Betriebs- und Investitionszuschüsse ausgeglichen werden. Zum Entstehen des Jahresüberschusses im Geschäftsjahr 2021 haben maßgeblich ein unterjähriges Kostenmanagement sowie positive periodenfremde Ergebniseffekte beigetragen.

2.4 NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

2.4.1 Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Ausgewählte Beschäftigtenzahlen

	2021	2020	Veränderung
Personalbestand per 31.12. in FTE	1.745,4	1.785,2	-39,8
Durchschnittlicher Bestand operativer Beschäftigter	1.762,4	1.769,3	-6,9
Fluktuationsrate	4,5%	4,5%	0,0

Der Rückgang des Personalbestandes per 31.12.2021 um 39,8 FTE ist im Wesentlichen auf eine restriktive Einstellungspolitik und den damit verbundenen Fokus auf den internen Arbeitsmarkt bei der Nachbesetzung von freien Stellen zurückzuführen.

Die Ausbildungsquote liegt mit 3% leicht über dem Vorjahresniveau (2,9%). Die Nachwuchskräftequote ist im Geschäftsjahr von 4,2% auf 4,3% gestiegen. Der Anstieg ist auf eine höhere Auszubildenden- und Traineeanzahl zurückzuführen.

Die Geschäftsführung der HPA hat für den Frauenanteil für die beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung eine Zielgröße von 35% für die zweite Führungsebene (Spartenleitung) und von 30% für die dritte Führungsebene (Stabsstellenleitung, oberes Management, Großprojektleitung) zum 31.12.2024 festgelegt. Zum 31.12.2021 betrug der Frauenanteil auf der zweiten Führungsebene 29% und auf der dritten Führungsebene 24%.

Die HPA hat sich im Jahr 2021 verstärkt mit Themen rund um Vielfalt und Inklusion auseinandergesetzt. So wurde beispielsweise der unternehmensinterne Podcast „Diversität im Dialog“ in einem bundesweiten Wettbewerb mit dem ersten Preis ausgezeichnet (in der Disziplin „Diversity Gestalten“ im Rahmen der Diversity Challenge 2020/2021). Die verschiedenen Bemühungen um mehr Inklusion und Diskriminierungsfreiheit mündeten zum 01.01.2022 in die Implementierung eines Diversity Managements. Mit dieser neuen Funktion wird eine klare Verantwortung für die Förderung der Vielfalt der Beschäftigten bei der HPA geschaffen.

2.4.2 Maßnahmen zum Schutz von Menschen, Natur und Klima¹

Die Geschäftstätigkeit der HPA verursacht Auswirkungen auf Menschen, Umwelt und Klima u. a. durch Schiffsemissionen aufgrund der Verwendung fossiler Energieträger und durch von Baumaßnahmen und Geschäftstätigkeiten verursachten Lärm, Geruch und Licht sowie durch Eingriffe in das Gewässerökosystem der Elbe. Mit ihren Umweltleitlinien bekennt sich die HPA zum Vorsorgeprinzip und zum Umwelt-, Klima- und Naturschutz, zur Energieeffizienz und der Vermeidung von schädlichen Beeinträchtigungen der Lebens- und Umweltqualität im Hafen und in der Stadt.

Die HPA verfügt seit vielen Jahren über eine Klimastrategie, die aus zwei Säulen, der Klimaschutzstrategie (Dekarbonisierungsstrategie) und der Klimaanpassungsstrategie, besteht und den globalen (Sustainable Development Goals und Pariser Abkommen) sowie regionalen (Hamburger Klimaplan) Anforderungen Rechnung trägt. Als öffentliches Unternehmen ist die HPA den Zielen der FHH verpflichtet und wird bis 2040 klimaneutral. Das bedeutet, dass der CO₂-Footprint jährlich zusätzlich um 311 t CO₂-Emissionen gemindert und der Energieverbrauch jährlich um 0,5% gesenkt werden muss. Bis heute hat die HPA etwa 145.000 t CO₂ durch die jährlichen Maßnahmen eingespart und konnte bereits das Ziel einer 55-prozentigen Minderung im Vergleich mit dem Jahr 1990 erreichen.

Die Folgen des Klimawandels werden über verschiedene Wirkpfade die Geschäftstätigkeit der HPA und die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit des Hafens und seiner Infrastruktur betreffen und beeinträchtigen. Bereits heute reagiert die HPA auf Windereignisse, Meeresspiegelanstieg, Trockenheit, Starkregen und Hitze und die damit verbundenen Konflikte.

¹ Freiwillige, ungeprüfte Inhalte, die vom Abschlussprüfer kritisch gelesen wurden.

3. PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

3.1 PROGNOSEBERICHT

3.1.1 Entwicklung Marktumfeld

Im dritten Quartal 2021 erreichte das Bruttoinlandsprodukt der fortgeschrittenen Volkswirtschaften erstmals wieder das Vorkrisenniveau. Die Schwellenländer hatten dies bereits ein Jahr früher überschritten. In der ifo Konjunkturprognose Winter 2021 wird erwartet, dass die Weltwirtschaft 2022 um 3,7% wächst. Für das Jahr 2023 rechnet das ifo Institut mit einem Wachstum von 2,9%. Dies ähnelt den Annahmen des IWF im World Economic Outlook vom Januar 2022, in dem mit einem Wachstum der Weltwirtschaft von 4,4% im Jahr 2022 und von 3,8% im Jahr 2023 gerechnet wird.

In diesen Zahlen drückt sich die Erwartung einer vorübergehenden Dämpfung des Weltwirtschaftswachstums aus. Für das Jahr 2021 geht der IWF noch von einer Steigerung des weltweiten Bruttoinlandsprodukts um 5,9% aus. Im Vergleich zu seiner letzten Einschätzung im Oktober 2021 hat der IWF seinen Prognosewert für das Jahr 2022 um 0,5 Prozentpunkte gesenkt, während er für 2023 um 0,2 Prozentpunkte angehoben wurde. Der IWF spricht von einer gestörten Erholung. Die Weltwirtschaft ging schwächer in das Jahr 2022 als erwartet. Das Wachstum des Welthandels wird gemäß IWF von 9,3% im vergangenen Jahr auf 6% im Jahr 2022 und 4,9% im Jahr 2023 zurückgehen.

Das ifo Institut konstatiert für die deutsche Wirtschaft eine weitere Verschiebung der erwarteten kräftigen Erholung. Das Wachstum im letzten Jahr verfehlte mit 2,5% die vor Jahresfrist aufgestellte Prognose um 1,7 Prozentpunkte. In diesem Jahr soll das deutsche Bruttoinlandsprodukt um 3,7%, 2023 um 2,9% wachsen. Noch im Herbst 2021 wurden vom ifo Institut für das Jahr 2022 1,4 Prozentpunkte mehr, für 2023 1,4 Prozentpunkte weniger erwartet. Der IWF erwartet in Deutschland nach ebenfalls kräftigen Korrekturen ähnliche Wachstumsraten.

