

WIR MACHEN

HAFEN

Inhalt

04 Fakten

06 Berichte

06 Bericht des Aufsichtsrates

08 Lagebericht

23 Zahlen

23 Gewinn-und-Verlust-Rechnung

24 Bilanz

26 Anlagenspiegel

28 Sonstige Angaben

28 Anhang

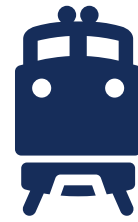
38 Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers

42 Hamburger Corporate Governance Kodex

44 Impressum



Über **900** Anläufe von Schiffen, die länger als 330 m und/oder breiter als 45 m sind



Größter Eisenbahnhofen

Europas

mit rund 300 Schienenkilometern



Täglich über **200** Güterzüge
mit über **5.000** Waggons



Circa 1.800
Beschäftigte



12 km
Strand

Mehr als **140 km**
Straßennetz



Rund 
220 Liegeplätze
für Seeschiffe


Drittgrößter
europäischer Seehafen


Deutschlands
drittgrößter Binnenhafen

Knapp **120** 
Brücken


Rund 7.000
Hektar Hafengebiet


Circa 43 km
Kaimauern



Rund 160 Eisenbahn-
verkehrsunternehmen

Bericht des Aufsichtsrates

Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2023 fanden neun Aufsichtsratssitzungen statt. Der Aufsichtsrat hat dabei die Geschäftsführung gemäß den 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 28. Juni 2023 zum Abschlussprüfer bestellte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft RSM Ebner Stolz GmbH & Co. KG, Hamburg, hat den Jahresabschluss des Geschäftsjahres 2023 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 12. Juni 2024 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 Konzernlageberichts gegeben.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 27. Juni 2024 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 27. Juni 2024 teilgenommen, erläuterte die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hat keine Einwendungen erhoben und empfiehlt dem Anstaltsträger die Feststellung des Jahresabschlusses, die Genehmigung des Lageberichts, den Ergebnisvortrag auf neue Rechnung sowie die Genehmigung bzw. Billigung von Konzernlagebericht und Konzernabschluss.

Dank für das große Engagement

Im Namen des Aufsichtsrates 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, 27. Juni 2024



Dr. Melanie Leonhard
Aufsichtsratsvorsitzende

Lagebericht

Lagebericht der Hamburg Port Authority AöR für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023

1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 GESCHÄFTSMODELL

Die Hamburg Port Authority AöR (HPA) betreibt seit dem Jahr 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 die Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen und ist Ansprechpartnerin für alle Fragen hinsichtlich der **wasser- und landseitigen Infrastruktur**, der **Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs**, der **Hafenbahnanlagen** 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**.

Die **Tochtergesellschaft** CGH Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) übernimmt die zentrale Koordination aller drei Hamburger Cruise Center und stellt damit eine diskriminierungsfreie Abfertigung aller in Hamburg anlaufenden **Kreuzfahrtschiffe** sicher. 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.

1.2 ZIELE UND STRATEGIEN

Wie im Vorjahr war das **Geschäftsjahr 2023** durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine geprägt. Hinzu kamen eine schwache Konjunktur, eine hohe Inflation und weitere geopolitische Krisen, wie der Angriff von Hamas-Milizen auf Israel und sich daraus ergebende Spannungen und militärische Handlungen im Mittleren Osten. Nach den erheblichen Unterbrechungen der Lieferketten durch die Corona-Pandemie im Vorjahr schien sich die Lage Ende 2022 wieder zu entspannen. Eine Kombination verschiedener Faktoren, wie z. B. geopolitische Ereignisse, führte jedoch im Geschäftsjahr 2023 zu neuen **Unsicherheiten für die globalen Lieferketten**. Trotz der schwierigen globalen Bedingungen konnte der Hamburger Hafen seinen Betrieb weiter zuverlässig und sicher aufrechterhalten und seine Funktion zur

Versorgung der Bevölkerung jederzeit erfüllen.

Wie im Vorjahr waren auch im Geschäftsjahr 2023 besonders die **Versorgungssicherheit**, der **Erhalt und Ausbau der Infrastruktur** im Hafen sowie die Resilienz der physischen und digitalen Hafeninfrastruktur von Bedeutung für die HPA. Auch die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung von Dienstleistungen für Kunden und Stakeholder waren die wesentlichen Aufgaben der HPA.

Der Hamburger Senat hat in seiner Sitzung am 13. Juni 2023 den neuen „**Hafenentwicklungsplan 2040**“ (HEP) beschlossen. Der HEP legt die strategischen Leitlinien und Ziele sowie die planerischen Grundzüge der Hafenentwicklung der kommenden Jahre fest. Darüber hinaus werden konkrete Maßnahmen als Grundlage für die Operationalisierung des HEP beschrieben. Die Handlungsfelder des HEP haben somit einen wesentlichen Einfluss auf die Aktivitäten der HPA.

Der Hamburger Hafen wird sich künftig als „**Sustainable Energy Hub**“ positionieren, um die Chancen der Energiewende zu nutzen. Vor diesem Hintergrund hat eine Auftaktveranstaltung der Initiative „Sustainable Energy Hub Hamburg“ im Oktober 2023 stattgefunden. Die Mitglieder in diesem Netzwerk sind ausschließlich Unternehmen, die im Hafen Projekte und Themen im Sinn des Sustainable Energy Hubs umsetzen. Ziel der Initiative ist es, die Hafenunternehmen stärker miteinander zu vernetzen und die Bedeutung des Hamburger Hafens als Energiehafen in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu bringen. Das Handeln der HPA orientiert sich stets an den Grundsätzen der ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit.

Damit der Hamburger Hafen die Potenziale der **Digitalisierung** bestmöglich ausschöpfen und sich vor Cyberkriminalität schützen kann, müssen die damit verbundenen Risiken bewältigt und das digitale Vertrauen sichergestellt werden. Die HPA baut daher ihre präventiven Maßnahmen zur Erhöhung der Resilienz des Gesamtsystems und zur Abwehr von Cyberangriffen kontinuierlich aus und optimiert ihre reaktiven Maßnahmen, um die Auswirkungen möglicher Ausfälle zumindest in Teilen zu kompensieren bzw. abzumildern.

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.

Gemäß Satzung erstellt das Controlling quartalsweise Berichte mit Hochrechnungen für das laufende Geschäftsjahr für alle Sparten und Tochtergesellschaften. Darüber hinaus erfolgt jährlich die Aufstellung eines Wirtschaftsplans für das jeweils kommende Jahr sowie der mittelfristigen Finanzplanung für weitere fünf Geschäftsjahre.

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

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Der **Gesamtumschlag** im Hamburger Hafen belief sich im Jahr 2023 auf 114,3 Mio. t. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang von -4,7 %.

Im Bereich **Massengut** wurden 36,2 Mio. t umgeschlagen, was dem Niveau des Vorjahres entspricht (-0,2 %). Positiv hat sich der Umschlag von flüssigen Massengütern (+6,6 %) entwickelt. Dies konnte den Rückgang von -2,8 % bei den trockenen Massengütern kompensieren.

Es wurden außerdem 78,1 Mio. t **Stückgüter** umgeschlagen, davon 76,9 Mio. t in Containern, was einem Rückgang von -6,7 % zum Vorjahr entspricht. In TEU ausgedrückt wurden -6,9 % weniger **Standardcontainer** als im Jahr 2022 umgeschlagen, insgesamt waren es im Geschäftsjahr 2023 7,7 Mio. TEU. Der Umschlag konventioneller Stückgüter nahm um -16,9 % gegenüber dem Vorjahr ab und belief sich auf insgesamt 1,2 Mio. t.

Bei den **Containerverkehren** waren die wichtigsten Handelspartner – wie schon in den Vorjahren – die Volksrepublik China, die USA und Singapur. Der Umschlag mit China (inkl. Hongkong) ist allerdings spürbar auf 2,2 Mio. TEU (-11,8 %) zurückgegangen. Ein ähnliches Bild zeigt sich für Singapur. Hier ist der Umschlag um -7,4 % auf 390.000 TEU geschrumpft. Mit den USA hingegen nahm der Handel um +8,0 % zu, sodass sich ein Containerumschlag von 650.000 TEU ergibt.

Neben China und Singapur haben Russland und Schweden die größten Rückgänge im Umschlag aufzuweisen. Mit der Russischen Föderation wurden im letzten Jahr keine Container mehr in Hamburg umgeschlagen gegenüber 80.000 TEU noch im Jahr 2022. Der Umschlag mit Schweden ist um -14,3 % auf 250.000 TEU zurückgegangen.

Betrachtet man die **größten Zuwächse**, gemessen in absoluten TEU-Zahlen, sind neben den bereits genannten USA das Vereinigte Königreich (+33.000 TEU), Finnland (+29.000 TEU) und Mexiko (+28.000 TEU) als die wesentlichen Handelspartner zu nennen.

Bei den Transshipment-Verkehren wurden im Jahr 2023 1,3 Mio. TEU bewegt, was einem Rückgang von -10,9 % entspricht. Im Bereich der **Hinterlandverkehre** waren es 5,1 Mio. TEU (-4,7 %). Das Verhältnis von 33,6 % Transshipment zu 66,4 % Hinterland hat sich damit gegenüber dem Verhältnis im Vorjahr (35,1 % Transshipment zu 64,9 % Hinterland) in Richtung Hinterland verschoben. Somit nehmen Transshipment-Verkehre in der Bedeutung für den Hamburger Hafen weiterhin ab. Der Anteil des Bahnverkehrs im Hinterland lag in diesem Zeitraum mit 2,5 Mio. TEU (-6,4 %) bei 49,7 % und damit leicht unter dem Niveau des Jahres 2022 (50,5 %).

Bei den Passagierzahlen in der **Kreuzfahrt** war die Entwicklung im Jahr 2023 deutlich positiv und es wurde ein Rekordergebnis erzielt. Die Corona-Pandemie wurde in der Passagierschiffahrt endgültig überwunden und mit 1,2 Mio. Passagieren haben im vergangenen Jahr so viele Menschen wie nie zuvor den Hamburger Hafen genutzt. Dies entspricht einer Steigerung von +53,0 % gegenüber dem Vorjahr.

2.2 GESCHÄFTSVERLAUF

2.2.1 Flächenentwicklung

Der Nachfrageüberhang nach Flächen im Hamburger Hafen ist ungebrochen hoch. Insbesondere der zusätzlichen Nachfrage aus dem Segment Erneuerbare Energien kann nach wie vor kein ausreichend umfangreiches Angebot gegenübergestellt werden. Die in Vorbereitung befindlichen Flächenentwicklungen können zwar langfristig zur teilweisen Deckung der Nachfrage bereitgestellt werden, kurz- und mittelfristig stehen jedoch keine geeigneten Flächen zur Verfügung. Die HPA wird daher weiterhin zwischen Interessenten und den Unternehmen der Hafenwirtschaft vermitteln, um Kooperationen zu ermöglichen.

Die HPA wird weiterhin im Rahmen eines aktiven Hafenmanagements Einfluss auf die nachhaltige Flächennutzung, einen CO₂-neutralen Hafenbetrieb und Investitionen in innovative Technik ausüben.

2.2.2 Entwicklung des Hafengeldes

Die Fracht-Seeschifffahrt entwickelte sich im Jahr 2023 – gemessen in Verkehren (BRZ) – stärker als im Vorjahr. Dabei wurden jedoch nicht korrespondierend mehr Güter umgeschlagen. Besonders stark entwickelte sich das Kreuzfahrtgeschäft. Binnen- und Hafenschifffahrt blieben stabil. Flankiert von einer Tarifierhöhung von +5 % ab dem 1. Februar 2023 übertrafen die Erlöse aus Hafennutzungsentgelten das Vorjahresergebnis und zusätzlich auch den Wirtschaftsplan.

Basierend auf einer Tarifierhöhung von +6,5 % ab dem 1. Januar 2024 und strukturellen Maßnahmen werden im Jahr 2024 in etwa Erlöse auf dem Niveau des abgelaufenen Geschäftsjahres erwartet. Dem liegt die Annahme zugrunde, dass sich die derzeit schlechte makroökonomische Lage im laufenden Jahr zunächst noch weiter eintrübt, bevor sie mutmaßlich wieder besser wird.

2.2.3 Entwicklung der Hafenbahn

Die Entwicklung des Transportaufkommens auf der Schiene konnte sich vom gesamtwirtschaftlichen Umfeld nicht entkoppeln. Insbesondere der Containertransport zeigte sich rückläufig und folgte den im Vorjahresvergleich gesunkenen Mengen an den Kaikanten. Trotz des schwierigen Wettbewerbsumfelds mit hohen Strompreisen und Überkapazitäten im Straßenverkehr zeichnet sich im Vorjahresvergleich ein nur geringfügiger Rückgang des Modal-Split-Anteils der Schiene ab. Positiv hervorzuheben ist der Wagenladungsverkehr, der nach einem starken ersten Halbjahr nur infolge eines Sondereffekts in der zweiten Jahreshälfte (Hochofeninstandsetzung im Stahlwerk Salzgitter) leicht ins Minus drehte.

2.2.4 Realisierung des Investitionsprogramms

Trotz der besonderen Herausforderungen des Jahres 2023 konnte das Investitionsprogramm dynamisch fortgeführt werden und ist geprägt durch Arbeiten an verschiedenen **Infrastrukturprojekten**, die jedoch im abgelaufenen Geschäftsjahr noch nicht fertiggestellt wurden.

Das **Reinvestitionsprogramm der Hafenbahn** sowie das Investitionsprojekt Westumfahrung Alte Süderelbe mussten aufgrund von Personalengpässen in reduziertem Umfang durchgeführt werden. Die Instandhaltungsmaßnahmen der Hafenbahn sind weitestgehend planmäßig abgearbeitet worden.

2.2.5 Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte

Für die Zukunftssicherung des Hamburger Hafens ist die **Fahrrinnenanpassung** von Unter- und Außenelbe vor dem Hintergrund des deutlichen Größenwachstums der im weltweiten Warenverkehr eingesetzten Großcontainerschiffe eines der wesentlichen Meilensteinprojekte. Die Umsetzung des Vorhabens konnte bis auf die Fertigstellung

der Böschungssicherung des Köhlbrand-Ostufers und die anschließende Herstellung der neuen Solltiefen in Köhlbrand und Süderelbe im Januar 2022 weitgehend abgeschlossen werden. Damit können Großcontainerschiffe grundsätzlich die neuen zulässigen Höchsttiefgänge voll ausschöpfen und den Hamburger Hafen je nach Größenklasse mit einem um 1,0 m bis 1,9 m höheren Tiefgang anlaufen bzw. wieder verlassen. Leider mussten die zulässigen Höchsttiefgänge auf der Elbe bereits im Dezember 2022 durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wieder um 1,0 m reduziert werden. Ursache waren neben hohen Eintreibungen aus den Seitenbereichen in die Fahrrinne (sog. morphologischer Nachlauf) unerwartete Kampfmittelfunde im Bereich der Elbmündung, die dazu geführt haben, dass die Wassertiefeninstandhaltung in diesem Bereich im Jahr 2023 eingestellt werden musste. Nach der erfolgten Kampfmittelsondierung bereitet die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Räumung der Kampfmittel vor. Eine sichere Prognose, bis wann dieser Engpass beseitigt werden kann, ist gegenwärtig noch nicht möglich. Vorsichtig optimistische Einschätzungen gehen davon aus, dass dies bis zum Ende des Jahres 2024 möglich sein könnte.

Die **Köhlbrandbrücke** ist das wichtigste Bindeglied in der Haupthafenroute im Hamburger Hafen. Sie verbindet die Areale östlich und westlich des Köhlbrands und sichert einen leistungsfähigen Anschluss des größten deutschen Seehafens an die Bundesautobahnen A1 und A7. Die Schrägseilbrücke gehört zu einer Generation von Straßenbrücken, bei denen es zum Zeitpunkt der Planung keine Bemessungsregeln zur ermüdungssicheren Konstruktion von Stahlbrücken gab. Aufgrund intensiver Nutzung und starker Inanspruchnahme der Bausubstanz erreicht die Bestandbrücke nun sukzessive das Ende ihrer wirtschaftlichen und technischen Lebensdauer. Sie muss ersetzt werden. Die HPA bereitet den Ersatzneubau planerisch vor. Im Jahr 2018 wurde eine Machbarkeitsstudie fertiggestellt. Hieran hat sich ab dem Jahr 2019 eine Vorplanung angeschlossen, die – entsprechend dem Beschluss im Doppelhaushalt 2021/2022 – allein für einen Bohrtunnel weiterverfolgt wurde. Das Ergebnis der Vorplanung lag Ende des Jahres 2022 vor. Es zeigte sich, dass eine Bohrtunnellösung deutlich höhere Kosten als bis dahin erwartet auslösen würde. Wesentliche Kostentreiber waren die örtlich wechselnde Baugrundbeschaffenheit, die im Rahmen der Vorplanung fundierter untersucht werden konnte, sowie eine hohe Anzahl an Ingenieurbauwerken vor allem im Bereich der Anschlussknoten West und Ost. Vor dem Hintergrund der neuen Erkenntnisse wurden **alternative Querungslösungen** mit Blick auf Kosten, Leistungsfähigkeit und weitere Qualitätsmerkmale erneut untersucht und miteinander verglichen. Diese Alternativenuntersuchung liegt vor. Der Senat beabsichtigt, auf dieser Grundlage bis zum Ende des ersten Quartals 2024 die Vor- und Nachteile unterschiedlicher Querungsvarianten abzuwägen und zu entscheiden, mit welcher Bauwerksvariante die Planungen fortgeführt werden können. Im Anschluss daran wird die Hamburgische Bürgerschaft mit den Ergebnissen befasst.

Durch das Projekt **Westerweiterung** soll der Hafenstandort Hamburg nachhaltig gestärkt werden. Das Projekt umfasst neben zwei neuen Großschiffsliegeplätzen und einer Flächenenerweiterung ebenfalls die Aufweitung der Zufahrt zum Waltershofer Hafen und die Herstellung eines 600-m-Drehkreises. Die zuständige Genehmigungsbehörde hatte im Dezember 2016 den Planfeststellungsbeschluss erlassen, welcher darauffolgend beklagt wurde. Im Mai 2021 wurden die Klagen abgewiesen. Anschließend wurde in diesem Zusammenhang vom Bundesverwaltungsgericht eine Nichtzulassungsbeschwerde der Revision geprüft und abgewiesen. Somit besteht inzwischen vollziehbares Baurecht für das Vorhaben und die konkreten Verhandlungen und Gespräche mit dem potenziellen zukünftigen Nutzer wurden aufgenommen.