Für das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts in China erwartet der IWF nach 8,1% im letzten Jahr eine deutliche Dämpfung, vor allem bedingt durch verringerte öffentliche Investitionen, einen Abschwung im Immobiliensektor und die damit verbundene rückläufige Bautätigkeit. Für das Jahr 2022 wird ein chinesisches Wirtschaftswachstum von nur 5,1%, für 2023 von 5,3% erwartet. Mit Blick auf den sehr hohen Anteil der China-Verkehre am Umschlag in Hamburg ist die Entwicklung dieses Landes und seiner wirtschaftlichen Beziehungen von besonderer Bedeutung für den Hamburger Hafen.

Die zum jetzigen Zeitpunkt vorliegenden Konjunkturprognosen lassen die Frage unbeantwortet, ob und inwieweit der Ausbruch kriegerischer Handlungen am 24. Februar 2022 auf dem Staatsgebiet der Ukraine sowie beschlossene Sanktionsmaßnahmen der EU auch Auswirkungen auf die weitere Entwicklung der bundesdeutschen Wirtschaft und damit indirekt auch auf die HPA haben wird.

Weiterhin bleibt auch der weitere Verlauf der Corona-Pandemie ein Risikofaktor für die ökonomische Entwicklung. Die Nettowirkungen der höheren Übertragbarkeit, aber weniger schwerwiegenden Symptomatik der Omicron- gegenüber der Delta-Variante auf Krankenhausaufenthalte und Todesfälle sind noch unklar. Die Prognosen des Wirtschaftswachstums setzen voraus, dass die negativen Auswirkungen ab dem zweiten Quartal 2022 abklingen und das Virus nicht zu neuen Varianten mutiert, die weitere Mobilitätsbeschränkungen erfordern. Besonders in Ländern mit einer Covid19-Nulltoleranzpolitik wie China können die wirtschaftlichen Störungen erheblich sein.

Große Gefahren für die wirtschaftliche Entwicklung gehen von immer deutlicheren Spannungen zwischen den Großmächten und den Handelsregionen der Welt aus. Importzölle, Handelsquoten und Sanktionen haben das Potenzial, durch Restriktionen für die wirtschaftliche Zusammenarbeit und die Behinderung des Warenaustausches das Wirtschaftswachstum

nachhaltig zu schädigen. Auch die Folgen des Brexits sind noch nicht bewältigt. Der aktuell ausgebrochene Krieg in der Ukraine kann in den weiteren Auswirkungen auf die Sicherheitslage in Europa und der Welt sowie die wirtschaftlichen Folgewirkungen ebenfalls noch nicht bewertet werden. Allerdings wird bereits deutlich, dass der Konflikt mit Russland erheblichen Einfluss auf die zukünftige weltwirtschaftliche Entwicklung haben wird.

Vor diesem gesamtwirtschaftlichen Hintergrund steht die gesamte Branche vor einer sehr ungewissen wirtschaftlichen Entwicklung im Jahr 2022. Zudem steht der Hamburger Hafen in einem sehr angespannten Wettbewerb zu den anderen europäischen Häfen, insbesondere den Nordrangehäfen. Die gegenüber der unmittelbaren Konkurrenz langsamere Erholung der Umschlagszahlen nach dem ersten Coronakrisenjahr 2020 macht dies besonders deutlich.

Ein wesentlicher Grund für diesen Marktverlauf liegt darin, dass – im Zusammenspiel mit Terminalüberkapazitäten im Markt – Reedereien insbesondere in Krisenzeiten bevorzugt Terminals nutzen, an denen sie über Beteiligungen verfügen. Daneben nehmen die in Allianzen organisierten Reedereien über die Gestaltung von Liniendiensten großen Einfluss auf die Umschlagentwicklung der einzelnen Hafenstandorte. Zwar können die traditionellen Stärken in Logistik und Hinterlandverkehr weiterhin als stabilisierende Faktoren für die Bindung an den Hamburger Hafen wirken, aber auch in diesem Zusammenhang wirken sich die in den Wettbewerbshäfen seit längerem etablierten Reedereibeteiligungen an Terminals aus. Zudem entfaltet sich der Einfluss von Reedereien zunehmend über die ganze Transportkette und entwickelt Wirkungen auf die Ansiedlung von Industrie- und Dienstleistungsunternehmen.

Mit der Zustimmung zur Minderheitsbeteiligung von COSCO am HHLA-Terminal Tollerort wird nun auch in Hamburg dem Konzept internationaler Reedereibeteiligung Rechnung getragen. Die Partnerschaft mit COSCO kann durch Ladungszugewinne den Umschlag in Hamburg stabilisieren. Umgekehrt kann mit dem Einstieg von Hapag-Lloyd in den Jade-Weser-Port die Befürchtung verbunden werden, dass Umschläge von Hamburg nach Wilhelmshaven verlagert werden.

Weitere Faktoren eines zunehmenden Wettbewerbsdrucks für den Hamburger Hafen, die zudem Auswirkungen auf die Entwicklung traditioneller Hinterlandbeziehungen haben werden, sind neben den Anstrengungen zur Verbesserung der Bahnanbindung des Rotterdamer Hafens der weitere Ausbau des Danziger Hafens und Bauprojekte in den Häfen von Gdingen und Swinemünde. Die Entwicklung der polnischen Häfen gefährdet zunehmend die Rolle Hamburgs im Feederverkehr als östlichster Hafen der Nordrange.

Mehr und mehr ins Blickfeld kommt auch die zunehmende Konkurrenz der gesamten Nordrange mit Häfen am Mittelmeer. Für Hamburg wird durch die voranschreitende Ertüchtigung der dortigen Bahnanbindungen insbesondere der Wettbewerb mit Triest und Koper relevanter. Der mit chinesischer Unterstützung forcierte Ausbau der Hinterlandverbindungen von Piräus nach Ungarn, Österreich und Tschechien sowie in die Slowakei macht auch diesen Hafenstandort zu einem Konkurrenten um das traditionelle Hinterland des Hamburger Hafens.

Eine besondere Rolle für die Positionierung des Hamburger Hafens im Wettbewerb kommt immer mehr auch der Automatisierung und der klimaneutralen Ausgestaltung logistischer Abläufe zu. Ihre Auswirkungen werden in der gesamten Lieferkette relevant und können für Verschiebungen der Kostenstrukturen im Hinterlandverkehr und damit für eine Relativierung heutiger Standortvorteile von Häfen sorgen. In diesen Bereichen unternehmen alle Akteure im Hamburger Hafen große Anstrengungen.

Mit Freigabe der zweiten Stufe der Fahrrinnenanpassung der Elbe am 24.01.2022 bietet der Hamburger Hafen nun deutlich bessere Anlaufbedingungen, die es den Reedereien ermöglichen, ihre Schiffe höher auszulasten. Auswertungen der Monate Mai bis Dezember 2021 zeigen, dass bereits die vorherige Teilfreigabe von zahlreichen Schiffen mit höheren An- bzw. Auslauftiefgängen genutzt wurde. Die umgehende Annahme der Vorteile der Fahrrinnenanpassung durch den Markt unterstreicht, dass sie wichtig und wirksam ist für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens.