Der Senat der FHH und die HPA haben beschlossen, die im Stadtteil Steinwerder gelegenen 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 entwickelt. In diesem Zusammenhang wurde im 1. Halbjahr 2022 ein Planfeststellungsantrag eingereicht. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird zum Ende des 1. Halbjahrs 2024 gerechnet.

Einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Klimaneutralität der FHH leistet die HPA über die Elektrifizierung des Hamburger Hafens mit dem Aufbau von **Landstromanlagen**. Die Errichtung der Anlagen an den Containerterminals Burchardkai, Tollerort und Eurogate schreitet voran und befindet sich ebenso wie jene am Kreuzfahrtterminal Steinwerder in abschließender Bauphase. Die Inbetriebnahme der Landstromanlage am Containerterminal Altenwerder ist für das 4. Quartal 2024 und am Cruise Center HafenCity im 2. Quartal 2025 zu erwarten. Gleichzeitig werden die bestehenden Landstromanlagen an den Binnenschiffs Liegeplätzen punktuell erweitert, um auch hier eine Gesamtabdeckung des Hafens zu erreichen.

Neben den Landstromvorhaben treibt die HPA auch weitere Elektrifizierungsprozesse im Hafen voran. Die Verfügbarkeit von **grüner Energie** ist hierfür von besonderer Bedeutung. Daher hat die HPA ein Joint Venture mit der Hamburger Energiewerke GmbH (HENW) ausgearbeitet, welches die Realisierung von Anlagen zur Erzeugung von erneuerbaren Energien im Hafen umsetzen soll.

Im Förderprojekt **SANTANA** richtet die HPA zusammen mit der DAKOSY AG ein digitales Testfeld im Hamburger Hafen ein. Schwerpunktmäßig sollen die vorhandenen digitalen Netzwerke des öffentlichen Verkehrs- und Infrastrukturmanagements mit denen der privatwirtschaftlichen Logistik zu einem Netzwerk der Netzwerke verknüpft und die existierenden sowie neue digitale Serviceangebote sichtbar gestaltet werden. Das mit Beginn des Jahres 2022 gestartete Projekt wird mit Hilfe von sechs miteinander verflochtenen Digitalisierungsmaßnahmen umgesetzt.

Die HPA entwickelt und analysiert gemeinsam mit ihrer Tochtergesellschaft CGH in einem stetigen Prozess mögliche Lösungen zur Optimierung bzw. zum Ausbau weiterer Abfertigungsterminals für Kreuzfahrtschiffe. Ein Baustein dieser Entwicklung ist weiterhin die Realisierung des Neubaus des **Cruise Centers in der HafenCity**. 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 genutzt werden. Im Jahr 2023 wurde mit der Übernahme der Baustelle von URW und dem Beginn der Ausbauarbeiten ein wesentlicher Meilenstein erreicht.

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	2023	2022	Veränderung
Umsatzerlöse	254.983	246.611	8.372
Aktivierte Eigenleistungen	17.309	17.348	-39
Sonstige betriebliche Erträge	246.283	241.579	4.704
Materialaufwand	215.851	208.824	7.027
Personalaufwand	168.855	155.465	13.390
Abschreibungen	55.514	56.015	-501
Sonstiger betrieblicher Aufwand	59.964	54.084	5.880
Sonstige Steuern	6.062	6.070	-8
Zinsergebnis	370	-15.921	16.291
Jahresüberschuss	12.700	9.159	3.541
Verlustvortrag	-23.030	-32.189	9.159
Bilanzverlust	-10.330	-23.030	12.700

Die **Umsatzerlöse** sind gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 8,4 Mio. EUR gestiegen. Diese positive Entwicklung resultiert insbesondere aus gestiegenen Mieterlösen (4,6 Mio. EUR), Hafengebühren- und Hafengelderlösen (6,4 Mio. EUR) und sonstigen Umsatzerlösen (3,6 Mio. EUR) bei gleichzeitig geringeren periodenfremden Erlösen (-6,2 Mio. EUR). Die periodenfremden Erlöse im Vorjahr waren maßgeblich durch Sonder- und Einmaleffekte geprägt.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** umfassen vor allem die öffentlichen Betriebs- und Investitionszuschüsse, deren Rückgang um 9,5 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr insbesondere auf niedrigeren projektbezogenen Investitionszuschüssen beruht. Gleichzeitig sind die Zuschüsse für den laufenden Betrieb um 10,0 Mio. EUR höher als im Vorjahr. Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten darüber hinaus Erträge aus Zuschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 3,7 Mio. EUR. Nachdem im Geschäftsjahr 2020 aufgrund des coronabedingten Einbruches in der Kreuzfahrtbranche eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 7 Mio. EUR auf den Beteiligungsbuchwert der damaligen Kreuzfahrttochter TEG (heute CGH) vorgenommen wurde, war auf Grundlage des guten Geschäftsergebnisses der CGH bereits im Geschäftsjahr 2022 eine Wertaufholung von 3,3 Mio. EUR erforderlich. Aufgrund des weiterhin guten Geschäftsverlaufes erfolgte nun die vollständige Zuschreibung auf den ursprünglichen Beteiligungsansatz.

Trotz Rückgang der projektinduzierten Aufwendungen liegt der **Materialaufwand** aufgrund einer Vielzahl von teilweise gegenläufigen Effekten um 7,0 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahres. Der Anstieg resultiert u. a. aus einer Rückstellungszuführung für Nachsorgeverpflichtungen aus Einlagerungen von Elbsedimenten (+EUR 13,2 Mio.) sowie gestiegenen Stromkosten (+5,6 Mio. EUR). Als gegenläufiger Effekt ist insbesondere der Rückgang der Aufwendungen für Nassbaggerarbeiten gegenüber dem Vorjahr zu nennen (-10,7 Mio. EUR), der vor allem auch durch den Verbrauch einer Rückstellung geprägt ist.

Die **Abschreibungen** betreffen planmäßige Abschreibungen auf das immaterielle und das Sachanlagevermögen.

Der gegenüber dem Vorjahr um 13,4 Mio. EUR gestiegene **Personalaufwand** ist neben dem leicht gestiegenen durchschnittlichen Personalbestand durch reguläre Tarifsteigerungen sowie maßgeblich durch Aufwandssteigerungen aufgrund der als Folge des Tarifabschlusses erforderlichen Anpassung der Bewertung der Altersversorgungsverpflichtungen beeinflusst.

Insgesamt liegen die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** rd. 5,9 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahres. Dieser Anstieg ergibt sich aus mehreren, teilweise gegenläufigen Einzeleffekten. Einerseits entstanden Aufwandssteigerungen im Bereich der Software-Betriebskosten (+1,7 Mio. EUR) und der Grundstücksaufwendungen (+1,1 Mio. EUR) sowie als Folge des Projektabbruchs und des damit verbundenen ergebniswirksamen Abgangs der Planungsleistungen für newPORT (+8,7 Mio. EUR). Andererseits ergaben sich gegenüber dem Vorjahr u. a. geringere Aufwendungen im Bereich der Verluste aus übrigen Anlagenabgängen (-5,4 Mio. EUR) sowie der Aufwendungen für Beratungsleistungen (-0,5 Mio. EUR).

Die **sonstigen Steuern** betreffen nahezu ausschließlich die Grundsteuer für das HPA-Grundvermögen.

Das **Zinsergebnis** ist wesentlich durch den Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen in Höhe von 3,8 Mio. EUR (Vorjahr 14,1 Mio. EUR) geprägt, die insbesondere Pensions- und Beihilfeverpflichtungen betreffen. Darüber hinaus beinhaltet das Zinsergebnis Erträge aus der Aufzinsung langfristiger Pensions- und Beihilfeforderungen sowie der Abzinsung sonstiger langfristiger Rückstellungen in Höhe von 7,2 Mio. EUR (Vorjahr 3,7 Mio. EUR) sowie die Zinsaufwendungen für langfristige Kredite nebst Bürgschaftsprovisionen in Höhe von 5,9 Mio. EUR (Vorjahr 6,3 Mio. EUR).

2.3.2 Finanzlage

In Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung
Darlehensstand	-350,7	-365,7	-15,0
Betriebsmittelkonto	+93,8	+57,3	36,5
Fremdkapitalquote*	60,1 %	58,8 %	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 – sofern erforderlich – 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	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung
Anlagevermögen	2.206,2	2.152,4	53,8
Bilanzsumme	2.596,1	2.478,6	117,5
Anlagenintensität	85,0 %	86,9 %	-1,9 %-Punkte
Anlagendeckungsgrad	46,9 %	47,5 %	-0,6 %-Punkte
Eigenkapital	1.034,8	1.022,1	12,7
Eigenkapitalquote*)	39,9 %	41,2 %	-1,3 %-Punkte
Sonderposten	525,9	483,9	42,0
Rückstellungen**)	608,3	586,2	22,1
hiervon Altersvorsorgerückstellungen	478,2	454,8	23,4

*) [Eigenkapital zu Gesamtkapital]

***) Rückstellungen für Pensionen, Ruhegeld, Sterbegeld und Beihilfen

Im Berichtsjahr erfolgten **Investitionen** in das Anlagevermögen der HPA in Höhe von 110,5 Mio. EUR (Vorjahr 100,6 Mio. EUR).

Der Deckungsgrad des Anlagevermögens durch Eigenkapital zzgl. des Sonderpostens für nicht rückzahlbare Zuschüsse beläuft sich auf 70,7 % (Vorjahr 70,0 %).

2.4 BEURTEILUNG VON GESCHÄFTSVERLAUF UND LAGE DER HPA

In Anbetracht des anhaltenden Ukraine-Krieges sowie weiterer geopolitischer Krisen und Unsicherheiten schätzt die Geschäftsführung sowohl den Geschäftsverlauf 2023 mit einem Jahresüberschuss in Höhe von 12,7 Mio. EUR als auch die Lage der HPA zum 31. Dezember 2023 als positiv ein.

Im Lagebericht des Vorjahres war aufgrund einer Unterfinanzierung des Finanzierungsbereiches Public für das Geschäftsjahr 2023 ein Jahresfehlbetrag von 3,6 Mio. EUR erwartet worden. Für die Unterdeckung waren erwartete zusätzliche Aufwendungen für Wassertiefeninstandhaltung in der Bundeswasserstraße und Energiekostensteigerungen ursächlich. Dass im Jahr 2023 gleichwohl ein Jahresüberschuss in Höhe von 12,7 Mio. EUR erwirtschaftet wurde, hängt mit verschiedenen positiven Sondereffekten zusammen. Zu nennen sind insbesondere eine Steigerung der Umsatzerlöse, Erträge aus Zuschreibungen auf Finanzanlagen sowie positive Zinseffekte im Rahmen der Bewertung der Altersversorgungsverpflichtungen.

Allerdings bestehen weiterhin Unsicherheiten, inwieweit der fortdauernde Ukraine-Krieg und die Spannungen im Mittleren Osten mit den damit verbundenen Problemen Auswirkungen auf das laufende Geschäftsjahr haben werden.

2.5 NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

2.5.1 Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Ausgewählte Beschäftigtenzahlen

	2023	2022	Veränderung
Personalbestand per 31.12. in FTE	1.734,3	1.717,9	+16,4
Durchschnittlicher Bestand operativer Beschäftigter	1.725,9	1.718,5	+7,4
Fluktuationsrate	6,3 %	6,1 %	0,2 %-Punkte

Der Zuwachs des **Personalbestandes** per 31. Dezember 2023 um 16,4 FTE ist im Wesentlichen auf die im Jahr 2023 begonnene Recruiting-Initiative zurückzuführen, wodurch eine höhere Anzahl an Stellenausschreibungen veröffentlicht und der Prozess zur Gewinnung von neuem Personal am Arbeitsmarkt effizienter gestaltet wurde. Die Fluktuationsrate von 6,3 % liegt auf dem Niveau des Vorjahres (6,1 %) und lässt sich auf den nach wie vor sehr arbeitnehmerfreundlichen Arbeitsmarkt zurückführen.

Die **Ausbildungsquote** liegt mit 2,8 % um 0,2 %-Punkte unter dem Vorjahresniveau. Die Nachwuchskräftequote ist im Geschäftsjahr von 3,9 % auf 3,8 % zurückgegangen. Der Rückgang ist auf eine geringere Anzahl an Auszubildenden zurückzuführen. Die Maßnahmen der im Jahr 2023 gestarteten Nachwuchskräfte-Initiative werden erst im Jahr 2024 zu einer höheren Anzahl an Nachwuchskräften führen.

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. Dezember 2024 festgelegt. Zum 31. Dezember 2023 betrug der Frauenanteil auf der zweiten Führungsebene – wie auch im Jahr zuvor – 29 %, während der Frauenanteil auf der dritten Führungsebene um 4 %-Punkte auf 33 % gesteigert werden konnte.

Das **Diversity Management** konnte im Jahr 2023 seine Arbeit verstetigen. Der Tätigkeits-schwerpunkt lag auf der Sensibilisierung und Information der Beschäftigten, insbesondere zum Thema Rassismus. Dies wurde unterstützt durch einen Aktionstag anlässlich des islamischen Zuckerfestes und einen Empowerment Workshop für Betroffene. Auch das Antirassismusnetzwerk „Respect my Skin“ wuchs beständig weiter. Der Antidiskriminierungsworkshop „Wir für Vielfalt“ zählt mittlerweile zu den etablierten Angeboten des Diversity Managements.

2.5.2 Maßnahmen zum Schutz von Menschen, Natur und Klima¹

Die HPA verfügt über ein umfangreiches Maßnahmenprogramm zur Vermeidung von schädlichen Umweltbeeinträchtigungen. Mit ihren **Umweltleitlinien** bekennt sich die HPA zum Vorsorgeprinzip und zum Umwelt-, Klima- und Naturschutz und zur Energieeffizienz für den Erhalt und die Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität der Menschen in der Stadt.

Die HPA verfolgt seit vielen Jahren eine **Klimastrategie**, die sich mit der Klimaschutzstrategie und der Klimaanpassungsstrategie aus zwei Bausteinen zusammensetzt. Die Strategie zum Klimaschutz ist auf die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C ausgerichtet und befindet sich mit Blick auf die Entwicklung der (inter-)nationalen Anforderungen in einem stetigen Anpassungsprozess.

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

Als öffentliches Unternehmen ist die HPA den Zielen der FHH verpflichtet und wird bis zum Jahr 2040 bilanziell klimaneutral sein. Dies wird mit dem sukzessiven Ausstieg aus den fossilen Energieträgern und der Senkung des Energieverbrauches durch Effizienzmaßnahmen erreicht. Gegenüber 1990 konnten bis dato in Summe rund 168.000 t Treibhausgase eingespart werden, was etwa einer 60-prozentigen Reduktion entspricht.

Es ist zu erwarten, dass die Folgen des **Klimawandels** über verschiedene Wirkpfade die Geschäftstätigkeit der HPA und die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit des Hafens und seiner Infrastruktur betreffen und beeinträchtigen. Deshalb sind zunächst auf kleinräumiger Basis Klimaänderungssignale analysiert worden. Darauf aufbauend sind in einem weiteren Prozess der Risikoanalyse die Auswirkungen der Klimaänderungssignale auf die von der HPA betriebene Infrastruktur untersucht und bewertet worden. Bereits heute reagiert die HPA auf Windereignisse, Meeresspiegelanstieg, Trockenheit, Starkregen und Hitze und die damit verbundenen Konflikte.

Mit dem erstmaligen Aufstellen **nahezu vollständiger Abfallbilanzen** der Jahre 2021 und 2022 war es möglich, auf Basis der Entsorgungsverfahren die in diesem Feld zugehörigen Emissionen und die Verwertungsquote zu bestimmen und gleichzeitig den Grundstein für eine intensivere Steuerung dieser Größen zu legen.

3. PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

3.1 PROGNOSEBERICHT

3.1.1 Entwicklung Marktumfeld

Das Jahr 2023 war geprägt von **geopolitischen Spannungen** und einer **schwächelnden Weltwirtschaft**.

Die deutsche Wirtschaft hat sich im Jahr 2023 erwartungsgemäß schwach entwickelt. Die Wirtschaftsleistung nahm um 0,3 % ab. Zwar ging die Inflation gegenüber dem Vorjahr zurück, die privaten Konsumausgaben haben sich allerdings nicht erholt und auch der Export schwächelt weiterhin. Aktuelle **Konjunkturprognosen** gehen für das Jahr 2024 von einem leichten Anstieg des Bruttoinlandsprodukts von +0,2 % aus. Eine wirkliche Erholung wird erst für das Folgejahr 2025 erwartet.²

Der **wichtigste Einzelmarkt** für den Hamburger Hafen ist die **Volksrepublik China**. Die Wirtschaftsleistung Chinas nahm im Jahr 2023 um +5,2 % zu. Somit wurde eine deutliche Steigerung der Wachstumsrate im Vergleich zum Vorjahr (+3,0 %) erzielt und auch das Ziel der Regierung von rund 5 % Wachstum wurde erreicht.³ Allerdings liegen diese Werte weiterhin deutlich unter den durchschnittlichen Wachstumsraten der letzten 30 Jahre. Grund hierfür ist, dass Chinas Wirtschaft nach wie vor mit verschiedenen Problemen konfrontiert ist. Allen voran sind hier die Krise im Immobilienbereich sowie die schrumpfende Bevölkerung zu nennen. Für das Jahr 2024 wird ein Wachstum von +4,6 % erwartet.⁴ Entsprechend werden die Umschlagszahlen in Hamburg auch im Jahr 2024 unter dem geringeren Wachstum der chinesischen Wirtschaft leiden, sollte nicht unerwartet eine spürbare Erholung einsetzen.