Langfristig weist der Güterumschlag im Hamburger Hafen ein nachhaltiges Wachstumspotenzial auf. Die Ende 2020 vorgelegte Umschlagpotenzialprognose für den Hamburger Hafen zeigt in verschiedenen Szenarien – dabei sind unter anderem regionale Entwicklungen wie Effekte der Fahrrinnenanpassung und die Entwicklung der Wettbewerbshäfen einbezogen – die Möglichkeiten für unterschiedlich hohe Zuwächse des Umschlags auf. Im Basisszenario der Umschlagpotenzialprognose wird für den Zeitraum bis zum Jahr 2035 gegenüber 2019 ein Wachstum des Gesamtumschlags auf rund 177 Mio. t erwartet. Dies entspricht im Durchschnitt einem jährlichen Zuwachs von etwa 1,6%. Der Umschlag von containerisiertem Stückgut erreicht im Basisszenario ein Niveau von ca. 13,1 Mio. TEU, was im Durchschnitt einem jährlichen Zuwachs von etwa 2,2% entspricht.

Die erfolgreiche Wiederaufnahme des Kreuzfahrtbetriebes zur Jahresmitte 2021, die zunehmende Entspannung hinsichtlich der Einreisebestimmungen in vielen Zielgebieten und die vorliegenden Anmeldungen für Schiffsanläufe in Hamburg im Jahr 2022 geben Anlass zu der vorsichtig optimistischen Einschätzung, dass im Jahr 2022 gut 470.000 Passagierbewegungen (Vorkrisenjahr 2019: 815.000) bei über 220 Anläufen möglich sein werden. Innerhalb der kommenden 5 Jahre sollte sich die Kreuzfahrtindustrie so weit erholen, dass wieder in den Planungsrahmen aus der Zeit vor der Corona-Pandemie zurückgekehrt werden kann.

3.1.2 Wirtschaftsplanung

In der Wirtschaftsplanung für das Jahr 2022 erfolgt die Planung der Erlöse vor dem Hintergrund der andauernden Pandemielage und des herausfordernden Wettbewerbsumfelds konservativ nur leicht über Vorjahresniveau. Mögliche negative Effekte auf die wirtschaftliche Entwicklung aufgrund der Auseinandersetzungen in der Ukraine haben bisher bei der Wirtschaftsplanung keine Berücksichtigung finden können. Der betriebliche Aufwand im Jahr 2022 wird mit einer restriktiven Steigerungsrate für Preis- und Inflationsanpassungen von 3,0% geplant, der auch Maßnahmen zur Erhöhung der Effizienz gegenüberstehen.

Erwartete Steigerungen bei den Personalaufwendungen resultieren aus Tarifsteigerungen sowie der Belastung aus Aufwendungen für die Altersvorsorge. Der geplante Zinsaufwand beruht ebenfalls vor allem auf Pensionslasten sowie einer steigenden Belastung durch Fremdkapitalzinsen, die auf die Fortführung der Ersatz- und Ausbauinvestitionen zurückzuführen ist.

Durch das herausfordernde Markt- und Wettbewerbsumfeld sind teilweise Zugeständnisse auf der Umsatzseite hinzunehmen und kostenintensive Ausbauaktivitäten erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens langfristig zu erhalten. Im Jahr 2022 sollen mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 230 Mio. EUR der Ausbau und die Entwicklung des Hamburger Hafens, die Grundinstandsetzung sowie die Erneuerung bestehender Infrastrukturanlagen weiter vorangetrieben werden.

Aufgrund einer geringfügigen Unterfinanzierung wird für das Jahr 2022 ein Jahresfehlbetrag von 2,4 Mio. EUR geplant. Die Unterdeckung ist durch zusätzliche Aufwendungen für Wassertiefeninstandhaltung in der Bundeswasserstraße verursacht.

In der Mittelfristigen Finanzplanung, die dem Aufsichtsrat im Dezember 2021 zur Kenntnis gegeben wurde, ist die öffentliche Finanzierung mit den bislang bekannten Beträgen fortgeschrieben worden. Dies führt in den Planjahren 2023 ff. zu einer Unterdeckung im Finanzierungsbereich Public. Mögliche Auswirkungen des Ausbruchs kriegerischer Handlungen auf dem Staatsgebiet der Ukraine auf die weitere weltwirtschaftliche Entwicklung und damit auch auf die HPA konnten bisher in den der Mittelfristigen Finanzplanung zugrunde liegenden Annahmen nicht berücksichtigt werden.

3.2 RISIKEN- UND CHANCENBERICHT

3.2.1 Risikomanagementsysteme

Das Risiko- und Chancen-Management (RCM) ist ein wichtiges Element zur erfolgreichen Unternehmenssteuerung. Das Management der HPA berücksichtigt sämtliche relevanten Risiken und Chancen, die sich im Sinne des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ergeben können. Dies wird sichergestellt, indem ein Risiko- und Chancen-Managementsystem als Instrument der Unternehmenssteuerung etabliert ist. Die Interne Revision überwacht Funktionsfähigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Wirksamkeit und Transparenz des RCM für die HPA.

3.2.2 Risikobericht

Die wesentlichen HPA-Risiken bestehen in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung des Welthandels in der zeitgerechten Sicherstellung der Verfügbarkeit vorhandener Infrastrukturanlagen und im Bereitstellen neuer Infrastrukturanlagen, die für das zukünftige Verkehrsaufkommen erforderlich sein werden. Nur durch ein optimales Instandhaltungs- und Projektmanagement ist die HPA in der Lage, diese Aufgaben zu bewältigen. Insbesondere führen die steigenden Verkehrsmengen sowie die durch die Großcontainerschiffe verursachten Verkehrsspitzen zu einer besonderen Herausforderung bei den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Um die zukünftigen Verkehre störungsfrei bewältigen zu können, wird es erforderlich sein, neben den Infrastrukturinvestitionen auch in die Digitalisierung von Verkehrsprozessabläufen zu investieren. Die daraus resultierenden und nachstehend beschriebenen Risiken stehen bereits seit Jahren unter ständiger Beobachtung. Parallel dazu haben sich aber in den letzten Jahren zusätzliche neue Risiken entwickelt, die ebenfalls großen Einfluss auf die Geschäftsfelder, die Finanz- und Ertragslage oder die Reputation der HPA haben können. Wesentliche bekannte Risiken sind daher:

Mindertiefen aufgrund von Sedimentation im Hafen

Der reibungslose Betrieb des Hamburger Hafens hängt in hohem Maße davon ab, ob eine ausreichende Wassertiefe für eine verlässliche seeseitige Zugänglichkeit vorhanden ist. Dabei spielt nach der erfolgreichen Umsetzung der Fahrrinnenanpassung für die tideabhängige Fahrt mit Tiefgängen bis zu 14,5 Metern insbesondere die regelmäßig erforderliche Wassertiefenunterhaltung eine entscheidende Rolle. Der natürliche Sedimenteintrag aus dem Oberlauf der Elbe und der Nordsee führt zu Eintreibungen, die – wie in anderen Tidehäfen auch – durch regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen entfernt werden müssen. Entscheidender Faktor für den Umfang der Sedimentation im Hamburger Hafen ist der Oberwasserzufluss aus dem Einzugsgebiet der Elbe. Die seit nunmehr über acht Jahre anhaltenden schlechten Abflussverhältnisse haben zu einem erheblichen Anstieg der Sedimentation und der nautisch erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen im Hamburger Hafen geführt. In Zeiten des Klimawandels ist zu befürchten, dass sich diese ungünstigen natürlichen Rahmenbedingungen verstetigen.