In den **Vereinigten Staaten von Amerika**, dem zweitwichtigsten Markt für den Hamburger Hafen, stellt sich die Wirtschaft als robust dar. Einer Zunahme der Wirtschaftsleistung von +3,1 % im Jahr 2023 sollen erwartete Wachstumsraten von +1,5 % bzw. +1,8 % in den Jahren 2024 und 2025 folgen.⁵ Es sind insbesondere private Konsumausgaben, die die Wirtschaft stützen. Die USA sind im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Wachstumsmarkt für den

² Quelle: ifo Konjunkturprognose Winter 2023

³ Quelle: IMF

⁴ Quelle: IMF

⁵ Quelle: IMF

Hamburger Hafen gewesen. Eine weiterhin positive Entwicklung der US-amerikanischen Wirtschaft wird sich voraussichtlich auch weiterhin positiv auf die Umschlagsmengen in Hamburg auswirken. Die in den USA zu beobachtenden protektionistischen Tendenzen könnten sich langfristig je nach Ausgang der US-amerikanischen Präsidentschaftswahlen im November 2024 negativ auf den Hamburger Hafen auswirken.

Aufgrund einer weiterhin schwachen **Weltwirtschaft** ist nicht von einer Zunahme der Umschlagsmengen im Jahr 2024 auszugehen. Gleichzeitig bestehen große Risiken, dass sich durch geopolitische Entwicklungen Krisensituationen ergeben könnten, deren Auswirkungen auf den globalen Handel nicht abzusehen sind.

Der weitere Verlauf des **Ukraine-Krieges** bleibt ungewiss. Der Handel mit Russland im Hamburger Hafen ist zum Erliegen gekommen. Eine baldige Rückkehr dieser Warenströme nach Hamburg kann ausgeschlossen werden. Im Laufe des letzten Jahres hat die Unterstützung der Ukraine durch die sog. westlichen Staaten abgenommen. Inwiefern sich dies auf den Kriegsverlauf auswirkt, liegt im Bereich der Spekulation. Eine Eskalation des Konflikts hätte ungeahnte Folgen für die Weltwirtschaft und somit auch für den Hamburger Hafen.

Ein weiterer Krisenherd ist im letzten Quartal 2023 im **Mittleren Osten** entstanden. Die Angriffe von Hamas-Milizen auf Israel haben eine Reihe militärischer Handlungen nach sich gezogen. Der Beschuss von Handelsschiffen aus dem Jemen hat bereits zu einer Verlagerung globaler Warenströme geführt. Viele Reedereien sehen derzeit von der Nutzung des Suezkanals ab. Bleibt diese Situation über einen längeren Zeitraum bestehen, wären massive Beeinträchtigungen von Lieferketten die Folge.

Ein weiteres Risiko könnte sich aus der Situation zwischen **Taiwan** und der Volksrepublik China ergeben. Im Falle einer Verschärfung des Konflikts könnten die Beziehungen zwischen Deutschland und China leiden. Inwieweit dies zu einem Rückgang des Handels mit China führen würde, bleibt schwierig zu prognostizieren. Die starke Abhängigkeit der deutschen Wirtschaft von China lässt andauernde Wirtschaftssanktionen größeren Ausmaßes gegenüber China unrealistisch erscheinen. Allerdings könnten auch kurzfristige Störungen des Handels deutlich spürbare Auswirkungen auf den Hamburger Hafen haben.

Trotz eines schwierigen Marktumfelds gibt es Chancen, für den Hamburger Hafen im Jahr 2024 und darüber hinaus Märkte zu erschließen und Ladung zu binden. Der Einstieg von COSCO beim Containerterminal Altenwerder sowie die Teilübernahme der HHLA durch MSC zeigen, dass im weltweiten Containerschiffmarkt ein Interesse am Standort Hamburg besteht.

3.1.2 Wirtschaftsplanung

Das Konzerncontrolling der HPA hat in enger Abstimmung mit dem Executive Board den Planungsprozess Mitte des Jahres mit der Aufstellung der Planungsprämissen begonnen und durch gezielte Ergebnisvorgaben an die verschiedenen Unternehmensbereiche und Tochterunternehmen gesteuert. Die Vorgaben haben sich insbesondere auf die beschriebene gesamtwirtschaftliche, volatile Situation und die daraus abgeleitete Zielsetzung, aber auch auf die Rahmenbedingungen des Doppelhaushaltes 2023/2024 ausgerichtet.

In einem umfangreichen Planungsprozess wurden auf Basis der Zielvorgaben durch die Fachabteilungen Einzelpläne erstellt, durch das Konzerncontrolling der HPA konsolidiert und in mehreren Sitzungen des Executive Boards besprochen und schließlich verabschiedet.

Zu dem weiterhin schwierigen Markt- und Wettbewerbsumfeld kommen für das Jahr 2024 noch erhebliche Unsicherheiten hinzu, die sich aus Ukraine-Krieg und Nahost-Konflikt und einer möglichen drohenden Rezession ergeben. Eine mögliche Inflationsentwicklung wurde entsprechend der Meinung der führenden Wirtschaftsforschungsinstitute in dieser Planung mit 3 % angesetzt und muss weiterhin einem kontinuierlichen Monitoring unterzo-

gen werden. Erwartete Steigerungen bei den Personalaufwendungen resultieren aus einer angenommenen 5,5%igen Tarifsteigerung (zzgl. 1 % für Strukturkosten) sowie aus Aufwendungen für die Altersversorgungsverpflichtungen. Das geplante Zinsergebnis ist geprägt von einer steigenden Belastung durch Fremdkapitalzinsen, die auf die Fortführung der Ersatz- und Ausbauminvestitionen zurückzuführen ist.

Im Jahr 2024 sollen mit einem **Investitionsvolumen in Höhe von 408 Mio. EUR** der Ausbau und die Entwicklung des Hamburger Hafens, die Grundinstandsetzung sowie die Erneuerung bestehender Infrastrukturanlagen weiter vorangetrieben werden. Darin maßgeblich enthalten sind der Kauf einer neuen Firmenzentrale sowie der Ersatzneubau des Steinwerder Kais.

Das für 2024 **geplante Jahresergebnis von +0,7 Mio. EUR** ist maßgeblich durch die Unterfinanzierung im Finanzierungsbereich Public (-16,9 Mio. EUR) geprägt. Die Unterdeckung ist hauptsächlich durch zusätzliche Aufwendungen für Wassertiefeninstandhaltung in der Bundeswasserstraße verursacht und kann voraussichtlich durch ein stabiles positives Ergebnis im Finanzierungsbereich Commercial kompensiert werden.

In der Mittelfristigen Finanzplanung, die dem Aufsichtsrat im Dezember 2023 zur Kenntnis gegeben wurde, ist die öffentliche Finanzierung mit den bislang geplanten Beträgen fortgeschrieben worden, da aktuellere Erkenntnisse aus der Haushaltsaufstellung für die Jahre 2025/26 nicht vorlagen. Dies führt in den Planjahren 2025 ff. zu einer **weiter ansteigenden Unterdeckung im Finanzierungsbereich Public**. Weitere Auswirkungen der kriegerischen Handlungen auf dem Staatsgebiet der Ukraine und des Nahost-Konflikts auf die weltwirtschaftliche Entwicklung und damit auch auf die HPA konnten in den der Mittelfristigen Finanzplanung zugrunde liegenden Annahmen nur bedingt 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 bei einer Abhängigkeit von der Entwicklung des Welthandels in der Sicherstellung der Verfügbarkeit vorhandener Infrastrukturanlagen und im Bereitstellen neuer bedarfsgerechter Infrastrukturanlagen. Nur durch ein optimales Instandhaltungs- und Projektmanagement sowie gezielte Investitionen in die Digitalisierung und das Verkehrsmanagement ist die HPA in der Lage, diese Aufgaben zu bewältigen.

Die finanzielle Performance der HPA wird maßgeblich durch die Verkehrsmenge im Hamburger Hafen und die öffentlichen Finanzierungszusagen beeinflusst. Die Unsicherheiten, die sich aus dem andauernden Ukraine-Krieg, dem Nahost-Konflikt, der Energiekrise, hoher Inflation und Rezessionserwartungen ergeben, werden im Planungsprozess der HPA auf Basis verfügbarer Prognosen der Wirtschaftsinstitute und interner Einschätzungen berücksichtigt. Trotzdem können sich Marktentwicklungen ergeben, die zu positiven oder negativen Planabweichungen führen.

Neben der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wurden nachstehend beschriebene Risiken identifiziert.

Schiffsgrößenentwicklung

Die zunehmenden Großschiffsanläufe, verbunden mit der hohen Verkehrsdichte und den tidebedingten Strömungsgeschwindigkeiten, führen bei gleichbleibenden nutzbaren Manövrierräumen (insbes. Drehbereiche) zu einer stetigen Erhöhung der Komplexität der gesamten wasserseitigen Verkehrsorganisation. Für die HPA können Haftungsrisiken oder, im Falle dauerhafter Verkehrsengpässe, das Risiko der Abwanderung von Liniendiensten entstehen, was wiederum Einnahmeverluste für die HPA und volkswirtschaftliche Verluste für den Standort Hamburg mit sich bringen würde. Zur Vermeidung dieses Risikos optimiert die HPA stetig die Verkehrsablaufsteuerung, unter anderem durch die Weiterentwicklung der Verkehrssicherungssysteme, regelmäßige Schulungen sowie Simulationen. Hinzu kommt die kontinuierliche operative, technische und personelle Weiterentwicklung der Nautischen Zentrale. Die steigenden Anforderungen erfordern zudem eine kontinuierliche Anpassung der Hafeninfrastuktur. Zur Sicherstellung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit und der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für die moderne Containerschiffsflotte sind Infrastrukturanpassungen, insbesondere das Ersatzbauwerk Köhlbrandquerung und die Erweiterung der Zufahrt zum Waltershofer Hafen, erforderlich. Die Entscheidungen zur Finanzierung und Umsetzung dieser Maßnahmen sind zeitnah herbeizuführen.