Die Sicherung ausreichender Verbring- und Austragsmöglichkeiten für die Sedimente ist existenzielle Voraussetzung, um die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens sicherstellen zu können. Die bislang bestehenden Möglichkeiten der Verbringung zur Tonne E3 in der Nordsee (limitierte Mengen, zeitliche Befristung, Umweltauflagen) sowie auf Hamburger Gebiet bei Neßsand (ökologische Ausschlusszeiten, Kreislaufbewirtschaftung) sind im Hinblick auf sich verändernde natürliche Randbedingungen und lokal gesteigerte Unterhaltungsanforderungen nach dem Fahrrinnausbau nicht mehr ausreichend. Daher wurden nun auch zwei Verbringstellen des Bundes in der Tide- bzw. Außenelbe anteilig für Baggergut aus der Delegationsstrecke erfolgreich geprüft und mitgenutzt. Ergänzend wird eine Verbringstelle auf Hamburger Gebiet in der Außenelbe geprüft, um so vorerst für temporäre Spitzenbedarfe ein adaptives Unterhaltungsmanagement realisieren zu können. Für die Entsorgung von höher belastetem Baggergut, das nicht im Gewässer umgelagert werden kann, steht seit dem Jahr 2020 ausschließlich die Deponie Feldhofs auf Hamburger Landesgebiet zur Verfügung, eine Kapazitätserhöhung auf gleicher Fläche wird aktuell planerisch und genehmigungsrechtlich vorbereitet.

Schiffsgrößenentwicklung

Aufgrund der zunehmenden Megaschiffsanläufe steigt die Komplexität der hoheitlichen Aufgaben zur Überwachung des Schiffsverkehrs und zur Gewährleistung der Sicherheit. Damit können zum einen Haftungsrisiken entstehen oder, im Falle dauerhafter Verkehrsengpässe, das Risiko der Abwanderung von Liniendiensten, was wiederum Einnahmeverluste für die HPA und volkswirtschaftliche Verluste für den Standort mit sich bringen würde. Um dieses Risiko zu vermeiden, optimiert die HPA stetig die Verkehrsablaufsteuerung. Dies erfolgt unter anderem durch die Weiterentwicklung der Verkehrssicherungssysteme, regelmäßige Schulungen sowie Simulationen vor Großschiff-Erstanläufen. Durch vielfältige Maßnahmen, wie die stetige operative, technische und personelle Optimierung der Nautischen Zentrale, wird diesem Risiko ebenfalls entgegengesteuert.

Auch in der mittelfristigen Perspektive ergibt sich das Risiko der Abwanderung von Liniendiensten und drohender Einnahmeverluste für die HPA, wenn die Entwicklung der Infrastrukturen im Hafen nicht mit der Schiffsgrößenentwicklung der kommenden Jahre Schritt hält. Als wichtige Maßnahmen sind hier die Köhlbrandquerung und die Erweiterung der Zufahrt zum Waltershofer Hafen anzusehen. Aufgrund der Laufzeit solcher Infrastrukturprojekte bis zu ihrer Realisierung sind notwendige Entscheidungen zur Finanzierung und Umsetzung möglichst zeitnah herbeizuführen.

Baulicher Zustand der Kaimauern und relevanter Assetklassen

Das Projekt „Zustandsbewertung Kaimauern“ soll sukzessive Risiken aufdecken und den Investitionsbedarf ermitteln. Die statische Nachrechnung aufgrund geänderter nautischer und hydrologischer Anforderungen wird im Anschluss daran erfolgen. Durch Belastungsveränderungen an Böschungen und Strombauwerken, überwiegend durch natürliche und schiffinduzierte Strömungen, kann es zu Erosionen und zum Abrutschen von Böschungen kommen. Die Ergebnisse aus der Zustandsbewertung können zu zusätzlichen Belastungen der wirtschaftlichen Lage führen, da mögliche Ersatzinvestitionen grundsätzlich über Kredite zu finanzieren sein werden.

Finanzierung

Die in der Drucksache Neustrukturierung Hafenmanagement (NHM) zugesagte Vollfinanzierung der Bedarfe für den laufenden Betrieb im Bereich Public war zunächst nicht im Entwurf des Doppelhaushaltes 2021/2022 umgesetzt. Eine Lösung für diese strukturelle Unterdeckung konnte jedoch gefunden werden. Über eine Nachbewilligungsdrucksache wurden für die Jahre 2021 und 2022 zusätzliche Mittel in der Produktgruppe 270.05 "Hafen" zur Verfügung gestellt.

Für die aktuell im Wirtschaftsplan verankerten öffentlichen Projektfinanzbedarfe sind in Summe genügend Finanzmittel in den jeweiligen Haushaltsjahren veranschlagt. Aufgelaufene Finanzierungsreste im Haushalt sind eine tragende Säule der Ausfinanzierung.

Eine vollständige Finanzierung der laufenden Aufgaben im öffentlichen Bereich für die kommenden Jahre ist die grundlegende Voraussetzung für eine nachhaltige Geschäftsfähigkeit der HPA. Zusätzliche Risiken ergeben sich aus Bestandskrediten, deren Vertragsklauseln entsprechende Regeln enthalten.

Ukraine-Krieg

Zum jetzigen Zeitpunkt kann nicht beurteilt werden, inwieweit der Ausbruch kriegerischer Handlungen am 24. Februar 2022 auf dem Staatsgebiet der Ukraine, u. a. auch durch beschlossene Sanktionsmaßnahmen der EU, Auswirkungen auf die weitere weltwirtschaftliche Entwicklung und damit auch auf die HPA haben wird.

Cyberkritikalität

Wegen der fortgeschrittenen Digitalisierung bei der HPA und der Vernetzung mit anderen Unternehmen und Behörden (Land, Bund) könnten bei einem erfolgreichen Cyberangriff viele Geschäftsprozesse (Verkehrssteuerungen, Entgeltabrechnungen, Fernüberwachung von Anlagen etc.) sowie die gesamte Bürokommunikation (E-Mail, Telefonie) für eine kritische Zeitdauer nicht funktionsfähig bzw. stark beeinträchtigt sein. In der Folge könnten Einnahmeverluste, erhebliche Regressforderungen, Erpressbarkeit, Imageschäden oder Bußgeldverfahren eintreten. Es wurden deshalb seitens der HPA umfangreiche Maßnahmen

durchgeführt, u. a. Netzwerkzugangsschutz, Awareness-Kampagnen zur Sensibilisierung der Beschäftigten zum Beispiel zu Phishing-Mails oder ausschließliche Zulassung von sicheren Anwendungen, um die Gefahren von Cyber-Angriffen zu reduzieren.