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. 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.

Die Sicherung ausreichender Verbring- und Austragsmöglichkeiten für die Sedimente ist existenzielle Voraussetzung, um die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens sicherstellen zu können. Die in der Vergangenheit bestehenden Möglichkeiten der Verbringung zur Tonne E3 in der Nordsee sowie auf Hamburger Gebiet bei Neßsand sind im Hinblick auf sich verändernde natürliche Randbedingungen und lokal gesteigerte Unterhaltungsanforderungen nicht mehr ausreichend. Daher wurden zwei Verbringstellen des Bundes in der Tide- bzw. Außenelbe anteilig für Baggergut aus der Delegationsstrecke erfolgreich geprüft und diese werden seit dem Jahr 2021 von der HPA mitgenutzt. Außerdem konnten neue Zulassungen für die Verbringung von Baggergut in die Nordsee bei Tonne E3 erwirkt werden. Für eine Zulassungsdauer von 10 Jahren können unter Einhaltung strenger Auflagen bis zu 2 Mio. Tonnen Baggergut jährlich und damit 0,5 Mio. Tonnen mehr als unter den vorherigen Zulassungen in die Nordsee verbracht werden. Weitere Verbringoptionen wurden und werden mit den Nachbarländern und dem Bund untersucht. Zusätzlich hat die HPA im Juni 2022 einen Antrag auf Zulassung einer neuen Verbringstelle in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie als zuständiger Genehmigungsbehörde eingereicht. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

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 wurde planerisch vorbereitet und befindet sich im Planfeststellungsverfahren.

Zustand und Verfügbarkeit der Hafeninfrastuktur

Leistungsbegrenzungen der Hafeninfrastuktur aufgrund des baulichen Zustands oder außergewöhnlicher Störfälle können zu Einschränkungen des Hafenbetriebs und der Versorgungssicherheit führen. Ein Versagen der Infrastrukturen kann für die HPA zudem Kostenrisiken aus Gegen- und Reparaturmaßnahmen, Einnahmeverluste und Regressforderungen sowie Sicherheitsrisiken nach sich ziehen. Zentrales Element im Umgang mit diesem Risiko ist ein kontinuierliches Monitoring der baulichen Assets, ein bedarfsgerechtes Instandhaltungsmanagement sowie eine strategische Investitionsplanung. Insbesondere die Kaimauern wurden in den letzten Jahren einer systematischen Zustandsuntersuchung unterzogen. Aus den Ergebnissen wurde ein umfassendes Sanierungsprogramm abgeleitet. Gleichwohl können unerwartete Schäden zu Nutzungseinschränkungen und unverzüglichem Instandsetzungsbedarf führen. Auch im Bereich der Hafenbahn sind zur Abwicklung der erwarteten

Verkehrsmengen sowie zur Erreichung der strategischen Modal-Split-Ziele umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen für den fließenden als auch ruhenden Verkehr erforderlich.

Finanzierung

In der vorliegenden Mittelfristigen Finanzplanung 2024 bis 2029 wird eine Unterdeckung des Finanzierungsbereichs Public ausgewiesen. Um das gem. Drucksache 21/17908 genannte Ziel einer auskömmlichen Finanzierung des Finanzierungsbereichs Public und der HPA insgesamt zu erreichen, sind in den nächsten Jahren noch weitere Anstrengungen notwendig.

Eine auskömmliche Finanzierung der laufenden Aufgaben im öffentlichen Bereich für die kommenden Jahre ist die grundlegende Voraussetzung für eine nachhaltige Geschäftsentwicklung der HPA. Zusätzliche Risiken ergeben sich aus Bestandskrediten, deren Vertragsklauseln Regeln enthalten, die eine auskömmliche Finanzierung des Finanzierungsbereiches Public zugrunde legen.

Des Weiteren werden öffentliche Finanzierungsbausteine für den Erhalt und den Ausbau der Hafeninfrastruktur im Finanzierungsbereich Commercial benötigt, um die nachhaltige Sicherung der Leistungsfähigkeit des Hafens zu gewährleisten. Zudem birgt das strukturelle Defizit der Hafenbahn erhebliche Herausforderungen für die notwendigen Modernisierungsmaßnahmen, Instandhaltungen und Kapazitätserweiterungen.

Personalverfügbarkeit

Um die ihr übertragenen Aufgaben erfüllen zu können, ist die HPA auf eine angemessene und qualifizierte personelle Ausstattung angewiesen. Allein wegen der Altersstruktur der HPA-Beschäftigten wird in den nächsten 10 Jahren ein hoher planmäßiger Personalabgang erwartet. Aufgrund der demografischen Entwicklung sowie des zunehmenden Fachkräftewettbewerbs wird es jedoch immer aufwändiger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal zu besetzen. Vor allem in bestimmten Fachfunktionen ist die Anzahl geeigneter Bewerbungen eingeschränkt. Daraus resultieren Risiken wie eine niedrige Personaldeckung zur Sicherstellung des laufenden Betriebs, der Planung und Umsetzung wichtiger Investitionsvorhaben sowie Wissensverlust. Die HPA setzt daher auf aktives Personalmarketing und den gezielten Ausbau personalwirtschaftlicher Instrumente, wie z. B. Recruitingmaßnahmen und Formate zur Mitarbeiterbindung und -entwicklung. Besonderen Fokus hat das Thema Nachwuchssicherung, weshalb im Jahr 2023 eine Ausbildungsinitiative initiiert und der Aufbau eines zukunftsorientierten und innovativen „Campus Aus- & Weiterbildung“ gestartet wurde.

Cyberkritikalität

Die Geschäftsprozesse der HPA sind in hohem Maße abhängig von der Verfügbarkeit und Sicherheit von IT-Anwendungen. Bei einem erfolgreichen Cyberangriff oder anderweitig bedingtem Ausfall der IT-Basisinfrastruktur können viele kritische Geschäftsprozesse (Verkehrssteuerungen, Entgeltabrechnungen, Fernüberwachung von Anlagen etc.) sowie die gesamte Bürokommunikation (E-Mail, Telefonie) für eine relevante Zeitdauer nicht funktionsfähig bzw. stark beeinträchtigt sein. In der Folge könnten Einnahmeverluste, erhebliche Regressforderungen, Erpressbarkeit, Imageschäden oder Bußgeldverfahren eintreten. Die HPA begegnet diesem Risiko mit umfangreichen Präventivmaßnahmen im Bereich IT- und Informationssicherheit sowie durch kontinuierliche Weiterentwicklung des Business-Continuity- und IT-Notfallmanagements, um die Gefahren von Cyberangriffen zu reduzieren.

Risiken in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten

In den Geschäftsjahren 2007 und 2023 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

Das Finanzierungsrisiko, das Cyberrisiko, Risiken bezüglich des Sedimentmanagements und der Infrastruktur im Hafen sowie die sich verschärfenden Wettbewerbsbedingungen stellen nach wie vor die bedeutendsten Risiken dar. Keines der einzelnen Risiken ist für die HPA bestandsgefährdend.

3.2.3 Chancenbericht

Unmittelbare Chancen für die HPA würden sich aus **positiver Markt- und Preisentwicklung** ergeben, insbesondere durch eine höhere Verkehrsmengenentwicklung und geringere Inflation im Vergleich zu den Planungsprämissen.

Zudem soll durch gezielte Einwerbung **zusätzlicher Fördermittel und/oder Haushaltsmittel** die Ertrags- und Finanzierungslage der HPA gestärkt werden, um nachhaltige Investitionen in die Infrastruktur zu ermöglichen und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Seit Jahren verfolgt die HPA aktiv **Chancen der Digitalisierung** und des Einsatzes neuer Technologien. So kann durch Einsatz der Building-Information-Modeling(BIM)-Methode eine höhere Termin- und Kostenstabilität bei Bauprojekten erzielt werden. Durch die Integration von modernen Technologien und künstlicher Intelligenz kann zudem die Effizienz der Hafenafläufe sowie der Infrastrukturinstandhaltung signifikant gesteigert werden. Die digitale Vernetzung und Erprobung von Technologien wie Augmented Reality, Robotik und Drone-as-a-Service eröffnen darüber hinaus neue Geschäftsfelder und Partnerschaftsmöglichkeiten.

Weitere Chancen bestehen im Rahmen der **energetischen Transformation** des Hamburger Hafens. Durch den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien und die Reduzierung von Emissionen kann die HPA einen positiven Beitrag zum Klimaschutz leisten. Diese Entwicklung kann durch Bundes- und EU-Regularien begünstigt werden, bspw. durch Mittelbereitstellung für den Ausbau von Landstromanlagen und die Förderung des Ausbaus von Wasserstoffpipelines. Die Förderung von innovativen Technologien, bspw. durch Bereitstellung entsprechender Infrastruktur sowie die Zusammenarbeit mit Unternehmen im Bereich erneuerbare Energien, bietet Erlöspotenziale für die HPA und steigert die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. Hervorzuheben sind das geplante Joint Venture mit den Hamburger Energiewerken (HENW) für den Ausbau der erneuerbaren Energieerzeugung im Hafengebiet sowie die Entwicklung des Sustainable Energy Hub, ausgehend von den durch die HPA erworbenen Flächen eines ehemaligen Tanklagers auf der Hohen Schaar.