Risiken in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten

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

Gesamtbild der Risikolage

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie stellen die HPA weiterhin vor Herausforderungen. Diese konnten bisher durch vorausschauendes Agieren und rechtzeitiges Reagieren so gut gemeistert werden, dass es keine großen Änderungen bei den Risiken aufgrund der Pandemie gab. Das Finanzierungsrisiko, Risiken bezüglich der Infrastruktur im Hafen sowie die sich verschärfenden Wettbewerbsbedingungen stellen nach wie vor die bedeutendsten Themen dar. Keines der einzelnen Risiken ist für die HPA bestandsgefährdend.

3.2.3 Chancenbericht

Fahrrinnenanpassung

Durch den Fahrrinnenausbau ist gewährleistet, dass die weltweit größten Containerschiffe den Hamburger Hafen zu wirtschaftlich attraktiven Bedingungen bedienen können. Das Umschlagsvolumen kann so deutlich gesteigert werden. Die Umsetzung des Vorhabens ist bis auf die Fertigstellung der Böschungssicherung des Köhlbrand-Ostufers, die ökologische Ausgleichmaßnahme im Bereich Zollenspieker und einzelne Restarbeiten weitgehend abgeschlossen. Nach dem planmäßigen Abschluss der Baggerarbeiten für die Fahrrinnenanpassung konnte im Mai 2021 die erste Freigabestufe für die verbesserten Tiefgänge umgesetzt werden, so dass große Containerschiffe mit einem bis zu 0,9 Meter höheren Tiefgang die neue Fahrwassertiefe nutzen konnten. Die zweite und abschließende Freigabestufe ist Anfang 2022 erfolgt, so dass nunmehr auch Containerschiffe je nach Größenklasse mit einem um 1 m bis zu 1,9 m höheren Tiefgang den Hamburger Hafen bedienen können.

Digitaler Wandel & Personalverfügbarkeit

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

Die Corona-Pandemie hat einen Schub für die Digitalisierung von Strukturen und Prozessen bei der HPA ausgelöst. Durch die plötzliche Umstellung auf mobiles Arbeiten wurden viele Prozesse schnell und einfach digitalisiert. Die Fortsetzung dieses Trends wird für die HPA u. a. durch erhöhte Integration von digitalen Tools in den Arbeitsalltag eine Steigerung der Effizienz bedeuten. Diese Modernisierung der Arbeitsstrukturen führt möglicherweise auch zu einer höheren Attraktivität des Arbeitgebers auf dem Arbeitsmarkt und könnte eine Chance für die Gewinnung von Fachkräften bedeuten.

Hamburg, 28. Februar 2022

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Friedrich Stuhmann
Geschäftsführer

ZAHLEN

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Gewinn-und-Verlust-Rechnung für das
Geschäftsjahr vom 1. Januar bis
31. Dezember 2021, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	2021	2020
1. Umsatzerlöse	228.481.703,86	218.612.251,05
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	18.432.653,26	17.189.361,45
3. Sonstige betriebliche Erträge	274.832.725,96	323.518.500,52
	521.747.083,08	559.320.113,02
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.691.797,53	10.768.591,56
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	196.875.868,25	250.022.331,27
	207.567.665,78	260.790.922,83
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	117.128.159,66	112.092.353,51
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	32.497.784,07	25.697.677,28
	149.625.943,73	137.790.030,79
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	56.146.526,78	49.665.170,75
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	56.902.800,36	58.138.859,64
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	9.760.561,32	8.912.846,99
9. Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,00	7.000.000,00
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	52.040.376,61	48.848.430,32
11. Ergebnis nach Steuern	9.224.331,14	5.999.545,68
12. Sonstige Steuern	6.223.826,05	5.999.545,68
13. Jahresüberschuss	3.000.505,09	0,00
14. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-35.189.567,16	-35.189.567,16
15. Bilanzverlust	-32.189.062,07	-35.189.567,16



ZAHLEN

Bilanz

Bilanz zum 31. Dezember 2021, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

AKTIVA

In EUR	31.12.2021	31.12.2020
A Anlagevermögen		
I Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	13.071.045,83	14.596.131,92
2. Geleistete Anzahlungen	7.931.004,39	2.972.683,47
	21.002.050,22	17.568.815,39
II Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.473.636.370,57	1.460.161.545,79
2. Technische Anlagen und Maschinen	439.570.648,54	411.341.114,89
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.445.388,83	13.232.830,80
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	110.740.822,65	125.002.118,79
	2.036.393.230,59	2.009.737.610,27
III Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	18.066.781,52	14.766.781,52
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	37.476.407,97	39.253.177,60
3. Beteiligungen	20.907,73	20.907,73
	55.564.097,22	54.040.866,85
	2.112.959.378,03	2.081.347.292,51
B Umlaufvermögen		
I Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.020.862,16	2.762.901,35
II Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20.297.181,84	19.033.572,62
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	310.037.000,76	287.110.804,23
3. Sonstige Vermögensgegenstände	9.195.215,05	3.289.231,77
	339.529.397,65	309.433.608,62
III Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	70.373,45	370.091,55
	342.620.633,26	312.566.601,52
C Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	1.193.145,40	1.278.079,35
	2.456.773.156,69	2.395.191.973,38

PASSIVA

In EUR	31.12.2021	31.12.2020
A Eigenkapital		
I Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II Kapitalrücklage	895.133.454,82	902.049.386,05
III Bilanzverlust	-32.189.062,07	-35.189.567,16
	1.012.944.392,75	1.016.859.818,89
B Sonderposten		
Sonderposten aus Investitionszuschüssen	474.617.001,08	446.109.132,07
C Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	391.815.204,00	343.995.419,00
2. Sonstige Rückstellungen	149.359.865,05	139.514.163,20
	541.175.069,05	483.509.582,20
D Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	392.304.442,43	415.383.609,62
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	21.958.122,93	15.992.785,42
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	2.801.656,92	6.375.676,53
4. Sonstige Verbindlichkeiten	5.814.905,34	6.087.240,39
	422.879.127,62	443.839.311,96
E Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	5.157.566,19	4.874.128,26
	2.456.773.156,69	2.395.191.973,38

ZAHLEN

Anlagenspiegel

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 2021, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	Anschaffungs- oder Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2021	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2021
I Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	80.381.908,23	2.102.776,27	2.763.844,60	1.612.869,35	81.333.709,25
2. Geleistete Anzahlungen	2.972.683,47	6.276.974,26	580,49	-1.318.072,85	7.931.004,39
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	83.354.591,70	8.379.750,53	2.764.425,09	294.796,50	89.264.713,64
II Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.560.377.470,72	7.128.476,31	7.405.481,01	30.994.540,54	1.591.095.006,56
2. Technische Anlagen und Maschinen	779.423.610,76	25.452.707,24	3.466.374,57	32.485.859,77	833.895.803,20
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	48.470.475,29	3.074.427,09	4.195.860,61	543.955,92	47.892.997,69
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	125.002.118,79	58.054.886,11	7.997.029,52	-64.319.152,73	110.740.822,65
Summe Sachanlagen	2.513.273.675,56	93.710.496,75	23.064.745,71	-294.796,50	2.583.624.630,10
III Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	21.766.781,52	3.300.000,00	0,00	0,00	25.066.781,52
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	39.253.177,60	0,00	1.776.769,63	0,00	37.476.407,97
3. Beteiligungen	45.672,73	0,00	0,00	0,00	45.672,73
Summe Finanzanlagen	61.065.631,85	3.300.000,00	1.776.769,63	0,00	62.588.862,22
Summe Anlagevermögen	2.657.693.899,11	105.390.247,28	27.605.940,43	0,00	2.735.478.205,96

Stand 01.01.2021	laufendes Geschäftsjahr	Abschreibungen		Stand 31.12.2021	Buchwert 31.12.2021	Buchwert 31.12.2020
		Abgänge	Umbuchungen			
65.785.776,31	5.185.429,04	2.708.541,93	0,00	68.262.663,42	13.071.045,83	14.596.131,92
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.931.004,39	2.972.683,47
65.785.776,31	5.185.429,04	2.708.541,93	0,00	68.262.663,42	21.002.050,22	17.568.815,39
100.215.924,93	17.265.772,86	23.061,80	0,00	117.458.635,99	1.473.636.370,57	1.460.161.545,79
368.082.495,87	29.341.677,05	3.099.018,26	0,00	394.325.154,66	439.570.648,54	411.341.114,89
35.237.644,49	4.353.647,83	4.143.683,46	0,00	35.447.608,86	12.445.388,83	13.232.830,80
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	110.740.822,65	125.002.118,79
503.536.065,29	50.961.097,74	7.265.763,52	0,00	547.231.399,51	2.036.393.230,59	2.009.737.610,27
7.000.000,00	0,00	0,00	0,00	7.000.000,00	18.066.781,52	14.766.781,52
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	37.476.407,97	39.253.177,60
24.765,00	0,00	0,00	0,00	24.765,00	20.907,73	20.907,73
7.024.765,00	0,00	0,00	0,00	7.024.765,00	55.564.097,22	54.040.866,85
576.346.606,60	56.146.526,78	9.974.305,45	0,00	622.518.827,93	2.112.959.378,03	2.081.347.292,51

SONSTIGE ANGABEN

Anhang

Anhang zum Jahresabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021

1. GRUNDLAGEN

Der Jahresabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, (HPA) wurde gemäß § 15 Abs. 2 des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority (HPAG) aufgestellt. Die Aufstellung erfolgte nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften, soweit die weiteren Vorschriften des HPAG einer Anwendung der handelsrechtlichen Vorschriften nicht entgegenstehen.

Darstellung, Gliederung, Ansatz und Bewertung des Jahresabschlusses entsprechen mit der folgenden Ausnahme den Vorjahresgrundsätzen:

Aufgrund eines Cyber-Angriffs auf den von der HPA im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung beauftragten Dienstleister ist es zu erheblichen Verzögerungen im Prozess der Aufstellung und Prüfung des Jahresabschlusses 2021 gekommen, da notwendige versicherungsmathematische Gutachten nicht rechtzeitig geliefert werden konnten. Die HPA hat sich vor diesem Hintergrund entschieden, in Abkehr vom Grundsatz der Einzelbewertung die Bewertung der Pensionsrückstellungen durch eine Fortschreibung des Vorjahreswertansatzes auf Ebene eines Kollektivs an Versorgungsberechtigten mit Hilfe eines nach versicherungsmathematischen Grundsätzen aufgestellten Prognosegutachtens auf den 31. Dezember 2021 vorzunehmen. Die Anwendung dieses Fortschreibungsverfahrens stellt eine Änderung des Verfahrens für die Schätzung des notwendigen Erfüllungsbetrages der Pensionsrückstellungen dar. Die damit verbundene Durchbrechung des Stetigkeitsgebotes ist aufgrund des hier vorliegenden Ausnahmefalles zulässig. Die Auswirkungen dieser Bilanzierungsänderung sind für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HPA insgesamt nicht von wesentlicher Bedeutung. Zu den Berechnungsverfahren, die der Fortschreibung zugrunde liegen, verweisen wir auf Abschnitt (3) dieses Anhangs.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Das Geschäftsjahr der HPA entspricht dem Kalenderjahr.

2. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend planmäßig linear abgeschrieben. Hierbei liegen die Nutzungsdauern zwischen 3 und 5 Jahren.

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

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

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

Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.

Die unter den *Vorräten* ausgewiesenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden zu Anschaffungskosten oder den niedrigeren Tageswerten (strenger Niederstwert) bewertet.

Forderungen und *sonstige Vermögensgegenstände* werden mit den Anschaffungskosten (i. d. R. mit dem Nominalwert bzw. im Falle von Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr zum Barwert) unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

Liquide Mittel sind zum Nennwert bewertet worden.

Der *aktive Rechnungsabgrenzungsposten* enthält im Voraus bezahlte Aufwendungen für zukünftige Geschäftsjahre. Der Posten wird in der Rechnungsperiode aufgelöst, in der der Aufwand wirtschaftlich entsteht.

Der *Sonderposten aus Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen* betrifft Zuschüsse zu diversen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens und wird analog zur Abschreibung bzw. zum Abgang der bezuschussten Anlagegegenstände aufgelöst.

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

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

Der Rechnungszinssatz basiert wie im Vorjahr – entsprechend der gesetzlichen Regelung in § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB – auf dem von der Deutschen Bundesbank ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre in Höhe von 1,86% (im Vorjahr: 2,30%).

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

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

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

Passive Rechnungsabgrenzungsposten enthalten Einnahmen vor dem Abschlussstichtag, soweit sie Ertrag für künftige Geschäftsjahre darstellen. Es handelt sich im Wesentlichen um Mieten. Der Posten wird aufgelöst, sobald der Ertrag wirtschaftlich entstanden ist.

3. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel als Anlage zum Anhang dargestellt.

Die Finanzanlagen beinhalten Anteile an folgenden verbundenen Unternehmen:

HPA Polder Hamburg GmbH (HPG),

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25 TEUR, von dem 100% von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2021 beträgt 28 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 beträgt 10 TEUR.

CGH Terminaleigentumsgesellschaft mbH, Hamburg (TEG)

Das Stammkapital beträgt 25 TEUR, von dem 100% von der HPA übernommen worden

sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2021 beträgt 4.473 TEUR, der Fehlbetrag des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 beträgt 3.690 TEUR.

Flotte Hamburg Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (FLHV)

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25 TEUR, von dem 100% von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2021 beträgt 46 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 beträgt 3 TEUR.

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

Kommanditistin ist die HPA mit einer Kommanditeinlage von 100 TEUR. Komplementärin ist die FLHV, ohne am Vermögen der Gesellschaft beteiligt zu sein. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2021 beträgt 15.996 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 beträgt 671 TEUR.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die HPA hat in Vorjahren Kaimauern errichtet, die seit Nutzungsbeginn an ein verbundenes Unternehmen zur Miete überlassen werden. Die Ausgestaltung der zugrunde liegenden Mietverträge führt zu einem Übergang des wirtschaftlichen Eigentums an den Kaimauern auf die Mieterin. Die HPA hat daher in Vorjahren entsprechende Forderungen gegen die Mieterin aktiviert (Stand 31. Dezember 2021 EUR 213 Mio.) und abgezinst (Stand 31. Dezember 2021 EUR 118 Mio.).

In TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20.297	19.034
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	310.037	287.111
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	203.473	201.701
Sonstige Vermögensgegenstände	9.195	3.289
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	339.529	309.434
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	203.473	201.701

Der Bilanzposten Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen enthält mit 110.677 TEUR (im Vorjahr 127.518 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie mit 199.360 TEUR (im Vorjahr 159.593 TEUR) sonstige Forderungen. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen sind wie oben erläutert 94.483 TEUR (im Vorjahr 94.877 TEUR) abgezinste Forderungen aus der langfristigen Vermietung von vier Kaimauern enthalten. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betragen 789 TEUR (im Vorjahr 9.432 TEUR).

Eigenkapital

In TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	895.133	902.050
davon Kapitaleinlage	0	0
davon Kapitalentnahme	-6.916	-62
Bilanzverlust	-32.189	-35.190
davon aus Jahresergebnis	3.001	0
davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	0	0
Eigenkapital	1.012.944	1.016.860

Sonderposten aus Investitionszuschüssen

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

Rückstellungen

In TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	391.815	343.995
Rückstellungen für den Personalbereich	54.216	47.481
Andere sonstige Rückstellungen	95.144	92.033
davon für ausstehende Rechnungen	15.230	17.060
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	3.462	3.462
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	42.745	41.153
davon Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	24.586	26.818
Gesamtbetrag der Rückstellungen	541.175	483.509

Für die *Pensionsrückstellungen* wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Allerdings erfolgte die Bewertung nicht auf Grundlage einer Stichtagsinventur zum 31. Dezember 2021 der Anspruchsberechtigten. Aufgrund von Verzögerungen bei der Vorlage versicherungsmathematischer Gutachten wegen des o.g. Cyber-Angriffs erfolgte die Ermittlung in Abkehr vom Grundsatz der Einzelbewertung, indem der Vorjahreswertansatz auf Ebene eines Kollektivs nach versicherungsmathematischen Grundsätzen in einem Prognosegutachten fortgeschrieben wurde. Dabei wurde ein Zinssatz von 1,86% sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0% zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0% für Arbeiter/Angestellte und 2,0% für Beamte. Es wurden die Sterbetafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der letzten zehn Jahre lt. Bundesbank angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

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

Die Rückstellung für *Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut* besteht aus einer langfristigen Nachsorgeverpflichtung für die Schlickdeponien der HPA (42.745 TEUR).

Verbindlichkeiten

In TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	392.304	415.384
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	23.219	25.081
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	88.834	73.524
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	280.251	316.779
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	21.958	15.993
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	21.958	15.993
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen	2.802	6.376
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	2.802	6.376
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	5.815	6.087
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	5.815	6.087
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	422.879	443.840
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	53.794	53.537
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	88.834	73.524
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	280.251	316.779

Der Bilanzposten Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen enthält mit 1.913 TEUR (im Vorjahr 5.915 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten sowie mit 889 TEUR (im Vorjahr 461 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind mit 1.252 TEUR (im Vorjahr 1.313 TEUR) noch abzuführende Lohnsteuern sowie mit 39 TEUR (im Vorjahr 36 TEUR) Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

Es bestehen keine durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besicherten Verbindlichkeiten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

In TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	41.632	46.456
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	19.773	23.730
Bestellobligos	260.925	214.435
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	41.914	47.318
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	344.471	308.209

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung ermächtigt, auch im Jahr 2022 kapitalerhöhende Maßnahmen bei der CGH Terminaleigentumsgesellschaft mbH (TEG) durchzuführen, sofern die krisenbedingten Szenarien zu einem signifikanten Kapitalverzehr bei der Tochtergesellschaft führen. Die Wirtschaftsplanung der TEG sieht für das Geschäftsjahr 2022 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 2,3 Mio. EUR vor.

4. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

Gliederung der Umsatzerlöse

In TEUR	2021	2020
Mieterlöse Flächen	80.816	80.129
Mieterlöse Kaimauern	16.560	18.030
Sonstige Mieterlöse	13.549	12.780
Gesamtmieterlöse	110.925	110.939
Hafenentgelte	56.332	53.541
Hafenbahnerlöse	30.348	25.285
Elbtunnel-/Brückenentgelte	469	451
Gebühren	2.611	3.458
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	23.137	23.946
Periodenfremde Umsatzerlöse	4.660	992
Summe der Umsatzerlöse	228.482	218.612

Mieterlöse Kaimauern

Die Mieterlöse für Kaimauern in Höhe von 16.560 TEUR (im Vorjahr 18.030 TEUR) enthalten neben laufenden Mieten für Kaimauern von 13.442 TEUR (im Vorjahr 13.329 TEUR) eine Unterposition für „Zinsen/Marge Kaimauern“ in Höhe von 3.118 TEUR (im Vorjahr 4.701 TEUR). Diese beinhaltet die Aufzinsung der erläuterten Forderung aus der Vermietung von vier Kaimauern mit Übergang des wirtschaftlichen Eigentums auf den Mieter über die Vertragslaufzeiten. Der Ausweis der Aufzinsungsbeträge erfolgt aus Gründen der übersichtlicheren Darstellung unter den Umsatzerlösen.

Die periodenfremden Umsatzerlöse betreffen mit 1.996 TEUR Staffelmieteträge für Vorjahre aus der langfristigen Vermietung von Kaimauern sowie mit 1.789 TEUR Mietzinsanpassungen bei sonstigen Anlagen, die ebenfalls Vorjahre betreffen.

Auflösung/Einstellung Sonderposten aus Investitionszuschüssen

Im Geschäftsjahr wurden 47.726 TEUR (im Vorjahr 32.066 TEUR) dem Sonderposten für erhaltene Investitionszuschüsse zugeführt, während ertragswirksam 19.219 TEUR (im Vorjahr 21.189 TEUR) aufgelöst wurden.

Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen werden insbesondere öffentliche Zuschüsse für Einzelmaßnahmen der allgemeinen Infrastruktur ausgewiesen, die insbesondere wegen des Abschlusses des Projektes „Fahrrinnenanpassung“ gegenüber dem Vorjahr gesunken sind.

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Die periodenfremden Erträge betragen im Geschäftsjahr 5.060 TEUR (im Vorjahr 6.066 TEUR) und betreffen die Auflösung von Rückstellungen. Die periodenfremden Aufwendungen belaufen sich auf 2.780 TEUR (im Vorjahr 287 TEUR) und betreffen im Wesentlichen die Korrektur von in Vorjahren überhöhten Abgrenzungen für zu erwartende Zuwendungen.

Personalaufwand

Im Posten „Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung“ sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 10.768 TEUR (im Vorjahr 5.605 TEUR) enthalten.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die Zinserträge beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Aufzinsung langfristiger Forderungen in Höhe von 8.416 TEUR (im Vorjahr 8.134 TEUR).