Insgesamt eröffnet der **digitale Wandel** in Verbindung mit der **energetischen Transformation** der HPA vielfältige Möglichkeiten, um ihre Effizienz zu steigern, neue Geschäftsfelder zu erschließen und einen nachhaltigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten.

Hamburg, 23. Februar 2024

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Friedrich Stuhmann
Geschäftsführung

ZAHLEN

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis
31. Dezember 2023, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	2023	2022
1. Umsatzerlöse	254.982.973,28	246.610.876,23
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	17.309.170,96	17.348.521,64
3. Sonstige betriebliche Erträge	246.282.996,25	241.578.951,28
	518.575.140,49	505.538.349,15
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14.333.214,42	9.145.308,24
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	201.517.987,86	199.678.455,73
	215.851.202,28	208.823.763,97
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	119.812.446,04	113.962.951,13
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	49.042.279,53	41.502.088,66
	168.854.725,57	155.465.039,79
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	55.513.610,52	56.015.091,58
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	59.963.817,28	54.084.019,88
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	10.414.756,08	5.712.861,25
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	10.044.848,60	21.634.112,52
10. Ergebnis nach Steuern	18.761.692,32	15.229.182,66
11. Sonstige Steuern	6.062.159,41	6.069.841,91
12. Jahresüberschuss	12.699.532,91	9.159.340,75
13. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-23.029.721,32	-32.189.062,07
14. Bilanzverlust	-10.330.188,41	-23.029.721,32

ZAHLEN

Bilanz

Bilanz zum 31. Dezember 2023, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

AKTIVA

In EUR	31.12.2023	31.12.2022
A Anlagevermögen		
I Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	20.665.313,69	10.246.168,71
2. Geleistete Anzahlungen	13.615.262,38	18.528.235,56
	34.280.576,07	28.774.404,27
II Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.465.281.876,42	1.469.229.592,24
2. Technische Anlagen und Maschinen	403.214.530,75	422.001.436,17
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.202.601,95	10.947.145,03
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	233.295.679,69	164.395.657,52
	2.112.994.688,81	2.066.573.830,96
III Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.066.781,52	21.341.781,52
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	33.888.285,18	35.688.166,65
3. Beteiligungen	15.357,73	15.357,73
	58.970.424,43	57.045.305,90
	2.206.245.689,31	2.152.393.541,13
B Umlaufvermögen		
I Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.749.828,16	3.560.437,78
II Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14.130.363,29	11.727.091,68
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	356.370.748,30	304.229.183,86
3. Sonstige Vermögensgegenstände	13.999.832,75	5.366.255,05
	384.500.944,34	321.322.530,59
III Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	985.820,62	96.946,33
	389.236.593,12	324.979.914,70
C Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	652.323,47	1.234.083,93
	2.596.134.605,90	2.478.607.539,76

PASSIVA

In EUR	31.12.2023	31.12.2022
A Eigenkapital		
I Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II Kapitalrücklage	895.133.447,82	895.133.454,82
III Bilanzverlust	-10.330.188,41	-23.029.721,32
	1.034.803.259,41	1.022.103.733,50
B Sonderposten		
Sonderposten aus Investitionszuschüssen	525.896.116,38	483.949.320,19
C Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	445.284.921,00	419.468.774,00
2. Sonstige Rückstellungen	163.036.579,12	166.713.804,73
	608.321.500,12	586.182.578,73
D Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	350.706.409,35	365.694.601,57
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	50.146.752,64	1.849.088,04
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	13.579.348,32	7.254.517,45
4. Sonstige Verbindlichkeiten	7.692.102,84	6.224.900,74
	422.124.613,15	381.023.107,80
E Rechnungsabgrenzungsposten		
Rechnungsabgrenzungsposten	4.989.116,84	5.348.799,54
	2.596.134.605,90	2.478.607.539,76

ZAHLEN

Anlagenspiegel

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 2023, Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

In EUR	Anschaffungs- oder Herstellungskosten				Stand 31.12.2023
	Stand 01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	83.559.521,46	1.956.966,48	2.452.876,70	14.150.598,21	97.214.209,45
2. Geleistete Anzahlungen	18.528.235,56	8.911.121,08	0,00	-13.824.094,26	13.615.262,38
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	102.087.757,02	10.868.087,56	2.452.876,70	326.503,95	110.829.471,83
II Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.603.805.177,29	8.210.441,79	652.832,50	4.756.911,31	1.616.119.697,89
2. Technische Anlagen und Maschinen	842.957.526,42	5.577.568,17	5.260.274,85	5.481.561,73	848.756.381,47
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	49.271.406,04	3.802.854,56	3.645.869,61	438.946,98	49.867.337,97
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	164.395.657,52	82.068.938,67	2.164.992,53	-11.003.923,97	233.295.679,69
Summe Sachanlagen	2.660.429.767,27	99.659.803,19	11.723.969,49	-326.503,95	2.748.039.097,02
III Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.066.781,52	0,00	0,00	0,00	25.066.781,52
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	35.688.166,65	0,00	1.799.881,47	0,00	33.888.285,18
3. Beteiligungen	40.122,73	0,00	0,00	0,00	40.122,73
Summe Finanzanlagen	60.795.070,90	0,00	1.799.881,47	0,00	58.995.189,43
Summe Anlagevermögen	2.823.312.595,19	110.527.890,75	15.976.727,66	0,00	2.917.863.758,28

Abschreibungen

Stand 01.01.2023	laufendes Geschäftsjahr	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen	Stand 31.12.20223	Buchwert 31.12.2023	Buchwert 31.12.2022
73.313.352,75	5.688.419,71	2.452.876,70	0,00	0,00	76.548.895,76	20.665.313,69	10.246.168,71
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13.615.262,38	18.528.235,56
73.313.352,75	5.688.419,71	2.452.876,70	0,00	0,00	76.548.895,76	34.280.576,07	28.774.404,27
134.575.585,05	16.851.221,94	588.985,52	0,00	0,00	150.837.821,47	1.465.281.876,42	1.469.229.592,24
420.956.090,25	29.253.497,60	4.580.702,18	-87.034,95	0,00	445.541.850,72	403.214.530,75	422.001.436,17
38.324.261,01	3.720.471,27	3.467.031,21	87.034,95	0,00	38.664.736,02	11.202.601,95	10.947.145,03
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	233.295.679,69	164.395.657,52
593.855.936,31	49.825.190,81	8.636.718,91	0,00	0,00	635.044.408,21	2.112.994.688,81	2.066.573.830,96
3.725.000,00	0,00	0,00	0,00	3.725.000,00	0,00	25.066.781,52	21.341.781,52
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33.888.285,18	35.688.166,65
24.765,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.765,00	15.357,73	15.357,73
3.749.765,00	0,00	0,00	0,00	3.725.000,00	24.765,00	58.970.424,43	57.045.305,90
670.919.054,06	55.513.610,52	11.089.595,61	0,00	3.725.000,00	711.618.068,97	2.206.245.689,31	2.152.393.541,13

SONSTIGE ANGABEN

Anhang

Anhang zum Jahresabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

(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 den Vorjahresgrundsätzen.

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

Das Geschäftsjahr der HPA entspricht dem Kalenderjahr.

(2) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend planmäßig linear abgeschrieben. Hierbei liegen die Nutzungsdauern zwischen 3 und 10 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 dauerhaften Wertminderungen werden außerplanmäßig Abschreibungen vorgenommen.

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

Geringwertige Anlagegegenstände bis 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. 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 Wahlrechts 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 1,82 % (im Vorjahr: 1,78 %).

Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre ergibt sich zum 31. Dezember 2023 im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ein

Unterschiedsbetrag in Höhe von 7.224 TEUR.

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- oder -entlastungen.

Aufgrund von Bewertungsunterschieden bestehen im Anlagevermögen und in den Rückstellungen Differenzen zwischen den handels- 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 2023 beträgt 53 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 beträgt 15 TEUR.

CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, Hamburg (CGH)

Das Stammkapital beträgt 25 TEUR, von dem 100 % von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2023 beträgt 15.964 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 beträgt 7.489 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 2023 beträgt 46 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 beträgt 1 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 2023 beträgt 16.861 TEUR, der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 beträgt 423 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 2023: 207 Mio. EUR) und abgezinst (Stand 31. Dezember 2023: 113 Mio. EUR).

In TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14.130	11.727
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	356.371	304.229
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	200.227	202.959
Sonstige Vermögensgegenstände	14.000	5.366
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	384.501	321.322
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	201.536	202.959

Der Bilanzposten Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen betrifft mit 124.214 TEUR (im Vorjahr 96.133 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie mit 236.529 TEUR (im Vorjahr 208.096 TEUR) sonstige Forderungen. In den genannten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Verbundbereich sind wie oben erläutert 93.464 TEUR (im Vorjahr 94.010 TEUR) abgezinste Forderungen aus der langfristigen Vermietung von vier Kaimauern enthalten. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen (ohne Freie und Hansestadt Hamburg) betragen 23.837 TEUR (im Vorjahr 11.876 TEUR) und betreffen maßgeblich das Cash Pooling.