Die Position Zinsaufwendungen enthält mit 45.336 TEUR (im Vorjahr 40.884 TEUR) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Bilanzverlust in Höhe von 32.189 TEUR auf neue Rechnung vorzutragen.

5. SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Mitarbeiter

Die HPA beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1.855 Mitarbeiter (im Vorjahr 1.864). Es handelt sich hierbei um 152 Beamte (im Vorjahr 159) und 1.703 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr 1.706). Von den Mitarbeitern sind 240 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr 247).

Derivative Finanzinstrumente

Zur langfristigen Zinssicherung von zwei Darlehen wurden über die gesamte Summe und Laufzeit (bis 2023 bzw. 2037) zwei Zinsswaps abgeschlossen. Die zum 31. Dezember 2021 ermittelten Zeitwerte der Zinsswaps betragen 396 TEUR sowie –13.327 TEUR, die unter Anwendung allgemein anerkannter Bewertungsmethoden (Mark-to-Market) ermittelt wurden. Da die Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäft identisch („Critical Terms Match Method“) sind, wurde eine Bewertungseinheit gebildet. Der Darlehensstand zum 31. Dezember 2021 beträgt 14.220 TEUR bzw. 39.359 TEUR; die Höhe der aus den Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 371 TEUR bzw. 1.838 TEUR.

Aufsichtsrat

Michael Westhagemann	Aufsichtsratsvorsitzender, Präses der Behörde für Wirtschaft und Innovation
Bettina Lentz	Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende, Staatsrätin der Finanzbehörde
Herrmann Ebel	Geschäftsführer der Hansa Treuhand Finance GmbH & Co. KG
Jana Schiedek	Staatsrätin der Behörde für Kultur und Medien
Christine Beine	Geschäftsführerin Hamburg Cruise Net e. V.
Michael Pollmann	Staatsrat der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Ralf Surm	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority
Silvia Nitsche-Martens	Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority
Stefan Rechter	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Geschäftsführung (hauptberuflich)

Jens Meier	Vorsitzender der Geschäftsführung, Chief Executive Officer
Friedrich Stuhmann	Geschäftsführer, Chief Commercial Officer, seit 01.07.2021

Aufwandswirksame Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

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

Die aufwandswirksamen Bezüge der Geschäftsführung betragen im Geschäftsjahr 2021 insgesamt 500 TEUR. Hiervon stellen 402 TEUR eine fixe und 98 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente dar.

In TEUR	Meier	Stuhmann
Fixe Komponente	298	104
davon Dienstwagen	8	4
Maximale variable Komponente 2021	88	10
Gesamtbezüge der Geschäftsführung	386	114

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 1. Februar 2021 erklärt, dass die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodexes (HCGK), die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 bis 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte), eingehalten werden. Von folgendem Punkt wurde abgewichen:

Aufgrund von Reise- bzw. Urlaubszeiten der einzubeziehenden Entscheidungsträger konnte eine rechtzeitige Abstimmung nicht durchgeführt werden (Ziffer 5.1.5).

Der Jahresabschluss, der Lagebericht sowie die Entsprechenserklärung zum HCGK werden im Geschäftsbericht 2021 auf <http://www.hamburg-port-authority.de> unter den Menüpunkten „Aktuelles und Presse“/Download-Center in der Kategorie „Berichte“ veröffentlicht.

Konzernverhältnisse

Die HPA ist Mutterunternehmen im Sinne des § 290 HGB und hat für das Geschäftsjahr 2021 einen Konzernabschluss gemäß § 290 HGB aufgestellt. Die Jahresabschlüsse der HPA und ihrer Tochterunternehmen werden in den Konzernabschluss der HPA einbezogen.

Der Jahresabschluss der HPA wird in den Konzernabschluss der FHH einbezogen und dieser wird im Internet veröffentlicht.

6. NACHTRAGSBERICHT

Ereignisse mit wesentlicher Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HPA sind nach dem 31. Dezember 2021 nicht eingetreten. Zum jetzigen Zeitpunkt kann allerdings nicht beurteilt werden, ob und inwieweit der Ausbruch kriegerischer Handlungen am 24. Februar 2022 auf dem Staatsgebiet der Ukraine sowie beschlossene Sanktionsmaßnahmen der EU auch Auswirkungen auf die weitere weltwirtschaftliche Entwicklung und damit auch direkt oder indirekt auf die HPA haben werden.

Hamburg, 4. März 2022

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Friedrich Stuhmann
Geschäftsführer

SONSTIGE ANGABEN

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der **Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg** – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse:

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. November 2019, und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

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

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. November 2019, in allen wesentlichen Belangen entspricht, sowie dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

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

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. November 2019, entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. November 2019, entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

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

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

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

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

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

Hamburg, 18. März 2022

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Thomas Götze
Wirtschaftsprüfer

Nicolai Hansen
Wirtschaftsprüfer

SONSTIGE ANGABEN

Hamburger Corporate Governance Kodex

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

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



Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

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

Die Hamburg Port Authority und ihre Tochtergesellschaften CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, CGH Terminaleigentums-Gesellschaft mbH & Co. KG und CGH Terminaleigentumsverwaltungs-Gesellschaft mbH, Flotte Hamburg GmbH & Co. KG, Flotte Hamburg Verwaltungs-GmbH und HPA Polder Hamburg GmbH haben im Geschäftsjahr 2021 alle Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den jeweiligen Geschäftsführungen und Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 - 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Die Tochtergesellschaften CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, CGH Terminaleigentums-Gesellschaft mbH & Co. KG und CGH Terminaleigentumsverwaltungs-Gesellschaft mbH, Flotte Hamburg GmbH & Co. KG, Flotte Hamburg Verwaltungs-GmbH und HPA Polder Hamburg GmbH verfügen über keinen Aufsichtsrat. Sie haben im Geschäftsjahr 2021 alle Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den Geschäftsführungen zu verantworten sind.

Im Weiteren hat der Konzern Hamburg Port Authority einen Nachhaltigkeitsbericht nach den Kriterien der Global Reporting Initiative erstellt, deren Kriterien, über die des Deutschen Nachhaltigkeitskodex hinaus gehen.

In folgendem Punkt wurde von den Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex abgewichen:

5.1.5 Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse (Sitzungen, Beschlüsse im Umlaufverfahren etc.) sollen spätestens sechs Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen.

Begründung: Aufgrund von Reise- bzw. Urlaubszeiten der einzubeziehenden Entscheidungsträger konnte eine rechtzeitige Abstimmung nicht immer durchgeführt werden.

Hamburg, 07. April 2022

Für die Geschäftsführung:

Für den Aufsichtsrat:

Jens Meier (Vorsitzender)

Michael Westhagemann (Vorsitzender)

Friedrich Stuhmann (Geschäftsführung)

Impressum**Herausgeber**

Hamburg Port Authority AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

www.hamburg-port-authority.de

Bildnachweis

© Blue Port / Peter Neumann YPS Yacht Photo Service
© Flotte Hamburg / Andreas Schmidt-Wiethoff, S. 24

Papier

Color Copy 100 g/m²

© HPA, Stand: 10/22

Hamburg Port Authority AöR

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

www.hamburg-port-authority.de



WIR MACHEN HAFEN