Eigenkapital

In TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	895.133	895.133
davon Kapitaleinlage	0	0
davon Kapitalentnahme	0	0
Bilanzverlust	-10.330	-23.030
davon aus Jahresergebnis	12.700	9.159
davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	0	0
Eigenkapital	1.034.803	1.022.103

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	31.12.2023	31.12.2022
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	445.285	419.469
Rückstellungen für den Personalbereich	50.817	55.956
Andere sonstige Rückstellungen	112.170	110.758
davon für ausstehende Rechnungen	20.995	16.742
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	3.462	3.462
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	53.462	44.587
davon Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	22.618	23.145
Gesamtbetrag der Rückstellungen	608.322	586.183

Für die Pensionsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Dabei wurde ein Zinssatz von 1,82 % sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung für die Jahre 2024 und 2025 analog zum Tarifabschluss für den öffentlichen Dienst der Länder (TV-L) von 4,76 % im Jahr 2024, von 5,5 % im Jahr 2025 sowie für die Folgejahre von 2,0 % zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung wurde entsprechend der Lohn- und Gehaltssteigerung berücksichtigt. 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. Deutscher 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 betrifft eine langfristige Nachsorgeverpflichtung für die Schlickdeponien der HPA (53.462 TEUR).

Verbindlichkeiten

In TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	350.706	365.694
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	18.012	17.534
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	73.307	83.009
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	259.387	265.151
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	50.147	1.849
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	50.147	1.849
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	13.579	7.255
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	13.579	7.255
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	7.692	6.225
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	7.692	6.225
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	0	0
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	422.124	381.023
davon mit einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr	89.433	32.863
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	73.307	83.009
davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren	259.387	265.151

Der Bilanzposten Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen enthält mit 10.111 TEUR (im Vorjahr 5.627 TEUR) Verbindlichkeiten aus dem Verrechnungsverkehr sowie mit 3.425 TEUR (im Vorjahr 1.627 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind mit 1.258 TEUR (im Vorjahr 1.265 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	31.12.2023	31.12.2022
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	40.467	40.081
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	22.708	22.655
Bestellobligos	293.230	284.675
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	39.684	40.210
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	373.381	364.966

(4) ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UNDVERLUST-RECHNUNG

Gliederung der Umsatzerlöse

In TEUR	2023	2022
Mieterlöse Flächen	89.901	86.448
Mieterlöse Kaimauern	17.407	16.718
Sonstige Mieterlöse	13.397	12.932
Gesamtmieterlöse	120.705	116.098
Hafenentgelte	63.674	58.839
Hafenbahnerlöse	35.784	34.226
Elbtunnel-/Brückenentgelte	452	466
Gebühren	6.335	4.727
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	26.156	24.191
Periodenfremde Umsatzerlöse	1.876	8.064
Summe der Umsatzerlöse	254.982	246.611

Mieterlöse Kaimauern

Die Mieterlöse für Kaimauern in Höhe von 17.407 TEUR (im Vorjahr 16.718 TEUR) enthalten neben laufenden Mieten für Kaimauern von 15.114 TEUR (im Vorjahr 13.454 TEUR) einen Betrag in Höhe von 2.293 TEUR (im Vorjahr 3.264 TEUR) für 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 einer übersichtlichen Darstellung unter den Umsatzerlösen.

Die periodenfremden Umsatzerlöse betreffen mit 1.134 TEUR Staffelmieteträge für Vorjahre aus der langfristigen Vermietung von Kaimauern sowie mit 477 TEUR periodenfremde Betriebskosten, die ebenfalls Vorjahre betreffen.

Auflösung/Einstellung Sonderposten aus Investitionszuschüssen

Im Geschäftsjahr wurden 60.608 TEUR (im Vorjahr 29.056 TEUR) dem Sonderposten für erhaltene Investitionszuschüsse zugeführt, während ertragswirksam 18.661 TEUR (im Vorjahr 19.724 TEUR) aufgelöst wurden.

Sonstige betriebliche Erträge

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

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Neben den o. g. periodenfremden Umsatzerlösen betragen die periodenfremden Erträge im Geschäftsjahr 8.266 TEUR (im Vorjahr 2.592 TEUR) und betreffen die Auflösung von Rückstellungen. Die periodenfremden Aufwendungen belaufen sich auf 568 TEUR (im Vorjahr 861 TEUR) und betreffen im Wesentlichen die Korrektur von in Vorjahren überhöhten Abgrenzungen für erwartete Zuwendungen. Darüber hinaus betreffen die Materialaufwendungen periodenfremde Aufwendungen aus der Rückstellungszuführung für Nachsorgeverpflichtungen für die Schlickdeponien der HPA in Höhe von TEUR 13.245.

Personalaufwand

Im Posten „Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung“ sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 26.716 TEUR (im Vorjahr 17.594 TEUR) enthalten.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die Zinserträge beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Aufzinsung langfristiger Forderungen in Höhe von 7.165 TEUR (im Vorjahr 3.016 TEUR).

Die Position Zinsaufwendungen enthält mit 3.838 TEUR (im Vorjahr 15.366 TEUR) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Bilanzverlust in Höhe von 10.330 TEUR auf neue Rechnung vorzutragen.

(5) SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Mitarbeitende

Die HPA beschäftigte im Geschäftsjahr 2023 durchschnittlich insgesamt 1.821 Mitarbeitende (im Vorjahr 1.817). Es handelt sich hierbei um 144 Beamte (im Vorjahr 150) und 1.677 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr 1.667). Von den Mitarbeitenden sind 261 Mitarbeitende Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr 255).

Derivative Finanzinstrumente

Zur langfristigen Zinssicherung von zwei Darlehen wurden über die gesamte Summe und Laufzeit (bis 2033 bzw. 2037) zwei Zinsswaps abgeschlossen. Die zum 31. Dezember 2023 ermittelten Zeitwerte der Zinsswaps betragen -565 TEUR bzw. -4.014 TEUR. Da die Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäft identisch („Critical Terms Match Method“) sind, wurde eine Bewertungseinheit gebildet. Der Darlehensstand zum 31. Dezember 2023 beträgt 13.310 TEUR bzw. 34.439 TEUR; die Höhe der aus den Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 365 TEUR bzw. 1.618 TEUR.

Aufsichtsrat

Dr. Melanie Leonhard	Aufsichtsratsvorsitzende, 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
Prof. Norbert Aust	Präses der Handelskammer Hamburg
Michael Pollmann	Staatsrat der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Daniel Siebolds	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority
Silvia Nitsche-Martens	Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority
Jörg Kapusta	Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Geschäftsführung (hauptberuflich)

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

Aufwandswirksame Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 5,7 TEUR gezahlt.

Die aufwandswirksamen Bezüge der Geschäftsführung betragen im Geschäftsjahr 2023 insgesamt 595 TEUR. Hiervon stellen 487 TEUR eine fixe und 108 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente dar.

In TEUR	Meier	Stuhmann
Fixe Komponente	289	198
davon Dienstwagen	12	9
Maximale variable Komponente 2023	88	20
Gesamtbezüge der Geschäftsführung	377	218

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 8. Mai 2023 erklärt, dass die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodexes (HCGK), die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 bis 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte), eingehalten werden. Von folgenden Punkten wurde in 2022 abgewichen:

Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse sollen spätestens sechs Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen. Aufgrund von Reise- bzw. Urlaubszeiten der einzubeziehenden Entscheidungsträger konnte eine Abstimmung nicht rechtzeitig durchgeführt werden (Ziffer 5.1.5).

Aufgrund der Neubesetzung des Aufsichtsrates nach dem regulären Ende seiner Amtszeit mit Beendigung seiner Sitzung im Juni 2022 und dem Ausscheiden bzw. Neueintritt von Mitgliedern war den ausscheidenden bzw. den neuen Mitgliedern nur die Teilnahme an der Hälfte der Sitzungen möglich (Ziffer 5.4.8).

Der Jahresabschluss, der Lagebericht sowie die Entsprechenserklärung zum HCGK werden im Geschäftsbericht 2023 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 2023 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 unter <https://www.hamburg.de/fb/geschaeftsbericht/> veröffentlicht.

(6) NACHTRAGSBERICHT

Ereignisse mit wesentlicher Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage der HPA sind nach dem 31. Dezember 2023 nicht eingetreten.

Hamburg, 29. Februar 2024

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Friedrich Stuhmann
Geschäftsführung



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 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt 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 bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, 27. Juni 2024

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Nicolai Hansen
Wirtschaftsprüfer

Anne-Kathrin Ottinger
Wirtschaftsprüferin

Impressum

Herausgeber

Hamburg Port Authority AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

www.hamburg-port-authority.de

Bildnachweis

Titelseite: © Getty Images
Seite 37: © Getty Images

Papier

Umschlag: Color Copy 250 g/m²
Innenseiten: Color Copy 100 g/m²

© HPA, Stand: 08/2024

Hamburg Port Authority AöR

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

www.hamburg-port-authority.de



WIR MACHEN HAFEN